

VERSÃO PÚBLICA

Anexo – Nota Técnica nº 90/2018/CGAA8/SGA2/SG/CADE

Este documento é parte integrante da Nota Técnica nº 90/2018/CGAA8/SGA2/SG/CADE (SEI 0558060).

EMENTA: Processo Administrativo. Cartel no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares. Participação de empresas de consultoria especializada. Relatório circunstanciado, nos termos do art. 74 da Lei nº 12.529/11 e art. 156, § 1º e § 2º, do Regimento Interno do CADE. Recomendação de condenação e arquivamento. Remessa ao Tribunal Administrativo do CADE para julgamento.

VERSÃO PÚBLICA

VERSAO PÚBLICA

Sumário

I.	RELATÓRIO	6
I.1	Considerações Iniciais	6
I.2	Do Acordo de Leniência	12
I.3	Da Instauração do Processo Administrativo	12
I.4	Das Defesas Administrativas dos Representados.....	19
I.4.1	Alstom	19
I.4.2	Antônio Charro, Eduardo Basaglia, Francisco Perroni, Francisco Amigo, Isidro Quinonero, Júlio Leitão, Luiz Fernando Ferrari, Marco Antônio Contin, Maria Aparecida Bartholetti, Paulo José Júnior, Paulo Roberto Stuart, Phillippe Dufosse, Rinaldo Tsuruda, Rosângela Tsuruda, Ruy Grieco e Wagner Ribeiro.....	23
I.4.3	Sérgio Lombardi	41
I.4.4	Bombardier e Albert Blum	43
I.4.5	András Mesicis	53
I.4.6	Marcelo Santos	54
I.4.7	CAF	55
I.4.8	Andoni Altuna	63
I.4.9	Carlos Leopoldo	64
I.4.10	José Regueiro.....	65
I.4.11	Murilo Cunha.....	68
I.4.12	Paulo Albuquerque	70
I.4.13	Wagner Ibarrola.....	70
I.4.14	Hyundai-Rotem.....	71
I.4.15	IESA e Fleury Pissaia	75
I.4.16	Caterpillar e MGE	79
I.4.17	Carlos Roso	86
I.4.18	Carlos Teixeira	89
I.4.19	Ronaldo Moriyama	92
I.4.20	Mitsui.....	96
I.4.21	Masao Suzuki	101
I.4.21	MPE, Adagir Filho, José Valladão e Rodrigo Costa	104
I.4.22	Procint, Lucy Teixeira e Arthur Teixeira.....	107
I.4.23	Serveng, Homero de Vasconcellos e Moisés Neto	107
I.4.24	Ben-Hur Viana e Luiz Costa	109
I.4.25	TTRANS, Massimo Bianchi, Edgard Filho e Paulo Machado	110
I.4.26	Edson Hira e Juarez Filho.....	116
I.4.27	TC/BR	120
I.4.28	Renato Ely	120
I.4.29	RHA (representando Balfour).....	122
I.4.30	Edyval Junior	124

VERSÃO PÚBLICA

I.4.31	Haroldo Carvalho	125
I.4.32	Tejofran, Antônio Felipe, Manuel Filho, Marcos Ribeiro, Reinaldo Andrade e Telmo Porto	126
I.4.33	Temoinsa, Amador Peñin, David Lopes, Maurício Memória e Wilson Daré	131
I.4.34	Marco Missawa	134
I.4.35	Ronaldo Cavalieri	137
I.5	Do Saneamento e da Análise dos Pedidos de Produção de Provas	137
I.5.1	Do Agendamento e da Realização das Oitivas de Testemunhas.....	149
I.5.2	Da Inclusão da Adtranz Sistemas e Eletromecânicos Ltda. no Polo Passivo do Processo Administrativo nº 08700.000448/2015–32 (Apartado Acesso Restrito nº 08700.000449/2015–87)	153
I.6	Dos Demais Atos Instrutórios	153
I.7	Do Encerramento da Instrução Processual e das Alegações dos Representados	154
I.7.1	Alstom	155
I.7.2	Balfour (RHA).....	156
I.7.3	Bombardier e Albert Fernando Blum	156
I.7.4	CAF; Andoni Sarasola Altuna; Carlos Alberto Penna Leopoldo; José Manuel Uribe Regueiro; e Wagner Ibarrola.....	156
I.7.5	Caterpillar	157
I.7.6	Tejofran; Antonio Dias Felipe; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcos José Ribeiro; Reinaldo Goulart de Andrade; e Telmo Giolito Porto	158
I.7.7	Hyundai-Rotem.....	158
I.7.8	IESA e Fleury Pissaia	158
I.7.9	MGE	159
I.7.10	Mitsui & Co.....	160
I.7.11	MPE; Adagir de Salles Abreu Filho; José Ricardo Garcia Valladão; e Rodrigo Otávio Lobo da Costa	161
I.7.12	161	
I.7.13	Procint; Lucy Teixeira (representando Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.); e Arthur Gomes Teixeira.....	161
I.7.14	Serveng; Homero de Vasconcellos; e Moisés Neto	161
I.7.15	Siemens.....	162
I.7.16	TC/BR	162
I.7.17	TTrans	163
I.7.18	Andras Mukics Mesics	163
I.7.19	Antonio Joaquim Charro; Eduardo Cesar Basaglia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Isidro Ramon Fondevila Quinonero; Júlio César Leitão; Luiz Fernando Ferrari; Marco Antônio Barreiro Contin; Maria Aparecida Ramos Bartholetti; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Roberto Stuart; Phillippe Emile Michel Dufosse; Rinaldo Marques Tsuruda; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; e Wagner Tadeu Ribeiro	163
I.7.20	Ben-Hur Viana.....	163
I.7.21	Carlos Roso	164
I.7.22	Carlos Teixeira	164
I.7.23	[ACESSO RESTRITO]	164
I.7.24	Edson Yassuo Hira	165

VERSÃO PÚBLICA

I.7.25	Edyval Junior	165
I.7.26	Haroldo Oliveira de Carvalho.....	166
I.7.27	Juarez Filho	166
I.7.28	Luiz Antonio Taulois da Costa	167
I.7.29	Marcelo Zugaiar dos Santos	168
I.7.30	Marco Vinicius Barbi Missawa	168
I.7.31	Masao Suzuki	168
I.7.32	Murilo Rodrigues da Cunha.....	169
I.7.33	Paulo Rubens Fontenele Albuquerque.....	169
I.7.34	Philippe Delleur.....	169
I.7.35	Renato Grillo Ely.....	170
I.7.36	Ricardo Mario Lamenza Alzogarray	170
I.7.37	Ronaldo Cavalieri.....	170
I.7.38	Ronaldo Hikari Moriyama.....	170
I.7.39	Sergio Valente Lombardi.....	171
I.7.40	Stephanie Brun-Brunet.....	172
II.	DAS PRELIMINARES	172
II.1	Independência entre as Instâncias Administrativa e Judicial	172
II.2	Ilegitimidade Passiva	174
II.3	Ausência de indícios	175
II.4	Preclusão	175
II.5	Prescrição.....	176
II.6	Necessidade de Realização de Nova Oitiva	179
II.7	Nulidade do Acordo de Leniência.....	179
III.	DO MÉRITO	180
III.1	Da Estrutura Normativa da Legislação Concorrencial e a Conduta Investigada.....	180
III.2	Aspectos Gerais da Repressão a Cartéis	182
III.2.1	Cartel em Concorrências Públicas: Principais Estratégias	187
III.3	Aspectos Gerais do Compartilhamento de Informações Comercial e Concorrencialmente Sensíveis entre Concorrentes.....	193
III.4	Descrição do Cartel Investigado	194
III.4.1	Das Provas da Existência da Conduta.....	199
IV.	DA INDIVIDUALIZAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DAS REPRESENTADAS	398
IV.1	Condenação.....	398
IV.1.1	Alstom Brasil Energia Ltda.	398
IV.1.2	Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil Ltda.	510
IV.1.3	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	525
IV.1.4	CAF Brasil Indústria e Comércio	569
IV.1.5	MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.	635
IV.1.6	Hyundai-Rotem Brasil Indústria e Comércio de Trens Ltda.	675
IV.1.7	IESA Projetos Equipamentos e Montagens S/A.....	682

VERSÃO PÚBLICA

IV.1.8	Mitsui & Co Brasil S.A (sucessora da Mitsui Brasileira Importação – Exportação S/A).....	695
IV.1.9	MPE – Montagens e Projetos Especiais S.A.	711
IV.1.10	Procint Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda e Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda. (representada por Lucy Elisabete Pereira Teixeira).....	739
IV.1.11	Siemens.....	751
IV.1.12	Serveng-Civilisan S/A – Empresas Associadas de Engenharia	760
IV.1.13	TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A.....	775
IV.1.14	Trans Sistemas de Transporte S.A (“TTrans”)	785
IV.1.15	Empresa Tejofran de Saneramento e Serviços Ltda.	822
IV.1.16	Temoinsa do Brasil Ltda.....	850
IV.2	Arquivamento	894
IV.2.1	Alstom Brasil Energia Ltda	894
IV.2.2	TTrans	898
IV.2.3	Siemens.....	898
IV.2.4	Daimler/Bombardier	900
IV.2.5	Caterpillar Brasil Ltda.	903
V.	DA COOPERAÇÃO DOS SIGNATÁRIOS DO ACORDO DE LENIÊNCIA.....	904
VI.	DA CONCLUSÃO.....	904

VERSÃO PÚBLICA

I. RELATÓRIO¹

I.1 Considerações Iniciais

1. Trata-se de Processo Administrativo instaurado em 20 de março de 2014, por meio da Nota Técnica nº 81, acolhida pelo Despacho nº 301/2014 (fls. 1816–2014), com vistas a apurar suposto cartel em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, conduta passível de enquadramento nos art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

2. Constam como Representadas no presente feito as seguintes pessoas jurídicas e físicas:

- (i) **Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.** (“Alstom”), CNPJ nº 88.309.620/0001–58, com sede em Av. Embaixador Macedo Soares, nº 10.001, Edifício 41, Vila Anastácio, São Paulo/SP, CEP 05095–035;
- (ii) **Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil** (“Balfour Beatty”), representada por **RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda.** (“RHA”)², CNPJ nº 11.116.655/0001–46, com sede em Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 1478, 1º Andar, conjunto 109, São Paulo/SP, CEP 01451–001;
- (iii) **Bombardier Transportation Brasil Ltda.** (“Bombardier”), CNPJ nº 00.811.185/0001–14, com sede em Av. das Nações Unidas, 4777, 7º andar, São Paulo/SP, CEP 05477–902;
- (iv) **CAF Brasil Indústria e Comércio** (“CAF”), CNPJ nº 02.430.238/0001–82, com sede em Rua Tabapuã, nº 81, 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533–010;
- (v) **Caterpillar Brasil Ltda.** (“Caterpillar”), como atual controladora da MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda. (“MGE”), CNPJ nº 61.064.911/0001–77, com sede em Rodoanel Luiz de Queiroz, km 157, Distrito Unileste, Piracicaba/SP, CEP 13.420–000
- (vi) **Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.** (“Tejofran”), CNPJ nº 61.288.437/0001–67, com sede em Av. Tenente Marques, nº 2051, 1º andar, Cajamar/SP, CEP 07750–000;
- (vii) **Hyundai–Rotem Brasil Indústria e Comércio de Trens Ltda.** (“Hyundai–Rotem”), CNPJ nº 17.866.875/0001–73, com sede em Av. Marginal 26–036, nº 3400, Fazenda Bom Retiro, Araraquara/SP, CEP 20070–000;
- (viii) **IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.** (“IESA”), CNPJ nº 29.918.943/0001–80, com sede em à Rua Alfândega, nº 12, 7º pavimento, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20700–000;

¹ A elaboração da presente Nota Técnica contou com a participação das servidoras Fernanda Garcia Machado, Renata Souza da Silva e Mylena Augusto de Matos.

² Representante do Grupo Balfour Beatty PLC no Brasil.

VERSÃO PÚBLICA

- (ix) **MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.** (“MGE”), CNPJ nº 67.151.258/0001–60, com sede em à Rua George Rexroth, nº 609, Bloco D, Conjunto 1 e 2, Vila Padre Anchieta, Diadema/SP, CEP 99512–70;
- (x) **MPE – Montagens e projetos especiais S.A.** (“MPE”), CNPJ nº 31.876.7090/001–89, com sede em Rua São Francisco Xavier, nº 603, 1º andar, Maracanã, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20550–011;
- (xi) **Mitsui & Co. Brasil S.A.** (“Mitsui”), sucessora da **Mitsui Brasileira Importação – Exportação S/A**, CNPJ nº 61.139.697/0001–70, com sede em Avenida Paulista, nº 1842, 23º andar, Edifício Cetenco Plaza, São Paulo/SP, CEP 0310–923;
- (xii) **Serveng–Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia** (“Serveng”), CNPJ nº 48.540.421/0001–31, com sede em Rua Deputado Vicente Penido, nº 255, Vila Mariana, São Paulo/SP, CEP 02064–120;
- (xiii) **Siemens Ltda.** (“Siemens”), CNPJ nº 44.013.159/0001–16, com sede na Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05154–000;
- (xiv) **TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A** (“TC/BR”), CNPJ nº 03.652.914/0001–25, com sede em SAAN, Quadra 03, Lote 530/550, sala 205, Brasília/DF, CEP 70632–300;
- (xv) **Temoinsa do Brasil Ltda.** (“Temoinsa”), CNPJ nº 02.587.355/0001–54, com sede em Avenida Santa Marina, nº 1398, São Paulo/SP, CEP: 05036–001;
- (xvi) **TTrans Sistemas de Transportes S.A** (“TTrans”), CNPJ nº 02.249.216/0001–10, com sede em Rua Natingui, nº 1487, São Paulo/SP, CEP 05443–002.
- (xvii) **Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.** (“Constech”), CNPJ nº 38.889.416/0001–85, com sede em Alameda Santos, nº 234, 5º andar, conjuntos 502 e 503, São Paulo/SP, CEP: 01418–000, representada por Lucy Elisabete Pereira Teixeira, CPF nº 076.019.378–95, residente à rua Cote D’Azur, nº 234, Granja Viana, Cotia/SP, CEP: 06708–715³;
- (xviii) **Procint – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.** (“Procint”), CNPJ nº 55.219.554/0001–76, com sede em Alameda Santos, nº 234, 5º andar, conjuntos 501, 504, 505 e 506, São Paulo/SP, CEP: 01418–000;
- (xix) **Adagir de Salles Abreu Filho**, CPF nº 869.821.337–53, residente à Praça João Caetano, nº 155, apto. 1202, Ingá, Niterói/RJ, CEP 24.210–405;
- (xx) **Albert Fernando Blum**, CPF nº 037.227.168–53, residente à Avenida Manoel dos Reis Araújo, nº 981, Bairro Jardim Marajoara, São Paulo/SP, CEP 04664–000;

³ Tendo em vista a dissolução da empresa Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda. (“Constech”) e, como consequência, a perda da sua capacidade postulatória, a SG/CADE sugeriu a exclusão desta empresa do rol de Representados. Em contrapartida, propôs a inclusão da sua única sócia remanescente Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira no polo passivo, decisão de acordo com o art. 32 da Lei nº 12.529/2011 e com parecer da ProCADE, conforme Nota Técnica nº 347/2014 (fls. 3501 a 3508) e Despacho nº 1396 (fl. 3509).

VERSÃO PÚBLICA

- (xxi) **Amador Francisco Rodriguez Peñin**, chileno, identidade 8.124.856-7, endereço profissional à Avenida Santa Marina, 1398, São Paulo/SP, CEP: 05036-001;
- (xxii) **Andoni Sarasola Altuna**, CPF nº 236.268.658-27, residente à Rua João Cachoeira, nº 292, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04.535-000 ou Calle José Miguel Iturrioz, 26, 20200, Besain, Espanha;
- (xxiii) **Andras Mukics Mesics**, CPF nº 272.953.868-23, residente à Rua Hilário Pinto de Almeida, nº 131, Interlagos, São Paulo/SP, CEP 04.784-140;
- (xxiv) **Antonio Joaquim Charro**, CPF nº 030.194.038-04, residente à Rua Urbanizadora, nº 118, apt. 132, Sumaré, São Paulo/SP;
- (xxv) **Antonio Dias Felipe**, CPF nº 289.177.158-34, residente à Alameda Holanda, nº 51, Alphaville, Barueri/SP, CEP -06.474-320;
- (xxvi) **Arthur Gomes Teixeira**, CPF nº 002.766.778-20, residente à Estrada Guarujá Bertioga Km 168, Rua 12, Lote 07, Quadra 46, Sítio São Pedro, Guarujá/SP, CEP 11.446-002, ou Alameda Santos, nº 234, 6º andar, Conj. 601, Cerqueira César, São Paulo/SP, CEP 01418-000;
- (xxvii) **Ben-Hur Coutinho Viana de Souza**, CPF nº 967.066.008-49, residente à Av. Parque Águas Claras, Lt.2465, Apt. 1004, Águas Claras/DF, CEP 09820-680;
- (xxviii) **Carlos Alberto Alves Roso**, CPF nº 008.516.728-25, residente à Avenida Omar Daibert, nº 01, Bairro Parque Terra Nova II, São Bernardo do Campo/SP, CEP 09820-680;
- (xxix) **Carlos Alberto Penna Leopoldo**, CPF nº 590.023.017-15, residente à Travessa Leopoldo, nº 275, Comendador Soares, Nova Iguaçu/RJ;
- (xxx) **Carlos Eduardo Teixeira**, CPF nº 914.010.898-87, residente à Rua Piauí, nº 837, Bairro Santa Paula, São Caetano do Sul/SP, CEP 09541-150;
- (xxxi) **Daniel Mischa Leibold**, CPF nº 223.591.528-07, residente à Estrada do Espigão, 1820, Condomínio Petit Village, casa 45, Cotia/SP, CEP 06710-500;
- (xxxii) **David Lopes**, CPF nº 000.309.238-08, residente à Rua Vespasiano, nº 445, apto. 174, Bairro Vila Romano, São Paulo/SP, CEP 05044-050;
- (xxxiii) **Edgard Camargo de Toledo Filho**, CPF nº 653.013.668-15, residente à Rua Deputado Bady Bassit, nº 447, Caxingui, São Paulo/SP, CEP 05517-050;
- (xxxiv) **Edson Yassuo Hira**, CPF nº 092.588.668-86, Avenida Jurema, nº 200, apto. 24, Bloco C, Indianópolis, São Paulo/SP, CEP 04079-000;
- (xxxv) **Eduardo Cesar Basaglia**, CPF nº 064.097.588-71, residente à Alameda Pinhal, nº 41, Parque Petrópolis, Mairiporã/SP, CEP 76000-000;
- (xxxvi) **Edyval Antônio Campanelli Junior**, CPF nº 116.670.028-30, residente à Rua José da Silva Ribeiro, nº 200, apto. 91, Vila Andrade, São Paulo/SP, CEP 05726-130

VERSÃO PÚBLICA

- (xxxvii) **Everton Rheinheimer**, CPF nº 214.357.820-20, residente à Rua Tumiaru, nº 214, apto. 41, Ibirapuera, São Paulo/SP, CEP 04008-050;
- (xxxviii) **Fleury Pissaia**, CPF nº 184.889.199-72, residente à Rua Petit Carneiro, nº 1083, ap. 1901, Água Verde, Curitiba/PR, CEP 80240-050;
- (xxxix) **Francisco de Assiz Perroni**, CPF nº 745.256.978-49, residente à Rua João Cachoeira, nº 1325, apt. 103, Vila Nova Conceição, São Paulo/SP, CEP 04535-014;
- (xl) **Francisco Essi Amigo**, CPF nº 340.350.288-00, residente à Rua Guararema 128, Bosque da Saúde, São Paulo/SP, CEP 04136030;
- (xli) **Haroldo Oliveira de Carvalho**, CPF nº 071.417.608-73, residente à Avenida Carlos Queiroz Telles, nº 81, apto. 181, Torre Bosque Morumbi, São Paulo/SP, CEP 05.704-150;
- (xlii) **Homero Lobo de Vasconcellos**, CPF nº 014.701.188-40, residente à Rua Gandavo, nº 188, apto. 31, Bloco A, Vila Mariana, São Paulo/SP, CEP 04023-000;
- (xliii) **Isidro Ramon Fondevilla Quinonero**, CPF nº 683.754.928-68, residente à Rua Professor Campos de Oliveira, nº 588, apt. 207, Leblon, Rio de Janeiro/RJ;
- (xliv) **Jan-Malte Hans Jochen Orthmann**, CPF nº 504.969.137-00, residente à Rua Timóteo Costa, nº 538, apto. 207, Bairro Leblon, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22450-130;
- (xlv) **José Manuel Uribe Regueiro**, CPF nº 813.780.418-87, residente à Avenida Dr. Martin Luther King, nº 980, apto. 141, Umuarama, Osasco/SP, CEP 06030-003;
- (xlvi) **José Ricardo Garcia Valladão**, CPF nº 371.173.607-63, residente à Rua Guimarães Rosa, nº 203, apto. 2003, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22793-620;
- (xlvii) **Juarez Barcellos Filho**, CPF nº 667.117.387-72, residente à Av. Antônio Picinato, nº 1700, Casa 14, Condomínio Ecovil, Parque Eloy Chaves, Jundiaí/SP, CEP: 13.211-771;
- (xlviii) **Júlio César Leitão**, CPF nº 867.958.488-68, residente à Av. João Scarparo Netto, nº 330, apt. 306, Bl.02, Santa Genebra, Campinas/SP, CEP 13080-655;
- (xlix) **Luiz Antonio Taulois da Costa**, CPF nº 010.521.818-99, residente à Alameda das Petúrias, nº 117, Alphaville 5, Santana de Parnaíba/SP, CEP 06539-185;
- (l) **Luiz Fernando Ferrari**, CPF nº 598.880.168-49, residente à Alameda dos Araés, nº 71, Planalto Paulista, São Paulo/SP, CEP 04066-000;
- (li) **Manuel Carlos do Rio Filho**, CPF nº 657.570.338-88, residente à Rua Carlos Weber, nº 663, apto. 13 A, Vila Leopoldina, São Paulo/SP, CEP 05.303-000 ou à Avenida Otacílio Tomanik, nº 343, apto. 52, Jardim Bonfiglioli, São Paulo/SP, CEP 05363-000;
- (lii) **Marcelo Zugaiar dos Santos**, CPF nº 073.053.638-63, residente à Rua Oscar Freire, nº 1967, apt. 154, Jardim América, São Paulo/SP, CEP 05409-011;
- (liii) **Marco Antônio Barreiro Contin**, CPF nº 051.510.868-55, residente à Av. Martin Luther King, nº 1999, apto. 142, Bairro Jardim Umuarama, Osasco/SP, CEP 06030-016;

VERSÃO PÚBLICA

- (liv) **Marco Vinicius Barbi Missawa**, CPF nº 151.491.118-30, residente à Rua Monteiro Lobato, nº 17, Campos de Santo Antônio, Itu/SP, CEP 13305-430;
- (lv) **Marcos José Ribeiro**, CPF nº 033.329.748-23, residente à Rua José Carlos de Resende, nº 506, Residencial Vista Verde, Jardim Santa Mônica, São Paulo/SP, CEP 05171-010;
- (lvi) **Maria Aprecida R. Bartholetti**, CPF nº 051.510.868-55, residente à Rua José Fernandes Lobo, nº 102, São Paulo/SP;
- (lvii) **Masao Suzuki**, CPF nº 424.878.897-72, residente à Rua Maria Vidal, nº 243, Perdizes, São Paulo/SP, CEP 01253-040;
- (lviii) **Massimo Andrea Giavina Bianchi**, CPF nº 563.323.868-00, residente à Rua Natingui, 1487, São Paulo/SP;
- (lix) **Maurício Evandro Chagas Memória**, CPF nº 110.048.787-53, residente à Avenida Martin Luther King, nº 169, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22631-110;
- (lx) **Moises Smaire Neto**, CPF nº 871.439.768-49, residente à Rua Venezuela, nº 110, Casa, Jardim Lavínia, Mococa/SP, CEP 13736-220;
- (lxi) **Murilo Rodrigues da Cunha**, CPF nº 005.851.498-87, residente no Condomínio Residencial Sans Souci, Lote 102, Dois Córregos, Valinhos/SP, CEP 13.278-242;
- (lxii) **Nelson Branco Marchetti**, CPF nº 084.368.218-31, residente à Avenida Lino Jardim, nº 191, apto. 191, Vila Bastos, Santo André/SP, CEP 09041-030;
- (lxiii) **Newton José Leme Duarte**, CPF nº 006.113.758-85, residente à Rua Professor Horácio Berlinck, nº 590, Butantã, São Paulo/SP, CEP 05505-040;
- (lxiv) **Paulo José de Carvalho Borges Junior**, CPF nº 004.179.878-38, residente à Rua Alcantarilla, nº 87, apto. 61, Vila Andrade, São Paulo/SP, CEP 05717-170;
- (lxv) **Paulo Munck Machado**, CPF nº 239.066.507-15, residente à Avenida das Quaresmas, nº 140, Vale das Araucárias Itaipava, Petrópolis/RJ, CEP 25.745-620;
- (lxvi) **Paulo Roberto Stuart**, CPF nº 765.086.688-20, residente à Rua Ruth Pinto de Camargo, nº 30, Nova Petrópolis, São Bernardo do Campo/SP, CEP 09.770-510;
- (lxvii) **Paulo Rubens Fonetenle Albuquerque**, CPF nº 073.418.063-20, residente à Rua Canuto de Aguiar, nº 500, apto. 1500, Meireles, Fortaleza/CE, CEP 60.160-120;
- (lxviii) **Peter Andreas Gölitz**, CPF nº 126.453.748-40, residente à Rua Nilo Tordin, nº 1221, Valinhos/SP, CEP 13.278-141;
- (lxix) **Philipe Dufosse**, CPF nº 236.368.878-31, residente à Rua Leão Corado, nº 202, apt. 41, Vila Beatriz, São Paulo/SP;
- (lxx) **Philippe Delleur**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;

VERSÃO PÚBLICA

- (lxxi) **Reinaldo Goulart de Andrade**, CPF nº 115.147.528-91, residente à Avenida Alceu Maynard Araújo, nº 443, Bloco 8, apt. 11, Vila Cruzeiro, São Paulo/SP, CEP 04.726-160;
- (lxxii) **Renato Grillo Ely**, CPF nº 278.789.450-04, residente no Setor de Mansões Dom Bosco, Conjunto 32, Lote 4, Casa A, Lago Sul, Brasília/DF, CEP 71.680-320;
- (lxxiii) **Ricardo Mario Lamenza Alzogarray**, CPF nº 021.872.108-04, residente à Rua Octavio Vidal Azevedo, nº 148, Residencial Morumbi, São Paulo/SP, CEP 05.745-210;
- (lxxiv) **Rinaldo Marques Tsuruda**, CPF nº 072.297.148-69, residente à Rua Vanderlei nº 1295, apto. 101, Perdizes, São Paulo/SP, CEP 05.011-001;
- (lxxv) **Rodrigo Otávio Lobo da Costa**, CPF nº 707.839.937-49, residente à Rua Barão de Lucena, nº 76, apto. 101, Botafogo, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.260-020;
- (lxxvi) **Ronaldo Cavalieri**, CPF nº 021.263.708-87, residente à Alameda Salgueiros, 249, Morada dos Lagos, Barueri, São Paulo/SP, CEP 06429-320;
- (lxxvii) **Ronaldo Hikari Moriyama**, CPF nº 824.747.881-91, residente à Alameda Flamboyant, nº 533, Condomínio Forest Hills, Jandira/SP, CEP 06630-000;
- (lxxviii) **Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda**, CPF nº 143.242.598-60, residente à Rua Vanderlei, nº 1295, apto. 101, Perdizes, São Paulo/SP, CEP 05011-001;
- (lxxix) **Ruy Marcos Grieco**, CPF nº 678.208.598-49, residente à Rua Fagundes Dias, nº 278, apt. 101B, Saúde, São Paulo/SP, CEP 04055-000;
- (lxxx) **Sergio Valente Lombardi**, CPF nº 663.700.948-20, residente à Rua Nanuque, nº 432, apto. 152, Vila Hamburguesa, São Paulo/SP, CEP 05302-031;
- (lxxxi) **Stephanie Brun-Brunet**, residente na Alameda dos Jáunas, nº 49, apt. 81, Moema, São Paulo/SP, CEP 04522-020;
- (lxxxii) **Telmo Giolito Porto**, CPF nº 007.559.728-48, residente à Avenida Agami, nº 190, apto. 81, Moema, São Paulo/SP, CEP 04.522-000;
- (lxxxiii) **Wagner Ibarrola**, CPF nº 665.427.317-68, residente à Rua Jorge Emílio Fontenelle, nº 537, Apto. 102, Recreio dos Bandeirantes, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.790-147;
- (lxxxiv) **Wagner Ribeiro**, CPF nº 086.590.858-33, residente à Rua Berlioz, nº 392, Alto de Pinheiros, São Paulo/SP, CEP 05.467-000;
- (lxxxv) **Wilson Daré**, CPF nº 105.988.808-44, residente à Rua Coronel Quirino, nº 91817, apt. 92, Cambuí, Campinas/SP, CEP 13025-003.

3. [ACESSO RESTRITO].

VERSÃO PÚBLICA

I.2 Do Acordo de Leniência

4. O caso em análise foi iniciado a partir da celebração de Acordo de Leniência entre a Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/CADE) e as empresas Siemens Ltda. e Siemens AG, além de alguns de seus funcionários, doravante denominados “Signatários”. Por meio do referido acordo, os Signatários confessaram suas participações como coautores na conduta citada, com vistas a obter, em contrapartida, os benefícios referidos no art. 86, §4º, e 87 da Lei nº 12.529/2011 (fls. 42/63).

5. O Acordo de Leniência foi acompanhado pelo Histórico da Conduta, documento que contém a descrição detalhada dos fatos, do modo de funcionamento do cartel e dos participantes, conforme relatado pelos Signatários, bem como de 6 (seis) apensos, contendo detalhes dos procedimentos licitatórios. O Histórico da Conduta foi elaborado com base em informações prestadas pelos Signatários e em documentos localizados em seus computadores e arquivos (fls. 64/1069).

6. Em síntese, os Signatários confessaram a ocorrência de contatos entre concorrentes com o objetivo de eliminar a competição em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, desde, pelo menos, 1998. Os concorrentes apontados como coautores das práticas relatadas foram as empresas e representantes de Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; Alstom Transport S.A.; Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil; Bombardier Transportation Brasil Ltda.; CAF Brasil Indústria e Comércio; Construcciones Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.; DaimlerChrysler Rail System Brasil; Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.; Hyundai-Rotem Co. Ltda.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; Mitsui & Co Ltda.; Mitsui Brasileira Importação – Exportação S/A; Serveng–Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoinsa do Brasil Ltda.; e Trans Sistemas de Transportes S.A.

I.3 Da Instauração do Processo Administrativo

7. Em 22 de maio de 2013, por intermédio da Nota Técnica de fls. 01/40, acolhida pelo Despacho de fl. 41, foi determinada a instauração de Inquérito Administrativo Sigiloso, a fim de apurar suposto cartel em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

8. Com vistas a complementar a instrução, a SG/CADE encaminhou cópia da Nota Técnica nº 81/2014 (fls. 1817/2012), doravante “NT PA 81/2014”, do presente Inquérito à Procuradoria-Geral Especializada do CADE para que fossem tomadas providências com vistas à proposição de ações cautelares de busca e apreensão na sede das empresas investigadas, nos termos do art. 13, VI, d, da Lei nº 12.529/2011 c/c art. 24, VI, d, do Regimento Interno do CADE (RI-CADE).

9. A diligência de busca e apreensão foi deferida pelo Poder Judiciário, tendo ocorrido o cumprimento dos mandados judiciais em 04 de julho de 2013, na sede de 13 empresas localizadas nas cidades de São Paulo, Brasília, Diadema e Hortolândia, quais sejam: Alstom

VERSÃO PÚBLICA

Brasil Energia e Transporte Ltda., RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda.⁴, Bombardier Transportation Brasil Ltda., CAF Brasil Indústria e Comércio, Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda., IESA Projetos Equipamentos e Montagens S/A, Mitsui & Co Ltda., Serveng–Civilsan S/A, Temoinsa do Brasil Ltda., Trans Sistemas de Transportes S.A., MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda., TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A e Renato Grillo Ely. Como resultado da diligência, foram apreendidas mais de 10.000 páginas de documentos em papel e 25 HDs que totalizaram cerca de 30 *terabytes* de informações eletrônicas. Estes documentos estão copilados no Apartado de Acesso Restrito nº 08700.011938/2014–83 (doravante “Apartado”).

10. Em 12 de novembro de 2013, 10 janeiro de 2014 e 06 de março de 2014, de forma a que fosse possível empreender a análise de todo o material apreendido, foram exaradas decisões de prorrogação do prazo do Inquérito Administrativo, com fundamento no art. 66, §9º, da Lei nº 12.529/2011, e conforme os termos expostos nas Notas Técnicas nº. 381/2013, 002/2014, e 63/2014 da Superintendência Geral (fls.1341/1343, 1353/1355 e 1373/1375).

11. Em 20 de março de 2014, por meio da NT PA 81/2014, acolhida pelo Despacho nº 301 (fls. 2013/2014), foi instaurado o presente Processo Administrativo, com vistas a apurar suposto cartel em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, conduta passível de enquadramento nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

12. Em apertada síntese, foram constatados indícios de que os Representados teriam celebrado ajustes com a finalidade de fixar preços, dividir mercado e ajustar condições, vantagens ou abstenção em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares. Há presença, ainda, de fortes indícios de que, por vezes, o cartel teria contado com a participação e coordenação de empresas de consultoria especializada e seus representantes, que teriam influenciado e supostamente obtido a adoção de conduta comercial uniforme entre concorrentes. Tais condutas são passíveis de enquadramento no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", da Lei nº 12.529/2011.

13. Em 24 de dezembro de 2014, por meio da Nota Técnica nº 434/2014 (fls. 3898/3919), foi determinado o desmembramento do Processo Administrativo com relação aos Representados Agenor Marinho Contente Filho, Alexander Bitsch, Álvaro Colomer, Amador Francisco Rodriguez Peñin, Ana Giros, Antoine Riviere, Antonio Oporto, Barry Howe, Begoña Garcia Várquez, Bertrand Delpierre, Bertrand Lenne, Cesar Ponce de Leon, Denis Girault, Dirk Schönberger, Edson Assini, Felix Fernandez, Fernando Arizmendi, Friedrich Smaxwill, Geraldo Phillippe Hertz Filho, German Corcho Garcia, Herbert Hans Steffen, Ibon Garcia, Iñigo Celigüeta, Jean Marc de Reviere, Jose Alcaide Moreno, Juan Maria Iniguez, Katharine Edge, Laurent Lumbroso, Lothar Dill, Ludwing Scheele, Luis Giralt, Michael Kerling, Michele Viale, Miguel Sagarra, Patrick Houlgatte, Peter Rathgeber, Robert Weber, Rodolfo Sergio Canas, Serge Van Themsche, Thibault Desteract, Woo Dong Ik, Xavier Boisgontier, Yves Robert

⁴ Ressalta-se que a busca e apreensão foi realizada na sede da RHA, tendo em vista que a empresa é a atual representante do Grupo Balfour Beatty PLC no Brasil.

VERSÃO PÚBLICA

Alfred Antonini. Constituiu-se, portanto, o Processo Administrativo nº 08700.000448/2015–32.

14. A partir disso, foram considerados notificados todos os Representados do polo passivo do presente Processo Administrativo, tendo sido intimados do exposto Nota Técnica nº 434/2014, ou seja, (i) do desmembramento do processo com relação às pessoas físicas supracitadas e (ii) do início do prazo legal de defesa.

15. A partir disso, os Representados abaixo indicados apresentaram suas defesas, conforme informa a tabela a seguir:

Representado	AR juntado às fls.	Defesa (nº SEI)
Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. ("Alstom")	AR juntado em 07/04/2014 – fls.2310	31264
Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil ("Balfour") – representada por RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda. ("RHA")	AR juntado em 09/04/2014– fls.2353	31200
Bombardier Transportation Brasil Ltda. ("Bombardier")	AR juntado em 07/04/2014– fls.2311	31482
CAF Brasil Indústria e Comércio. ("CAF")	AR juntado em 02/04/2014– fls.2190	31478
Caterpillar Brasil Ltda. ("Caterpillar")	AR juntado em 03/04/2014– fls.2230	35953
Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda. ("Tejofran")	AR juntado em 03/04/2014– fls.2231	30888
Hyundai–Rotem Co. Ltd. ("Hyundai")	Notificação cumprida devido a comparecimento espontâneo (petição de fls. 2175/2179).	30964
IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A. ("IESA")	AR juntado em 09/04/2014– fls.2354	26395
MGE Equipamentos e Serviços Rodoviários Ltda. ("MGE")	AR juntado em 07/04/2014– fls.2312	35953
Mitsui & Co. (Brasil) S.A. ⁵ ("Mitsui")	Notificação cumprida devido a comparecimento espontâneo	31617
MPE – Montagens e Projetos Especiais S.A. ("MPE")	AR juntado em 07/04/2014– fls.2313	fls. 3443 a 3485

⁵ Conforme Nota Técnica nº 347/2014 e Despacho nº 1396, de fls. 3501/3511.

VERSAO PÚBLICA

Representado	AR juntado às fls.	Defesa (nº SEI)
Procint – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda. (“Procint”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2232	31261 60926
Serveng–Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia. (“Serveng”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2314	31515
Siemens Ltda. (“Siemens”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2242	26498
Tc/br Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A. (“TC/BR”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2192	31208
Temoinsa do Brasil Ltda. (“Temoinsa”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2315	30570
TTrans Sistemas de Transportes S.A (“TTrans”)	AR juntado em 15/04/2014– fls.2401	30605
Lucy Elisabete Pereira Teixeira (representando Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda. – Constech) ⁶ (“Lucy Teixeira”)	AR juntado em 25/11/201 – fls. 3576	31261 55975 60926
Adagir de Salles Abreu Filho (“Adagir Filho”)	AR juntado em 09/04/2014– fls.2355	fls. 3443 a 3485
Albert Fernando Blum (“Albert Blum”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2233	31491
Amador Francisco Rodriguez Peñin (“Amador Peñin”)	AR juntado em 07/04/2014 – fls. 2316	30593
Andoni Sarasola Altuna (“Andoni Altuna”)	AR juntado em 22/08/2014– fls.3280 – AR juntado em 28/11/2014– fls.3590 –	31474
Andras Mukics Mesics (“Andras Mesics”)	Notificação cumprida devido a comparecimento espontâneo, cf. petição 08700.002720/2014-38.	31174
Antônio Charro (“Antônio Charro”)	AR juntado em 18/08/2014– fls.3260	30973
Antonio Dias Felipe (“Antônio Felipe”)	AR juntado em 22/08/2014– fls.3281	30888

⁶ Conforme Nota Técnica nº 347/2014 e Despacho nº 1396, de fls. 3501/3511.

VERSÃO PÚBLICA		
Representado	AR juntado às fls.	Defesa (nº SEI)
Arthur Gomes Teixeira (“Arthur Teixeira”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2234	31261 60926
Ben-Hur Coutinho de Souza Viana (“Ben-Hur Viana”)	AR juntado em 18/08/2014– fls.3259	31195
Carlos Alberto Alves Roso (“Carlos Roso”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2318	31583
Carlos Alberto Penna Leopoldo (“Carlos Leopoldo”)	AR juntado em 23/04/14– fls.2661 AR juntado em 25/11/14– fls.3569	31466
Carlos Eduardo Teixeira (“Carlos Teixeira”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2235	31196
Daniel Mischa Leibold (“Daniel Leibold”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2244	23996
David Lopes (“David Lopes”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2662	30602
Edgard Camargo de Toledo Filho (“Edgard Filho”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2193	30605
Edson Yassuo Hira (“Edson Hira”)	AR juntado em 09/04/2014– fls.2356	31252
Eduardo Cesar Basaglia (“Eduardo Basaglia”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2319	30973
Edyval Antônio Campanelli Junior (“Edyval Junior”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2194	30970
Everton Rheinheimer (“Everton Rheinheimer”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2241	24003
Fleury Pissaia (“Fleury Pissaia”)	AR juntado em 05/07/2014– fls.3316	26395
Francisco de Assiz Perroni (“Francisco Perroni”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2195	30973
Francisco Essi Amigo (“Francisco Amigo”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2205	30973
Haroldo Oliveira de Carvalho (“Haroldo Carvalho”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2197	31421
Homero Lobo de Vasconcellos (“Homero Vasconcellos”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2198	31515

VERSAO PÚBLICA

Representado	AR juntado às fls.	Defesa (nº SEI)
Isidro Ramon Fondevilla Quinonero (“Isidro Quinonero”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2236	30973
Jan–Malte Hans Jochen Orthmann (“Jan–Malte Orthmann”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2243	23995
José Manuel Uribe Regueiro (“José Regueiro”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2330	31461
José Ricardo Garcia Valladão (“José Valladão”)	AR juntado em 09/04/2014– fls.2359	fls. 3443 a 3485
Juarez Barcellos Filho (“Juarez Filho”)	AR juntado em 23/04/2014– fls.2663	30884
Júlio César Leitão (“Júlio Leitão”)	AR juntado em 22/08/2014– fls.3279	30973
Luiz Antonio Taulois da Costa (“Luiz Costa”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2331	31287
Luiz Fernando Ferrari (“Luiz Ferrari”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2203	30973
Manuel Carlos do Rio Filho (“Manuel Filho”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2204	30888
Marcelo Zugaiar dos Santos (“Marcelo Santos”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2332	30955
Marco Antônio Barreiro Contin (“Marco Contin”)	AR juntado em 18/11/2014– fls. 3549	30973
Marco Vinicius Barbi Missawa (“Marco Missawa”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2333	31257
Marcos José Ribeiro (“Marcos Ribeiro”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2206	30888
Maria Aparecida Ramos Bartholetti (“Maria Bartholetti”)	AR juntado em 07/04/14– fls.2334 AR juntado em 28/11/14– fls.3591	30973
Masao Suzuki (“Masao Suzuki”)	AR juntado em 22/05/2014 – fls. 2782	31513
Massimo Andrea Giavina Bianchi (“Massimo Bianchi”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2335	30605
Maurício Evandro Chagas Memória (“Maurício Memória”)	AR juntado em 14/05/2014 – fls. 2773	30579
Moisés Smaire Neto (“Moisés Neto”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2336	31515
Murilo Rodrigues da Cunha (“Murilo Cunha”)	AR juntado em 09/04/2014– fls.2360	31412
Nelson Branco Marchetti (“Nelson Marchetti”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2245	23994
Newton José Leme Duarte (“Newton Duarte”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2208	24000
Paulo José de Carvalho Borges Junior (“Paulo Junior”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2199	30973

VERSAO PÚBLICA

Representado	AR juntado às fls.	Defesa (nº SEI)
Paulo Munk Machado (“Paulo Machado”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2323	30605
Paulo Roberto Stuart (“Paulo Stuart”)	AR juntado em 09/04/2014– fls.2358	30973
Paulo Rubens Fonetenle Albuquerque (“Paulo Albuquerque”)	AR juntado em 15/04/2014– fls.2400	31485
Peter Andreas Gölitz (“Peter Gölitz”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2246	23990
Philipe Dufosse (“Philipe Dufosse”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2321	30973
Philippe Delleur (“Philippe Delleur”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2325	X
Reinaldo de Andrade (“Reinaldo de Andrade”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2237	30888
Renato Grillo Ely (“Renato Ely”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2200	25037
Ricardo Mario Lamenza Alzogarray (“Ricardo Alzogarray”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2201	30977
Rinaldo Marques Tsuruda (“Rinaldo Tsuruda”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2326	30973
Rodrigo Otávio Lobo da Costa (“Rodrigo Costa”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2238	fls. 3443 a 3485
Ronaldo Cavalieri (“Ronaldo Cavalieri”)	AR juntado em 12/12/2014– fls.3875	23225
Ronaldo Hikari Moriyama (“Ronaldo Moriyama”)	AR juntado em 18/08/2014– fls.3258	31562
Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda (“Rosângela Tsuruda”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2327	30973
Ruy Marcos Grieco (“Ruy Grieco”)	AR juntado em 03/04/2014– fls.2239	30973
Sérgio Valente Lombardi (“Sérgio Lombardi”)	AR juntado em 26/08/2014– fls.3284	31538
Stephanie Brun-Brunet (“Stephanie Brun-Brunet”)	AR juntado em 18/08/2014– fls.3262	X
Telmo Giolito Porto (“Telmo Porto”)	AR juntado em 02/04/2014– fls.2202	30888
Wagner Ibarrola (“Wagner Ibarrola”)	AR juntado em 25/11/2014– fls.3575	31429
Wagner Ribeiro (“Wagner Ribeiro”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2328	30973
Wilson Daré (“Wilson Daré”)	AR juntado em 07/04/2014– fls.2329	30567

VERSÃO PÚBLICA

I.4 Das Defesas Administrativas dos Representados

16. Em atenção à notificação de instauração de Processo Administrativo, todos os Representados apresentaram as respectivas defesas administrativas, nos termos abaixo sintetizados, com exceção dos Srs. Philippe Delleur e Stephanie Brun-Brunet.

17. Em relação aos Representados Philippe Delleur e Stephanie Brun-Brunet, esclarece-se que conforme a Nota Técnica nº 33/2015 (SEI 0049187), eles foram devidamente notificados da instauração do presente Processo Administrativo, de acordo com notificação e aviso de recebimento juntados aos autos às fls. 2325 e 3262⁷. Por esse motivo, configurou-se a revelia de tais Representados, nos termos do art. 71 da Lei 12.529/2011, correndo conta eles os demais prazos, sem prejuízo de poderem intervir em qualquer fase do processo, sem direito à repetição de qualquer ato já praticado.

18. Por razões metodológicas, as razões de defesa apresentadas serão exibidas por licitações, conforme identificação na NT PA 81/2014, na seguinte ordem: pessoas jurídicas em ordem alfabética e, em seguida, todas as pessoas físicas relacionadas a elas.

I.4.1 Alstom

19. Em defesa administrativa, a Alstom alegou, em síntese, que:

1) Não há comprovação de que o suposto cartel teria durado mais de duas décadas, dado que não existe uniformidade quanto aos participantes, pois o conjunto de empresas envolvidas muda de um projeto para outro, há longos períodos de inatividade do suposto cartel e alguns participantes não existiam no início do suposto conluio;

2) Os consórcios, ao contrário do supostamente alegado pela SG/CADE, são legais e previstos na Lei nº 8.666/93, na medida em que diminuem os riscos empresariais, administrativos e financeiros. Também alega que se trata de discricionariedade do órgão licitante aceitar a ocorrência de consórcio entre empresas, ainda que seja de proponentes derrotados no certame e que o CADE não possui competência para rever os atos de aprovação exarados pelos licitantes;

3) Não haveria continuidade do delito entre uma licitação e outra, visto que o momento de entrega dos envelopes com proposta, conforme o art. 40 da Lei nº 8.666/93, além de encerrar o processo competitivo, deveria ser o marco inicial da fluência da prescrição, de maneira independente para cada uma das licitações. Desta forma, aduz que as acusações imputadas à Alstom versam apenas sobre fraude à licitação e que cada um dos projetos deve ser considerado individualmente para fins de contagem do prazo prescricional, de forma que todas as ações praticadas antes de 27.03.2009 estariam prescritas;

⁷ As notificações foram enviadas para os seguintes endereços: Philippe Delleur em Avenida Embaixador Macedo Soares, nº 10.1001 – Lapa. CEP: 05095-035 e Stephanie Brun-Brunet em Alameda dos Jaúnas, nº 49, apto 81 – Moema. CEP: 04522-020.

VERSÃO PÚBLICA

4) O prazo prescricional aplicado à empresa é quinquenal, conforme a Lei nº 12.529/2011. Ademais, sustenta que apesar da conduta de cartel estar tipificada no art. 4º da Lei nº 8.137/1990, pessoas jurídicas não são passíveis de figurar como sujeitos ativos do crime de cartel ou de qualquer crime e, portanto, o lapso prescricional contra a empresa ocorreria em 5 anos, à luz do art. 46 da Lei nº 12.529/2011;

5) Ainda quanto à prescrição, na hipótese de aplicação do prazo da lei penal, o prazo prescricional seria de 8 e não de 12 anos, dado que eventual cartel formado com vistas a fraudar processo licitatório está inserido na conduta de fraudar licitações, crime que está tipificado o art. 90 da Lei 8.666/93, com pena máxima de 4 anos. Dessa forma, respeitado regra do art. 109, IV do Código Penal, o correto prazo prescricional do delito seria de 8 anos e não 12 anos;

6) Em relação ao projeto “Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)”:

- a) Não houve formação de cartel para a realização da Concorrência Pública nº 8357801022, referente à construção da Linha 5, tendo como conteúdo probatório para tal afirmação tão somente documentos trazidos pelos signatários da leniência. Sustenta que os contatos realizados entre os concorrentes consistiam somente em *negociações para a formação de consórcio sem os quais seria impossível o objeto da licitação no prazo estipulado*, dado que nenhuma das empresas que, à época, atuavam no mercado brasileiro, possuía isoladamente o *know how* para realizar integralmente o objeto da licitação. Ademais, também defende que o reconsorciamento realizado após a fase de pré-qualificação *ocorreu nos limites da lei e do edital de licitação* e foi aprovado tanto pela Comissão de Licitação da CPTM, quanto pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (“BID”);
- b) O consórcio SISTREM (vencedor do certame) foi formado porque apenas com a publicação do edital da concorrência é que as empresas efetivamente tomaram plena ciência das exigências referentes ao objeto licitado, tendo em vista que havia discrepância de detalhamento da especificação técnica apresentada pelos editais nas duas fases e com relação a todos os sistemas e subsistemas do projeto. Isto posto, o consorciamento entre as empresas pré-qualificadas seria a única maneira de adimplir o certame;
- c) O relatório interno de 9 de março de 2000, no § 72 da NT PA 81/2014, em que Robert Weber (Siemens) informa a Hebert Hans Steffen (Siemens) duas alternativas para vencer a licitação referente à Linha 5 ocorreu entre a fase de pré-qualificação e publicação do edital, e que seria lícito e legal o reconsorciamento entre as empresas e os consórcio pré-qualificados;

7) Em relação ao projeto “Manutenção dos trens – 1ª rodada: anos 1999–2003 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)”:

- a) No que tange à primeira rodada de licitações da CPTM para manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 no início dos anos 2000, a Alstom alega ser natural que os próprios fabricantes dos trens fossem os ganhadores de licitação

VERSÃO PÚBLICA

que realizaria manutenção destes. Assim, ao contrário do alegado na NT PA 81/2014, os resultados não decorreram de nenhum ajuste ou conluio entre concorrentes, mas sim de um interesse natural das empresas;

- b) Que o e-mail colacionado no §96 da NT PA 81/2014, enviado pelo Representado Peter Andreas Gölitz (Siemens) a outro funcionário (denominado como “Mário”), não deixa claro que se tratavam das licitações relativas às Séries 2100 e 3000 e tampouco que a Alstom participaria de reuniões ou discussões com o intuito de dividir o certame;
 - c) Quanto à licitação para manutenção dos trens da Série 2100, alegam que o e-mail juntado nos §§104, 105 e 106 da NT PA 81/2014 faz referência a documento datado de 23 de julho 2002, dia da homologação do resultado e que, portanto, a decisão da Comissão de Licitação que definiu o consórcio CONSMAC como vencedor já seria pública e conhecida, não havendo que se falar em conluio;
 - d) Por imposição dos editais das concorrências das Séries 2000, 2100 e 3000, não seria mais possível às subcontratadas receber remuneração diretamente pela CPTM, ensejando assim custos tributários adicionais. Isto justificaria o fato de algumas empresas menores (tais como Tejofran e Temoinsa) negociarem sua participação como integrantes dos consórcios e não mais como subcontratadas, conforme demonstram os e-mails de fls. 455–456, 1214–1215 e 1262–1264 do Apartado nº 08700.011938/2014–83, não havendo que se falar em cartel;
- 8) Em relação ao projeto “Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo”:
- a) Neste projeto, a principal prova de suposto conluio não é capaz de demonstrar a participação da Alstom em qualquer conduta anticompetitiva, pois trata-se de documento apócrifo e sem data apresentado pela Siemens, que supostamente apresentaria cenários de possíveis composições entre consórcios e subcontratados, bem como uma planilha que conteria preços classificados sob as rubricas "anterior", "proposta SSA" (onde SSA, seria a própria Siemens) e "divisão". Além disso, segundo a Alstom, as anotações e tabelas colacionadas diriam respeito a sistemas que sequer integravam o escopo da concorrência em questão;
 - b) Que o referido documento simplesmente analisava os atestados técnicos possuídos pelas empresas acerca de sistemas diversos daqueles então licitados, informação facilmente obtinível por qualquer empresa do ramo, que participe de licitações metroferroviárias, por se tratarem de informações pretéritas e públicas.
- 9) Em relação ao projeto “Manutenção dos trens– 2^a rodada: anos 2006–2008 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)”:
- a) Com relação à segunda rodada de licitações, a Alstom alega que o lançamento do certame era programado e previsível, pois decorreu da expiração dos contratos iniciados com a 1^a rodada. Dessa forma, tal qual ocorreria na 1^a rodada,

VERSÃO PÚBLICA

as empresas davam como certo que os editais autorizariam a formação de consórcios, o que era um costume arraigado nas licitações metroviárias;

- b) Que os documentos mencionados na NT de Instauração, revelam nada mais do que o intento de avaliar, discutir e negociar a formação de consórcios autorizados pela legislação;
- c) Que no momento da realização da licitação, as empresas de menor porte haviam adquirido a atestação técnica necessária para participarem diretamente dos certames em razão de terem atuado como subcontratadas nas rodadas anteriores;
- d) Que a subcontratação da Trans Sistemas de Transporte S.A. (“TTrans”) ocorreu somente um ano após o encerramento da licitação e assinatura do contrato principal e foi devidamente aprovada pela CPTM, não sendo possível depreender de tal fato a existência de nenhuma ilegalidade.

10) Em relação ao projeto “Manutenção dos trens 3^a rodada: anos 2011–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)”, foi derrotada em todos os certames de que participou e não haveria vantagem em participar de um cartel que não lhe proporcionaria nenhum benefício;

11) Em relação ao projeto “Boa Viagem – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)”, embora os Signatários confirmem a ocorrência de reuniões com a Alstom, não haveria nos autos qualquer documento que efetivamente comprove a existência destas reuniões ou da sua participação;

12) Em relação ao projeto “Manutenção de 2005 – Metrô DF, não há documentos capazes de comprovar a existência de suposto cartel, e sim tão somente a postura predatória da Siemens que aliciou os Srs. Ben-Hur Coutinho Viana de Souza e Luiz Antônio Taulois da Costa – ex-funcionários da Alstom, que possuíam a capacitação técnica necessária para efetivar a participação da Alstom no certame e que já estavam envolvidos nos serviços de manutenção prestados pela Alstom ao Metrô DF, cuja continuidade era o objeto da licitação nº 003/2005. Com isto, inviabilizou que a empresa pudesse atingir a pontuação mínima necessária e visou garantir não só a sua participação (Siemens), como também excluir a Alstom do certame;

13) Em relação ao projeto “Aquisição de 320 carros e 64 carros – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), a Signatária trouxe documentos que comprovam apenas a pretensão da Siemens em combinar com a Alstom suposto acordo para dividir o certame sem, contudo, comprovar com quaisquer outros documentos que, de fato, o cartel ocorreu;

14) Em relação ao projeto “Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009”, ressaltou que o consorciamento visava a mitigação dos riscos e o pleno adimplemento do contrato. Alega que os trens dessas linhas estavam em operação há, respectivamente, 34 e 24 anos, que os orçamentos fornecidos pelo Metrô eram extremamente baixos e que os riscos eram muito elevados. Ademais, os trens da Linha 1 eram majoritariamente fabricados pela Mafersa – empresa adquirida pela Alstom em

VERSÃO PÚBLICA

1997 – e, ainda sim, apenas após a transformação do Lote 1 em Lotes 1A e 1B é que efetivamente a Alstom concorreu, consorciando-se com a Siemens;

15) Em relação ao projeto “Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte”, reitera o argumento de que, tendo em vista a complexidade do objeto dos certames, não seria possível adimpli-los sem consórcio, motivo pelo qual teria negociado o consorciamento com outras empresas, visando a divisão de custos e riscos;

16) Em relação ao projeto “Aquisição de trens, pelo Estado do Rio de Janeiro, para operação na Supervia: 2011 – 2012”, tentou formar um consórcio com a TTrans, mas as negociações foram frustradas e encerraram-se antes de qualquer apresentação de proposta.

I.4.2 Antônio Charro, Eduardo Basaglia, Francisco Perroni, Francisco Amigo, Isidro Quinonero, Júlio Leitão, Luiz Fernando Ferrari, Marco Antônio Contin, Maria Aparecida Bartholetti, Paulo José Júnior, Paulo Roberto Stuart, Phillippe Dufosse, Rinaldo Tsuruda, Rosângela Tsuruda, Ruy Grieco e Wagner Ribeiro

20. Em defesa administrativa apresentada conjuntamente, os Representados alegaram em síntese que:

1) Todas as pessoas físicas eram funcionários da Alstom e/ou de empresas do grupo, que desempenhavam diversas funções, sendo que muitos participaram unicamente de um dos projetos investigados por esta SG/CADE, mas nunca de todos os projetos descritos;

2) Não houve correta individualização da conduta, bastando que fossem copiados em qualquer e-mail julgado como suspeito por esta SG/CADE para serem incluídos no polo passivo do presente Processo Administrativo;

3) Tendo em vista que os Representados, apesar de apresentarem defesa conjunta, fizeram a individualização das supostas condutas praticadas por cada um e a apresentaram de maneira individual, esta SG/CADE também apresentará o resumo dos argumentos de defesa de maneira semelhante.

Antônio Charro

Manutenção dos trens – 1ª rodada: anos 1999–2003 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

VERSÃO PÚBLICA

4) Era Gerente de Projetos da Alstom à época dos fatos, acompanhava o desenvolvimento do projeto acima, embora não atuasse na prospecção comercial ou confecção de propostas para o certame, dado que sua qualificação era exclusivamente técnica. Alega que, à época, não tinha qualquer poder de decisão quanto à participação ou não da empresa na licitação, e apenas atuava em reuniões quando o consórcio já estava constituído, para organizar sua execução;

5) Quanto ao indício colacionado no §108 da NT PA 81/2014, recebeu o e-mail para que soubesse qual seria a participação da Alstom nesta licitação, sob a perspectiva dos recursos necessários a serem alocados para esse projeto, material, compras e que, quando este foi enviado, em 03/09/2002, já havia ocorrido a assinatura do contrato em 28/08/2002;

6) Quanto ao indício colacionado no §110 da NT PA 81/2014, recebeu o e-mail enviado por David Lopes (Alstom) que copiou diversas outras pessoas envolvidas na execução e operacionalização do projeto. Outrossim, salienta que os destaques feitos por esta SG/CADE quanto às tratativas para subcontratação da Bombardier não têm nada de irregular, haja vista que o edital do certame previa tal possibilidade. Além disso, alega que a Bombardier poderia oferecer ao consórcio a possibilidade de fornecimento com maior especificidade técnica e melhor custo, por isso sua contratação, autorizada pela lei e pelo contrato, foi feita para que o projeto fosse mais eficiente;

Eduardo Basaglia

Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

7) O Representado, Gerente Comercial da Alstom à época dos fatos, tinha como função na empresa a preparação de ofertas comerciais, após a definição do certame que esta participaria;

8) Quanto ao indício colacionado no §279 da NT PA 81/2014, sobre e-mail de 06 de novembro 2012, este foi enviado em data posterior ao “Termo de Compromisso para formação de Consórcio”, feito em 05 de novembro de 2012. Ademais, seu conteúdo refere-se ao fato de que a Alstom, como fornecedora mundial do *bogie* (truque)⁸, sabia que tal peça correspondia a 12% do preço total do trem e que a proposta apresentada pela CAF foi maior do que o valor que a Alstom estimava que seria a parte dela no fornecimento. Desta forma, Bertrand Delpierre (Alstom) especificou que tal peça deveria *estar limitada aos famosos 12% (percentual de custo dos truques)*. Se a Alstom aceitar valor maior, a Alstom deverá abrir mão de um valor referente a sua parte;

⁸ Conforme informações disponíveis na internet, *bogie* seria um conjunto de rodas, sapatas de freio, rolamentos, molas, eixos, cilindros de freio, barras estabilizadoras, entre outros. Todos os conjuntos ferroviários têm dois ou mais conjuntos de rodas que possuem *bogies* (Vide: https://pt.wikipedia.org/wiki/Truque_ferrovi%C3%A1rio, acessado em 07/05/2017).

VERSÃO PÚBLICA

9) Por fim, ainda sobre este e-mail, ressalta que caso a Alstom decidisse participar sozinha do projeto, faria o truque por inteiro, o que seria mais custoso e ineficiente. Por isso, a menção no e-mail de não participar desta licitação com um lucro menor (observação feita por Michele Viale, responsável pela área da Alstom no exterior, no item 283 da NT PA 81/2014);

Aquisição de trens, pelo Estado do Rio de Janeiro, para operação na Supervia

10) Quanto ao e-mail do §290 da NT PA 81/2014, o escopo do documento tratava de contratação privada sem processo concorrencial ou competitivo;

11) Ademais, a Alstom sabia que chineses deveriam participar e tentou estruturar consórcio junto a TTrans, tendo em vista que esta empresa possuía unidade fabril no próprio Estado do Rio de Janeiro. Esclarece, também, que tal hipótese não se concretizou e a Alstom apresentou proposta sozinha e perdeu. Quanto à TTrans, esta sequer apresentou proposta;

Francisco Perroni

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

12) O Representado, Superintendente de Projetos e Gerente de Projetos da Alstom à época dos fatos, tinha como principal função a coordenação de sua equipe para apresentar toda documentação para habilitação do Consórcio perante o órgão público;

13) Quanto ao e-mail citado nos itens 69 e 70 da NT PA 81/2014, trata-se de uma apresentação interna sobre as alternativas que poderiam ser adotadas pela Alstom para lograr-se vencedora do certame e que, àquela data (14 de outubro 1999) não havia qualquer apresentação de proposta. Tal e-mail era para que houvesse decisão por participar do projeto (“GO”) ou não participar do projeto (“NOGO”), siglas utilizadas pela Alstom;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

14) Neste projeto, o Representado tinha a função de Gerente de Projeto da Alstom e, como tal, deveria controlar custos e preços para apresentar propostas. Dessa forma, o e-mail mencionado no item 216 da NT PA 81/2014, enviado em 03 de janeiro 2005, bem como as menções feitas aos seus documentos anexos, tratam apenas de uma estimativa de preço, um estudo sobre os valores praticados no passado;

15) Ademais, embora o e-mail tenha sido enviado antes da publicação do Edital da Licitação nº 40015212, o Representado ressalta que, ante uma anterior revogação (feita em 07 de janeiro de 2005), era sabido que ocorreria uma nova licitação e, por isso, efetuou-se este estudo de preços outrora praticados;

16) Quanto ao e-mail de 31 de janeiro de 2005, colacionado no §218 da NT PA 81/2014, como o Representado era o Gerente de Projeto, tinha que saber as funções das empresas consorciadas e o preço do fornecimento ou serviço que prestariam. Dessa

VERSÃO PÚBLICA

forma, esclarece que este e-mail se refere ao primeiro edital que foi revogado, sendo, portanto, posterior à abertura da licitação em questão e que não havia qualquer intenção de realizar acordo anticompetitivo;

17) Neste projeto, a TTrans forneceu o sistema de baixa pressão, a Balfour as linhas aéreas e a Bombardier outra parte dos sistemas de baixa pressão, de modo que o e-mail tem escopo meramente operacional, sem qualquer outra função;

Francisco Amigo

Metrô DF

18) O e-mail de 11 de janeiro de 2006, colacionado no §178 da NT PA 81/2014, é, na verdade, um documento interno da Siemens e mostra a visão dos fatos sob a perspectiva desta empresa e não de Francisco Amigo. Ademais, ele era um técnico experiente e foi designado para trabalhar como Diretor de Cliente e cuidar da área do Distrito Federal (DF). Dessa forma, como a SIEMENS não tinha negócios no DF, a empresa começou a fazer prospecções, incorporando dois funcionários da Alstom, que eram encarregados das operações no Metrô DF, para atestar sua capacidade técnica.

19) Ainda quanto a este indício, ressalta que os trens que circulavam no DF eram da Alstom e, independentemente do vencedor da licitação, este teria interesse em contatá-la e contratá-la para compra de peças, sistemas, entre outros, e que a referência feita a ele ocorreu justamente porque este era representante e responsável pela Alstom no Distrito Federal;

20) Quanto ao e-mail de 23 de janeiro de 2006, colacionado no §187 da NT PA 81/2014, o teor deste documento refere-se à licitação da Linha 4 – PPP (Parceria Público-Privado) do Metrô São Paulo, no qual havia previsão de projetos de *equity*⁹ e financiamento da obra. Dessa forma, a breve passagem referente a ele versa sobre a *ideia da SIEMENS de vincular os dois projetos, ou seja, somente participariam (ou analisariam a possibilidade de participação) no PPP da Linha 4, caso a Alstom se comprometesse com o fornecimento do DF*. Por fim, ressalta que o edital deste certame já estava publicado e que a Alstom procurava alternativas junto a vários agentes com o objetivo de formalizar um consórcio e participar da licitação;

21) Sobre o indício colacionado no §188 da NT PA 81/2014, trata-se de e-mail interno da SIEMENS, de 06 de fevereiro de 2006, e que isto, por si só, não é capaz de fazer prova contra o Representado. Ademais, ressalta que a SIEMENS venceu esta licitação e que a Alstom não foi subcontratada;

22) Quanto ao documento citado no §194 da NT PA 81/2014, denominado “Memória de Negociações”, isto sequer poderia ser utilizado como indício, dado que não há data, identificação ou assinatura e *traz um conteúdo totalmente desconexo com a realidade e sem encontrar confirmação em qualquer outra referência da acusação*.

⁹ De acordo com o Representado, trata-se de tentativa de buscar, juntamente com outras empresas, possibilidades de financiamento com fundos de pensão e bancos, por exemplo.

VERSÃO PÚBLICA

Ainda sobre este indício, ressalta que não há motivos para que as empresas vencedoras da última licitação fossem subcontratadas da SIEMENS ou que a subcontratassem, tendo em vista que a SIEMENS nada acrescentaria;

23) Quanto ao documento citado no §205 da NT PA 81/2014, alega que, na verdade, o projeto discutido seria o denominado TRAMWAY, que não se relaciona com o projeto de manutenção do metrô do Distrito Federal. Tal projeto não chegou à assinatura do contrato. Alega, ainda, que o e-mail é de 03 de janeiro de 2008 e a licitação investigada realizada pelo Metrô DF aconteceu em 2005. Ademais, a manutenção mencionada na mensagem teria o prazo de 3 anos, ao passo que o contrato de manutenção do Metrô DF, que já havia sido firmado com a Siemens, tinha outro prazo de vigência. Por fim, alega que nunca participou do projeto do TRAMWAY e que foi copiado no e-mail apenas porque era responsável pela área do Distrito Federal à época;

24) Finalmente, quanto à nota manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom) e colacionada na NT PA 81/2014 em seu §217, alega que a área comercial da Alstom se reunia todas as segundas-feiras para discutir projetos atuais, perspectivas, propostas, entre outros, de forma que a referência à sua presença deve-se ao fato de que um dos projetos discutidos se referia ao Distrito Federal, área de responsabilidade do Representado;

Isidro Quinonero

Manutenção de 2005 – Metrô DF

25) Diretor Geral de Transportes da Alstom, entre 1986 e 31 de janeiro de 2012, também responsável pela definição estratégica de desenvolvimento de negócios no Brasil entre 2006 e 2008;

26) Os e-mails datados de 11 de janeiro 2006 e 20 de janeiro de 2006, citados nos §§178 e 183, são internos da SIEMENS, representando a visão dos fatos daquela empresa. Ademais, o documento trata da PPP para a Linha 4 de São Paulo. Usando argumentos semelhantes aos apresentados por Francisco Amigo, alega que a SIEMENS cooptou dois funcionários da Alstom para que pudessem demonstrar capacidade técnica através da qualificação destes funcionários. No entanto, não logrou êxito, já que era justamente Francisco Amigo quem possuía tais atestados para que a Alstom participasse da licitação. Por fim, ainda quanto aos supracitados indícios, as referências feitas a Isidro Quinonero seriam porque este era o responsável pela área de transportes à época;

27) O calendário indicando suposta reunião com o Representado, citado no §180 da NT PA 81/2014, não pode ser usado como prova. Primeiro, porque pode ser feito a qualquer tempo, mesmo que com menção à data passada. Além disso, o documento é incapaz de provar que Isidro Quinonero teria conhecimento da suposta reunião ou que de fato ela ocorreu;

VERSÃO PÚBLICA

28) O e-mail de 18 de janeiro de 2006, indicado como indício de conluio no §185 da NT PA 81/2014, na verdade, trata de uma busca de consórcio para participação na licitação da Linha 4 do Metrô de São Paulo, que seria feita através de PPP. Devido à complexidade técnica do projeto, os executivos da Alstom estavam buscando alternativas para formação de consórcio e, entre elas, estava a Siemens;

29) Em outra referência à licitação da Linha 4 do Metrô de São Paulo, feita no §187 da NT PA 81/2014, trata-se de um relatório da reunião do Representado, então Diretor de Transportes, quando os editais de ambas as licitações (tanto Metrô DF quanto a da Linha 4 do Metrô SP) já estavam publicadas. Ademais, o contexto do e-mail seria de que a Siemens só se vincularia aos dois projetos caso a Alstom se comprometesse com o Metrô DF, mas a Alstom não queria realizar tal vinculação;

30) Quanto ao e-mail colacionado no §188 da NT PA 81/2014, novamente alega que se trata de documento interno da Siemens, que busca afastar a Alstom da concorrência. Ademais, ressalta que a Alstom não foi subcontratada;

31) Sobre o e-mail intitulado “Tram DF – Draft of Capture Plan”, citado no item 205 da NT PA 81/2014, a discussão seria sobre o projeto denominado TRAMWAY, que sequer foi assinado e não se confunde com o Metrô DF, principalmente porque a data do e-mail é muito posterior à assinatura do contrato com o Metrô DF, no qual a ASLTOM já havia perdido a licitação;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

32) O e-mail citado no §240 da NT PA 81/2014 foi enviado em 05/05/2008, muito após o edital do certame. Ademais, a Alstom não poderia fornecer os truques (chassis) e estava estudando a possibilidade de se consorciar com algumas empresas do setor para tanto, como a CAF e Rotem, por exemplo;

Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

33) O e-mail interno circulado entre membros da Alstom, em 14 de setembro de 2009, citado no §261 da NT PA 81/2014, demonstra o ânimo acusatório desta SG/CADE, tendo em vista que o conteúdo de tal documento seria apenas de perspectiva técnica, dado que a Alstom alega que poderia executar sozinha o fornecimento e, ao final, tentar formar um consórcio e isto, de acordo com a SG/CADE, seria um indício de formação de cartel, o que não é verdade;

34) Neste sentido, alega que a SG/CADE cortou parte do conteúdo do e-mail supracitado e distorceu o seu sentido. Alega que quem o enviou foi Luiz Ferrari, também da área comercial da Alstom, responsável pela elaboração das propostas, que estava analisando os requisitos da licitação, bem como a capacidade da Alstom. Por fim, ainda sobre este indício, ressalta que a necessidade de recurso financeiro fez com que a Alstom decidisse não apresentar proposta para esta licitação;

VERSÃO PÚBLICA

35) Quanto ao e-mail colacionado no §263, ainda se tratavam de estudos para viabilizar a participação da Alstom no certame, tendo em vista que nesta licitação era exigido o *equity* de R\$300 milhões de reais;

36) No e-mail citado no §264, de 01 de setembro de 2009, a Alstom só estava avaliando sua participação na licitação com a CAF para repartir o valor do *equity* e obter maiores chances de lograr-se vencedora do certame;

37) Os trechos de e-mails colacionados entre os §§265–268 da NT PA 81/2014 tratam do mesmo assunto e discussão. Exprimem a intenção da Alstom e seus executivos em viabilizar o consórcio e apresentar propostas. Como já era o final das negociações, a Alstom avaliava as chances de participar sozinha;

Júlio Leitão

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

38) A única menção ao Representado ocorreu no e-mail de 31 de janeiro 2005, citado no §218 da NT PA 81/2014, no qual Júlio Leitão ajudou na formação de preço da proposta a ser ofertada e precisava saber o que cada uma das empresas consorciadas fariam no projeto ou, caso subcontratadas, qual o preço da parte do fornecimento ou serviço a ser prestado. Ademais, utilizou os mesmos argumentos do Representado Francisco Perroni, ao afirmar que o e-mail se refere ao primeiro edital que foi revogado, sendo, portanto, posterior à abertura da licitação em questão;

Luiz Ferrari

Manutenção dos trens – 2ª rodada: anos 2006–2008 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) –

39) Atuou, entre 2006 e 2012, na área de Desenvolvimento de Negócios da Alstom, buscando novas oportunidades para a empresa nos sistemas de transporte sobre trilhos, fornecimento de material rodante, sinalização, centros de controle, infraestrutura e serviços do mercado metro–ferroviário;

40) Como o consórcio COBRAMAN saiu vencedor, as demais empresas estavam averiguando a possibilidade de replicar tal “fórmula”, tendo vista que já estavam ocorrendo as audiências públicas e as empresas precisavam definir a sua melhor proposta. Dessa forma, tais tratativas expostas no e-mail, de 16 de abril de 2007, colacionado nos §§118–119 da NT PA 81/2014, ocorreram após a publicação do aviso de licitação e pré-formação do consórcio para apresentação de proposta. Portanto, segundo o Representado, nada mais natural que a Alstom estivesse pensando em alternativas para a melhor forma de participar da licitação;

41) Não participou da reunião mencionada no e-mail citado no §125 da NT PA 81/2014. O Representado foi apenas copiado porque era o responsável pela

VERSÃO PÚBLICA

apresentação da proposta, sendo normal que as empresas participantes queiram a maior parcela possível de um fornecimento dentro de um consórcio e que neste e-mail estão expressas as ideias de terceiros e não suas;

42) Em sentido semelhante, o e-mail colacionado nos §§128 e 129 é interno da TEMOINSA e o máximo que poderia se conjecturar é que esta empresa estava preocupada em não participar do consórcio e perder a oportunidade de apresentar aquilo que considerava como a melhor proposta. Ademais, tal e-mail foi circulado após a publicação do edital e antes das propostas, isto porque as empresas efetivamente formariam um consórcio;

43) Que o e-mail de 20 de novembro de 2007, citado no §131 da NT PA 81/2014, nada mais representa do que legítima conversa entre integrantes do consórcio anterior que pretendiam replicar tal dinâmica. Para isso, buscavam alternativas para *melhorar a eficiência, ou trazendo para dentro do consórcio anteriores subcontratados, ou mesmo empresas que pudessem oferecer melhor preço/técnica em atividades não complexas;*

Manutenção de 2005 – Metrô DF

44) Quanto à tabela intitulada “Divisão 10.02.2006” (item 191 da NT PA 81/2014), o e-mail “luiz.fao@uol.com.br” não pertence a ele e a data da planilha é anterior à sua entrada na Alstom, que ocorreu em 02 de março de 2006;

45) Sobre as notas manuscritas citadas no §201 da NT PA 81/2014 não é possível fazer qualquer conclusão quanto a tal documento, a única referência de data no documento seria de reunião realizada do COMEX;

46) O e-mail de 28 de novembro de 2008 (§205 da NT PA 81/2014), refere-se ao projeto de TRAMWAY, que não se confunde com o projeto do Metrô DF, que ocorreu em 2005;

47) O manuscrito apreendido em sua sala, citado no §206 da NT PA 81/2014, tem como objeto o estudo de possibilidades para participação em tal licitação, dado que o Representado coloca no próprio título do documento a palavra “oportunidades”. Ademais, se houvesse cartel, tais análises seriam desnecessárias. Além disso, a SIEMENS também cooptou 02 (dois) dos mais importantes funcionários da Alstom às vésperas da apresentação de propostas, o que demonstra o ambiente hostil e a ausência de cartel entre as empresas;

48) O indício citado no §187 da NT PA 81/2014, sobre suposto acordo no âmbito da Linha 4 do Metrô de São Paulo, é um e-mail enviado após a publicação do edital. Além de toda a complexidade técnica, o licitante também deveria trazer o *equity* e financiar a obra, por isso, a Alstom procurava alternativas para participar e dividir os riscos da empreitada. Sobre a menção “posicionamento bizarro” que consta no e-mail, trata-se justamente da ideia da Siemens em vincular os dois projetos, de forma que somente participaria (ou analisaria a possibilidade de participação), caso a Alstom se comprometesse com o fornecimento do DF;

VERSÃO PÚBLICA

Aquisição de 320 carros e 64: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

49) O e-mail enviado pelo Representado em 22 de outubro de 2007 (§238 da NT PA 81/2014), de fato, versa sobre a formação de um possível consórcio e a divisão do que seria fornecido por cada um. É apenas isto que Luiz Ferrari (Desenvolvedor de Negócios da Alstom) está tratando com Ruy Grieco, também da Alstom, tendo em vista a complexidade e extensão do projeto;

50) O e-mail recebido pelo Representado em 05 de maio de 2008 foi enviado após o edital e antes da apresentação de propostas, porque a Alstom não poderia fornecer os truques (chassis) e, para isso, estudava as possibilidades de participação de outras empresas do setor, no intuito de adimplir integralmente o edital. Ressalta que tais tratativas são absolutamente legais e legítimas, não se tratando de uma conversa com escopo anticoncorrencial;

Reforma das Linhas 1 e 3: 2008 e 2009 – Metrô São Paulo

51) Foi copiado no e-mail enviado em 11 de junho de 2008 por César Ponce de León (Alstom), conforme o §248 da NT PA 81/2014, de maneira que tal documento representa apenas o entendimento daquela pessoa quanto à licitação, haja vista o exíguo prazo, existência de vários lotes e a impossibilidade da Alstom participar sozinha no certame;

Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

52) O e-mail enviado pelo Representado antes da submissão das propostas, em 14 de novembro de 2009, citado no §261 da NT PA 81/2014, demonstra o ânimo acusatório da SG/CADE, ao fracionar o documento, recortando uma frase e retirando-a de seu contexto, defendendo, ainda, que tal ação seria considerada como má fé processual no âmbito judiciário. Ademais, a íntegra do e-mail demonstra que apesar da Alstom ter capacidade técnica para participar sozinha da licitação, ela precisava de um investidor que garantisse capacidade financeira para executar o contrato e é sobre isto que versa o e-mail;

53) Da mesma forma, o e-mail de 18 de setembro de 2009, colacionado no §263 da NT PA 81/2014, ainda versa sobre esta licitação e continua prospectando alternativas e estudos para viabilizar a participação da Alstom no certame (o que não ocorreu). Ademais, os “grupos”, imaginados nesse exercício de mercado, sequer foram efetivamente concretizados;

54) Os e-mails citados nos §§265–266, 267–268 e 269, de 19 de setembro de 2009, 28 de outubro 2009 e 24 e 25 de novembro de 2009, respectivamente, demonstram a intenção da Alstom e seus executivos comerciais em formar um consórcio para apresentar proposta, o que não foi fácil e teria gerado diversas negativas de outras empresas. *De qualquer forma, antevia-se que as chances da Alstom conseguir participar eram mínimas e buscava-se um prazo um pouco maior para tentar*

VERSÃO PÚBLICA

viabilizar uma proposta. Ao final, não tendo conseguido o equity, a Alstom não apresentou proposta;

Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

55) O e-mail de 06 de novembro de 2012, acostado no §276 da NT PA 81/2014, foi enviado em data posterior à publicação do edital e termo de compromisso do consórcio. Destaca que o documento tem objeto técnico, a quem caberia fazer o quê e a qual preço. Ademais, a avaliação da participação de cada empresa no consórcio não é ilegal, ressalvando que também não é ilícito *replicar um consórcio e por estarem os procedimentos licitatórios correndo concomitantemente (publicação do edital, prazo para a entrega de propostas, prazo para as aberturas dos envelopes, estavam marcadas para a mesma data) as empresas negociarem os dois projetos conjuntamente*, tendo em vista os exígues prazos das duas licitações;

56) A CADEia de e-mails enviada por César Basaglia (Gerente Comercial da Alstom, que estava na área de material rodante – trens) entre os §§279–284 da NT PA 81/2014, também datados de 06 de novembro de 2012, visavam formar a melhor proposta e, para isso, era necessário que César Basaglia soubesse o escopo total de participação da Alstom e verificasse se o fornecimento seria em moeda nacional ou não, por exemplo. Dessa forma, enviou e-mail à pessoa responsável na França pela área de material rodante, explicando quais seriam os custos para chassis e ATC (sinalização) das duas licitações e, com base em tal estimativa de custos, iniciaram-se as tratativas com a CAF, a fim de avaliar se o fornecimento dos materiais supracitados valeria a pena, caso fosse feita proposta conjunta. Também ressalta que o e-mail é posterior ao “Termo de Compromisso para formação de Consórcio” entre Alstom e CAF, firmado no dia anterior;

57) Ainda quanto a esses e-mails, o referido termo “12%” de participação da CAF, citado por Bertrand Delpierre (também da ALSTOM), trata-se, na verdade, do truque (*bogie*) que corresponde a 12% do custo total do trem e que a proposta da CAF para Porto Alegre era maior do que esses 12%. Dessa forma, Bertrand Delpierre especificou a limitação desses 12% (percentual de custo dos truques). Se a Alstom aceitasse valor maior, deveria abrir mão de um valor referente à sua parte (“Alstom will have to compensate”). Dessa forma, Luiz Ferrari, que também é da área comercial, perguntou o que eles poderiam fazer caso a CAF não aceitasse a diminuição do valor (item 282 da NT PA 81/2014) e por isso Michele Viale, responsável pela área no exterior, afirmou que a Alstom iria sozinha e diminuiria sua participação;

58) Os trens de Belo Horizonte eram similares aos que circulavam em Recife, de fabricação da CAF, e os trens que rodariam em Porto Alegre eram similares aos da CPTM Linha 11, fabricados pela Alstom. Contudo, a CAF não tinha a parte de sinalização de bordo e precisaria desta parceria com a Alstom. Dessa forma, como tais empresas buscavam uma proposta mais eficiente, seria melhor que o fornecimento dos truques se desse pela CAF. Caso a Alstom decidisse ir sozinha nesse projeto, deveria fazer o truque por inteiro, o que certamente seria mais custoso e ineficiente. Por isso a referência a não ir ou ir com um lucro menor;

VERSÃO PÚBLICA

59) Ainda sobre tais indícios, a menção à guerra de preços, feita por Marco Contin (Alstom), citada no §284 da NT PA 81/2014, refere-se ao fato de que cada empresa tem uma expertise e os trens que já rodavam em Belo Horizonte e Porto Alegre foram fornecidos pela CAF ou Alstom. Dessa forma, seria mais eficiente tanto para as empresas quanto para os órgãos licitantes, se CAF e Alstom se consorciasssem;

Marco Antônio Contin

Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

60) Trabalha na área de Transporte da Alstom desde 2009 e antes atuou no exterior, em outras áreas de negócios. À época, tal projeto era de sua responsabilidade, como então Diretor da área de Transportes, definindo a estratégia de desenvolvimento de negócios no Brasil;

61) A CADEnia de e-mails enviada por César Basaglia (Gerente Comercial da Alstom, que estava na área de material rodante – trens) entre os §§279–284 da NT PA 81/2014, datados de 06 de novembro de 2012, na qual o Representado responde (§284 da NT PA 81/2014), citando suposta guerra de preços entre Alstom e CAF caso esta participasse sozinha do certame, é feita porque cada empresa tem uma expertise e os trens que já rodavam em Belo Horizonte e Porto Alegre foram fornecidos pela CAF ou Alstom. Dessa forma, seria mais eficiente, tanto para as empresas quanto para os órgãos licitantes, que CAF e Alstom se consorciasssem. Por fim, também ressaltou os pontos já elucidados por Luiz Ferrari, sobre os §§279–284 da NT PA 81/2014;

Maria Aparecida Bartholhetti

Manutenção de 2005 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) –

62) Desde 1998, exerce a função de Assistente de Diretoria, secretariando os diretores. À época, era secretária de Isidro Quinonero e não tinha cargo de gerência ou poder de decisão;

63) O único indício coletado contra a Representada encontra-se nas fls. 1309–1312 do Apartado. Como era secretária do também Representado Isidro Quinonero, tinha acesso à sua caixa postal. Por isso, quando este se ausentava da empresa, solicitava que ela lesse seus e-mails e/ou os repassasse e respondesse. A NT PA 81/2014 não esclareceu que Maria Aparecida Bartholhetti apenas retransmitiu tal e-mail a terceiros, tendo em vista que em 2006 não havia tanta facilidade tecnológica e que tal prática *de utilizar a secretaria para retransmissão de mensagens era muito usual naqueles tempos*;

Paulo Júnior

VERSÃO PÚBLICA

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

64) Em 1999, atuou na área de Desenvolvimento de Negócios da Alstom, acompanhando tendências e novas oportunidades de negócios. Entre 2005 e 2006 passou a ser responsável pelos projetos em andamento exclusivamente no Estado de São Paulo;

65) Como tal projeto era de alta complexidade, de prazo exíguo, valor alto e grandes dificuldades técnicas, era natural que as empresas do setor conversassem entre si, buscando formar um consórcio, o que justifica o apontamento feito por esta SG/CADE, quanto à ocorrência de reuniões entre concorrentes (§65 da NT PA 81/2014);

66) No e-mail citado no §69 da NT PA 81/2014, o Representado foi apenas copiado. Ressalta, também, que em todas as licitações é feita uma apresentação, chamada de *Business Oportunity Review (BOR)* e o remetente, Francisco Perroni, era o responsável por tal exposição, de maneira que foram colocadas as alternativas da Alstom para vencer o certame. Por fim, defende que *se a apresentação fosse de conhecimento dos concorrentes e mesmo da licitante, segredos comerciais e a estratégia da elaboração da proposta seriam expostos a quem não deveria*, o que não aconteceu;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

67) O e-mail interno da Siemens, de 23 de janeiro de 2006, citado no §183 da NT PA 81/2014, refere-se, na verdade, à licitação da Linha 4 do Metrô São Paulo e não ao Metrô DF. A Alstom já atuava no Distrito Federal e a Siemens começou a trabalhar intensamente para tentar atuar na mesma região. Além disso, dois dias antes da apresentação de propostas para o certame, a Siemens cooptou dois funcionários da Alstom que tinham participado intensamente da formulação das propostas e também detinham qualificação técnica. Por fim, ressalta que os trens e sistemas instalados que circulavam no DF eram da Alstom e, *quem quer que fosse o vencedor da licitação teria interesse/necessidade em contatar e contratar a Alstom para a compra de peças* e é isto que a Siemens tenta fazer, tentando vender seu produto, vinculando-o as duas licitações (Metrô DF e Linha 4 do Metrô São Paulo). Por fim, ainda quanto a este indício, defende que todas as referências foram feitas apenas pela Siemens;

68) Com argumentação semelhante, afirma que o e-mail de 18 de janeiro de 2006, citado no §185 da NT PA 81/2014, refere-se ao projeto da Linha 4 do Metrô de São Paulo e que a Alstom estava procurando aporte financeiro (*equity*) para viabilizar a participação da empresa neste certame e era o que o Representado Paulo Júnior estava fazendo;

69) Por fim, o e-mail enviado pelo Representado em 24 de janeiro de 2006, colacionado no §187 da NT PA 81/2014, refere-se, também, ao projeto da Linha 4 do Metrô de São Paulo, com os editais das respectivas licitações já publicados, de maneira que a Alstom continuava sem financiamento (*equity*) e procurava tal possibilidade com vários agentes de mercado. O “posicionamento bizarro”, como fala Francisco Amigo no e-mail, trata justamente da ideia da Siemens de vincular os dois projetos, ou seja, somente participariam na PPP da Linha 4, caso a Alstom se compromettesse com o

VERSÃO PÚBLICA

fornecimento do DF. Por fim, ressalta que tal “vinculação” foi proposição da própria SIEMENS, com a qual a Alstom não concordava;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

70) O e-mail citado nos §§216–217 da NT PA 81/2014, de 03 de janeiro de 2005, trata de mera estimativa de preço baseado nos valores praticados pelas empresas no passado. Apesar do e-mail ter sido enviado antes da publicação do Edital da Licitação nº 40015212, já era sabido que tal publicação ocorreria, ante a revogação anterior;

71) A nota manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (também da Alstom), citada no §217, decorre do fato de que todas as segundas-feiras a área comercial da Alstom realizava reuniões para discutir projetos, perspectivas, propostas, entre outros. Dessa forma, a também Representada Rosângela Tsuruda anotava o que entendia sobre a reunião, *inclusive de projetos em que ela nunca foi envolvida ou sobre os quais não tinha conhecimento prévio*;

72) No e-mail de 22 de fevereiro de 2005, enviado logo após a suspensão do procedimento licitatório pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, citado nos §§219–220 da NT PA 81/2014, Paulo Júnior é somente copiado. Ademais, Wagner Ribeiro (remetente e encarregado de formular a proposta para a licitação) busca tranquilizar sua chefe (destinatária do e-mail), reportando que *a situação está mapeada e eles aqui no Brasil estão seguros quanto aos riscos*, no sentido de que se imagina que não havia incentivo para que a licitação não prosseguisse para qualquer um dos principais licitantes. Dessa forma, este é o assunto tratado: risco de a licitação não continuar, e não há qualquer referência sobre negociações com participantes;

Paulo Roberto Stuart

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

73) Em 2005, exercia o cargo de Gerente Comercial na Alstom, tendo ingressado na empresa em setembro de 1990, preparando ofertas comerciais de acordo com editais de interesse da Alstom;

74) De maneira semelhante à argumentação apresentada por Paulo Júnior, afirma que o e-mail citado no §216 da NT PA 81/2014, de 03 de janeiro de 2005, é apenas uma estimativa de preço, um estudo de mercado com base em preços praticados no passado por outras grandes empresas;

75) Também seguindo o que foi arguido por Paulo Júnior, defende que a anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (também da Alstom), citada no §217, decorre do fato de que todas as segundas-feiras a área comercial da Alstom realizava reuniões para discutir projetos, perspectivas, propostas e etc. Dessa forma, a também Representada Rosângela Tsuruda anotava o que entendia sobre a reunião, *inclusive de projetos em que ela nunca foi envolvida ou sobre os quais não tinha conhecimento prévio*;

VERSÃO PÚBLICA

76) É apenas copiado no e-mail citado nos §§219–220 da NT PA 81/2014. Ademais, Wagner Ribeiro (remetente e encarregado de formular a proposta para a licitação) busca tranquilizar sua chefe (destinatária do e-mail), reportando que *a situação está mapeada e eles aqui no Brasil estão seguros quanto aos riscos*, no sentido de que se imagina que não havia incentivo para que a licitação não prosseguisse para qualquer um dos principais licitantes. Dessa forma, este é o assunto tratado: risco de a licitação não continuar, e não há qualquer referência sobre negociações com participantes;

Phillipe Dufosse

Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

77) Em 2012, desempenhava função de supervisão de propostas de ofertas para quaisquer licitações de metrô no mundo. Na época, ressalta que não participava das decisões comerciais quanto às propostas, *atuando somente na parte operacional para a respectiva confecção delas*;

78) Na sequência de e-mails iniciada em 06 de novembro de 2012, citada entre os §§279–284 da NT PA 81/2014, o Representado está somente copiado no e-mail e sequer se manifestou. Ressalta que, na data supracitada, já havia “Termo de Compromisso para formação do Consórcio” entre Alstom e CAF (firmado no dia anterior) e que as tratativas giram em torno das vantagens ou não da Alstom apresentar proposta juntamente com a CAF;

79) Por fim, ressalta que o termo “12%” de participação da CAF, citado por Bertrand Delpierre (também da Alstom), trata-se, na verdade, do truque (*bogie*) que corresponde a 12% do custo total do trem, sendo a proposta da CAF para Porto Alegre maior do que esses 12%. Dessa forma, Bertrand Delpierre especificou a limitação dos famosos 12% (percentual de custo dos truques). Se a Alstom aceitasse valor maior, ela deveria abrir mão de um valor referente à sua parte (*Alstom will have to compensate*). Dessa forma, Luiz Ferrari, que também era da área comercial, perguntou o que eles poderiam fazer caso a CAF não aceitasse a diminuição do valor (§282 da NT PA 81/2014) e, por isso, Michele Viale, responsável pela área no exterior, afirmou que a Alstom iria sozinha e diminuiria a sua participação;

Rinaldo Tsuruda

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

80) Atuou como Supervisor de Planejamento (*Planning Supervisor*) da Alstom entre os anos de 1986 e 2006, responsável pelo *planejamento, organização, coordenação e controle das atividades operacionais de fabricação dos produtos Alstom* e não tinha cargo de gerência ou competência para tomar qualquer decisão;

VERSÃO PÚBLICA

81) A única menção imputada ao Representado por esta SG/CADE, feita no §217 da NT PA 81/2014, refere-se, na verdade, à Rosângela Tsuruda, esposa do Representado, “dona” do CADerno e pessoa que estava efetivamente presente na reunião. Ademais, afirma que trabalha apenas na área operacional da empresa e na execução de contratos já assinados, jamais nas etapas anteriores. Outrossim, as anotações referem-se a reuniões que ocorriam às segundas-feiras entre os integrantes da área comercial e ele era apenas da área operacional, não tendo assento em tal reunião;

Rosângela Tsuruda

Manutenção dos trens – 2ª rodada: anos 2006–2008 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

82) Em janeiro de 2005, exerceu a função de Analista de Projetos (*Project Performance*), responsável pelo controle interno e análise dos projetos já em fase de execução (ou seja, após a assinatura do contrato com o ente público) e não tinha cargo de gerência ou autonomia para tomada de decisão. A partir de outubro de 2006, passou a ser responsável pela gestão dos contratos e gerenciamento da execução dos projetos junto aos clientes Metrô de São Paulo e CPTM, tendo elaborado algumas propostas na coordenação interna;

83) Apenas anotava as observações feitas nas reuniões comerciais às segundas-feiras, como fizera no documento citado no §116 da NT PA 81/2014. Ademais, uma das pautas era sempre antecipar futuras oportunidades e discutir experiências passadas e que tais anotações jamais poderiam ser consideradas como um indício de cartel, somente demonstrando que esta SG/CADE quer *montar um quebra-cabeça com intenção condenatória e não saber efetivamente quais são os fatos e o que eles representam*;

84) Diante de suas funções, costumeiramente não participava de discussões de participações em consórcios, mas pode ser que ela estivesse presente na reunião mencionada em e-mail enviado por Manuel Filho (Tejofran), citado no §129 da NT PA 81/2014, tendo em vista ser um almoço de negócios. Tal afirmação, *de terceiro sobre assunto completamente fora do escopo de trabalho de Rosângela Tsuruda, qual seja, a manutenção da CPTM em que a Alstom, BOMBARDIER e CAF (ABC) estavam em consórcio*, nada poderia ser imputado de ilegal;

85) A nota de rodapé nº 75 da NT PA 81/2014 cita e-mail enviado em 27 de setembro de 2007, por Rosângela Tsuruda para Ruy Grieco (também da Alstom), em que, segundo a SG/CADE, discutiam-se as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100. A Representada confirma tal narrativa, destacando que nesta data o edital já havia sido publicado e que as empresas executoras do contrato anterior iriam naturalmente verificar como poderiam ser vencedoras também neste certame. No entanto, um aumento considerável na carga tributária e na forma de faturamento dos serviços pelos subcontratados, tornou tal dinâmica (de subcontratação) ineficiente. Dessa forma, a Representada iniciou tratativas para

VERSÃO PÚBLICA

analisar quem participaria de consórcio para apresentação de proposta na licitação e que isto nada tem de ilícito;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

86) Reiterando argumentos apresentados anteriormente, alega que a anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda, citada no §217 da NT PA 81/2014, decorre de reuniões comerciais ocorridas todas às segundas-feiras e refletiam apenas as percepções da própria Rosângela, que era da área de controle interno e, portanto, deveria acompanhar as atividades desenvolvidas junto a alguns dos presentes;

Ruy Grieco

Manutenção dos trens– 2ª rodada: anos 2006–2008 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

87) Contratado em 2001, em 2007, atuou como Gerente de Proposta (*Bid Manager*) da área de rodante (trens) e não atuava na parte comercial. Dentre suas funções, estavam as atribuições de coordenação de elaboração de propostas técnicas e tratativas internas junto aos vários níveis operacionais da Alstom. Também organizava a documentação para habilitação no consórcio perante o órgão público;

88) Dessa forma, quanto ao indício colacionado no §119 (e-mail enviado por Luiz Ferrari, em 16 de abril de 2007), o Representado foi apenas copiado, tendo em vista que não atuava na parte comercial, mas tinha como incumbência preparar a proposta para a licitação. Ressalta que as audiências públicas já estavam ocorrendo e que as empresas precisavam ver as alternativas para apresentar a melhor proposta;

89) No e-mail enviado pelo Representado em 20 de setembro de 2007, há, sim, uma legítima negociação para viabilizar a prestação de um serviço altamente complexo;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

90) Na sequência de e-mails citados no §205 da NT PA 81/2014, trata-se do projeto do TRAMWAY, que sequer chegou à fase de assinatura de contrato e que não se confunde com o Metrô DF. Ressalta que o e-mail tem data muito posterior à assinatura do contrato do Metrô DF (o qual a Alstom perdeu);

91) Sobre as anotações manuscritas apreendidas na sala de Rosângela Tsuruda e citadas no §217 da NT PA 81/2014, o Representado reitera o argumento de outros investigados, no sentido de que ocorria, às segundas-feiras, reunião com os integrantes da área comercial da Alstom e que ela, à época, integrava o controle interno da empresa;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

VERSÃO PÚBLICA

92) O e-mail enviado por Luiz Ferrari ao Representado Ruy Grieco em 22 de outubro de 2007, citado no §238 da NT PA 81/2014, deu-se porque eram muitos trens a serem fornecidos, de maneira que a Alstom não poderia adimplir completamente o certame;

Wagner Ribeiro

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM):

93) Atuando na empresa desde 1999, inicialmente como Coordenador de Projeto da Alsotm, auxiliando o então Gerente de Propostas na preparação de ofertas técnicas, não tinha cargo de gerência ou competência para tomar quaisquer decisões. Depois, entre 2005 e 2006, tornou-se Gerente de Proposta, coordenando a elaboração de propostas técnicas e tratativas internas junto aos vários níveis operacionais da Alstom. E, desde 2009, atua na área de Desenvolvimento de Negócios, acompanhando novas oportunidades de negócios para a empresa na área de sistema de transporte sobre trilhos;

94) É apenas copiado no e-mail enviado por Francisco Perroni, em 14 de outubro de 1999, citado no § 69 da NT PA 81/2014, e que o escopo do e-mail nada mais era do que uma apresentação de oportunidade, denominada internamente como *Business Opportunity Review (BOR)* na qual se colocam as alternativas para a Alstom tentar vencer o certame, buscando, justamente, definir uma estratégia comercial e financeira para a empresa, tendo em vista a complexidade do projeto;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

95) O e-mail enviado pelo Representado em 14 de fevereiro de 2006, citado no §191 da NT PA 81/2014, nada mais é do que um documento interno que visava auxiliá-lo a avaliar tal licitação em que a empresa participaria em consórcio com a IESA e TCBR, tendo em vista que a saída de Ben-Hur Souza e Luiz da Costa para a Siemens fez com que a Alstom perdesse parte significativa de sua qualificação técnica nesta concorrência. Dessa forma, a tabela em *excel*, enviada junto ao e-mail, era uma simulação de consórcio – para além da TC/BR e IESA, de maneira a complementar a qualificação técnica da Alstom;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

96) O e-mail enviado por Wagner Ribeiro a outros integrantes da Alstom, em 03 de janeiro 2005 e citado no §216 da NT PA 81/2014, conforme depreende-se da primeira frase contida no documento, trata-se de mera estimativa de preço, tendo como base os preços que foram praticados no passado, analisando o mercado conforme dados concretos, passados e públicos. Ademais, o e-mail foi enviado antes da publicação do edital da Licitação nº 40015212 porque, tendo em vista prévia revogação, os agentes de mercado sabiam que haveria tal publicação em breve;

97) O manuscrito apreendido na sala de Rosângela Tsuruda (também da Alstom), com data de 10 de janeiro 2005, não tem qualquer padrão e tratam de diversos assuntos.

VERSÃO PÚBLICA

Ademais, na linha do que os demais Representados alegaram, todas às segundas-feiras a área comercial da Alstom fazia reunião para discutir projetos e oportunidades;

98) No e-mail citado no item 218 da NT PA 81/2014, enviado por Júlio Leitão (Gerente de Contratos), em 03 de janeiro de 2005, o Representado foi apenas copiado. Ademais, como tinha a responsabilidade de apresentar propostas nas licitações, Júlio Leitão e Francisco Perroni *estavam a formatar a dita proposta*. Também esclarece que este e-mail se refere ao primeiro edital desta licitação que foi revogado, *sendo, portanto, posterior à abertura da licitação em questão e não como quer fazer entender a acusação, ajuste prévio*. Por fim, defende que o escopo deste e-mail é meramente operacional, não tendo qualquer outra finalidade, se não a de agregar dados para formação do consórcio e elaboração de proposta;

99) O e-mail enviado pelo Representado a outros colegas da Alstom, em 22 de fevereiro 2005, citado no §219 da NT PA 81/2014, tem como objetivo informar Stephanie Brun-Brunett, no exterior, sobre o andamento da licitação, suas chances e riscos e este é o único propósito do e-mail;

Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

100) Mais uma vez, o Representado alega que é apenas copiado no e-mail citado no §261 da NT PA 81/2014, enviado em 14 de setembro de 2009 por Luiz Ferrari. Também demonstra o ânimo acusatório desta SG/CADE, tendo em vista que Luiz Ferrari era encarregado de apresentar a proposta da empresa e, assim, buscava um investidor para efetivar a participação da Alstom no certame. Embora a Alstom, do ponto de vista técnico, pudesse participar sozinha do certame, a empresa precisava necessariamente encontrar investidor;

101) Da mesma forma, o e-mail citado no §263 da NT PA 81/2014 também versa sobre alternativas e estudos para possibilitar a participação da empresa no certame. Os envolvidos neste documento estão *fazendo um exercício de quem poderiam ser os parceiros e quais seriam os competidores*;

102) Apenas está reportando a reunião e os passos subsequentes para formação de consórcio no e-mail enviado por ele, citado no §266 da NT PA 81/2014;

103) Por fim, quanto à sequência de e-mails trocados entre funcionários da Alstom e citados nos §§267–270 da NT PA 81/2014, ressalta que foram enviados já no final das negociações para formação de consórcio e assevera que a Alstom cogitava participação da CAF sozinha na licitação e consórcio com a SIEMENS. Também ressalta que *há referência sobre o investimento/financiamento que seria necessário e que a Siemens deveria trazer à parceria*;

Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

104) A sequência de e-mails acostadas entre os §§279 e 284 da NT PA 81/2014, têm Wagner Ribeiro copiado apenas porque ele participa da formação de proposta. Como Eduardo Basaglia (Gerente Comercial da Alstom) era responsável pela área de

VERSÃO PÚBLICA

material rodante, ele enviou e-mail à pessoa responsável na França também por esta área, expedindo os custos com os bogies (truques – chassis) e ACT (sinalização) nas duas licitações. Depois, tendo em mente tal estimativa de custos, as discussões começaram. Também ressalta que, em 06 de novembro de 2012, já havia o “Termo de Compromisso para formação de Consórcio”, assinado no dia anterior e que tais tratativas, de fato, culminaram no oferecimento de 2^a proposta pela Alstom e CAF, conjuntamente, em 08/11/2012, *e na confirmação dos respectivos Consórcios FROTA POA e FROTA BH;*

105) Na linha do que foi esclarecido por outros Representados nesta defesa, os “famosos 12%” se referem ao valor dos truques que, segundo a expertise da Alstom, custariam, no máximo, este percentual no valor global do projeto. Dessa forma, o preço apresentado pela CAF em Porto Alegre era maior do que a Alstom estimou que seria a parte dela (CAF) neste fornecimento.

I.4.3 Sérgio Lombardi

21. Em sua defesa administrativa, Sérgio Lombardi alegou em suma que:

1) Ingressou na Alstom em janeiro de 2000, trabalhando até dezembro de 2001 como gerente de projetos de sistemas de tração e manutenção, posteriormente trabalhou como avaliador de propostas comerciais até agosto de 2004. Entre os anos de 2004 e 2006, morou na França, prestando serviços na matriz francesa da Alstom como Diretor de Projetos de Impacto. Depois, regressou ao Brasil na condição de gerente comercial, cargo que desempenhou até outubro de 2011;

2) Atuou na posição de Gerente Comercial especificamente nas licitações: (i) CPTM – Ampliação de frota (Concorrência Internacional nº 3834722011 e nº 8057822011); e (ii) Metrô de São Paulo – Modernização de trens das Linhas 1 e 3 (Concorrência nº 41377212 e nº 41377213);

3) O cargo de Gerente Comercial possuía as seguintes atribuições: (i) analisar os editais para determinar quais os documentos necessários para a apresentação de uma proposta comercial, (ii) buscar todos os documentos necessários dentro da ALSTOM e (iii) adequar os documentos e atestados reunidos.

4) Em toda a extensão da Nota Técnica, o seu nome só apareceu uma única vez, e, reitera que exerceu o seu direito de ampla defesa e contraditório sob documentos em que possa ter sido eventualmente mencionado, ainda que não tenham sido colacionados na NT PA 81/2014;

5) Tendo em vista a ausência de provas e observando o princípio da presunção de inocência, requer que o processo seja arquivado frente ao Representado;

Modernização das Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo

6) A NT PA 81/2014 falha em demonstrar que o Representado teria, de alguma forma, participado da suposta infração à ordem econômica, tendo em vista que ao

VERSÃO PÚBLICA

longo do texto o seu nome é citado uma única vez no parágrafo 248 (fls. 139 da Nota Técnica e fls. 1954), que faz referência a um e-mail interno da Alstom, enviado por Cesar Ponce de Leon (Alstom) aos seus subordinados: Ana Giros, Sergio Lombardi, Patrick Houlgate e Bernard Lenne (todos da Alstom), cujo conteúdo é um relato sobre a necessidade de “organização do mercado” para divisão de certame, já que era necessário formar um “grupo forte” para “dividir parte do bolo (dentro do Consórcio, deixando algo para os Outros Grupos)”. Recebeu o e-mail na condição de Gerente Comercial e que os possíveis conteúdos anticoncorrenciais do e-mail seriam de responsabilidade do remetente;

7) O documento de fls. 832 a 834 consiste em documentos internos da Alstom sobre uma proposta comercial de venda de equipamentos de tração a ser feita ao consórcio MTTR (formado pelas empresas MPE, TTrans e Temoinsa), ganhador do lote 2 da Concorrência nº 41377212, tendo em vista que ela não fabricava esse equipamento à época;

8) Nas fls. 881 a 883 do “Apartado”, seu nome surge em um e-mail interno, em que ele envia uma mensagem a seus superiores discriminando os custos dos produtos necessários para atender determinadas linhas. Tal informação seria exclusivamente para a formação posterior de preços por seus superiores em sistemas de tração;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

9) Com exceção do Metrô São Paulo, em que foi citado de forma expressa, seu nome é citado em apenas 8 documentos internos da própria Alstom e que sequer foram colacionados na NT PA 81/2014. No documento de fls. 825 do “Apartado”, que consiste em anotação sobre reunião interna, o único propósito era traçar estratégias para baixar custos e diminuir o preço da proposta final da Alstom na licitação CPTM – Ampliação de frota (Concorrência Internacional nº 3834722011 e nº 8057822011), objetivos totalmente lícitos. Dessa forma, a supracitada anotação demonstra de forma clara que *estavam sendo realizados estudos e/ou discussões de cálculos para tentar a redução de custos para concorrer na licitação dos 8 trens (ou 64 carros)*;

10) Em documento acostado às fls. 979 do “Apartado”, existe outro e-mail interno da Alstom, enviado pelo Representado para o Sr. Valentin Lopez, da área operacional da empresa. Tal documento trata de uma solicitação que a empresa CAF fez à Alstom, para fornecimento de componentes de trens que a CAF não possuía. A troca de e-mails ocorreu posteriormente à abertura das propostas comerciais e técnicas de ambas as licitações. No final a CAF comprou os equipamentos da empresa Ansaldo e não da Alstom;

Documentos diversos acostados no “Apartado”:

11) Às fls. 899 e 900, há um e-mail em que o Representado é um dos destinatários, no qual o seu superior, José Fuentes, solicita que o Representado, na condição de Gerente Comercial, faça uma análise da competitividade da Alstom para saber se seria mais vantajosa uma empreitada sozinha ou consorciada;

VERSÃO PÚBLICA

12) Nas fls. 901, há um Acordo Interno de Consórcio entre a Alstom e IESA para a reforma de trens da CPTM. Neste documento, o Representado figura somente como testemunha no documento, como empregado da Alstom, cumprindo uma mera formalidade legal;

13) Em documento às fls. 1114, há outro e-mail em que seu nome aparece como destinatário de um e-mail de seu superior da matriz da Alstom na França, o Sr. Philippe Dufosse (Alstom). O conteúdo do e-mail diz respeito a uma discussão técnica sobre valores em propostas a serem apresentadas em concorrências. A confidencialidade do e-mail seria justificada pela presença destes valores praticados pela Alstom;

14) Ademais, em documento de fl. 1320, no qual novamente o Representado é apenas copiado, trata-se de um e-mail interno da Alstom, não sendo remetente ou destinatário da mensagem. O e-mail tem como escopo simplesmente o envio de um memorando de entendimento do consórcio entre a Alstom e a Mitsui;

I.4.4 Bombardier e Albert Blum

22. Em suas defesas administrativas, a Bombardier e Albert Blum, com argumentos semelhantes, alegaram em síntese que:

1) A acusação é insubstancial, tendo em vista que um suposto cartel nos moldes descritos não resistiria em uma estrutura de mercado como o de atuação dos Representados;

2) As provas acostadas aos autos não corroboram a acusação;

3) Os Representados não são concorrentes, e, portanto, não poderiam, sequer teoricamente, formar cartel;

4) A falta de definição do mercado relevante teria levado à conclusão de que um acordo anticompetitivo poderia incluir atividades muito díspares como a construção civil e instalação de sistemas de controle e sinalização em material rodante;

5) Os consórcios e subcontratações existentes não foram mecanismos de implementação de um acordo anticompetitivo, mas sim formas lícitas de contratação entre empresas com portfólios complementares, que viabilizaram maior concorrência em licitações que, de outra forma, contariam com menos participantes. A frequente comunicação entre os Representados, portanto, teria se dado por conta desses consórcios;

6) As especificações técnicas e as exigências de certificações e atestados impostos pelo Poder Público nos editais de licitação obrigavam a formação de consórcios ou a subcontratação de empresas como a única saída para a concorrência nos certames;

7) O papel dos consultores não consistia em facilitar um conluio, mas sim de mediar negociações para formação de consórcios entre empresas com portfólios complementares. Nas situações em que a formação de consórcios exigia a atuação dos

VERSÃO PÚBLICA

consultores, isso impedia a troca de informações comercialmente sensíveis entre membros que pudessem concorrer em determinados mercados relevantes;

8) Os supostos acordos *ad hoc* não permitem a inferência da existência de um acordo perene. Não há comprovação da ilicitude dos diversos acordos *ad hoc*, já que consistiram em consorciamento lícito de empresas que ou não são concorrentes ou, quando são, associaram-se para suprir uma deficiência de capacidade. A coincidência de players se dá pois se está a observar um período longo, de 15 anos, em que se pode identificar a ação repetida de players no mercado;

9) Não há qualquer documento ou mesmo afirmação na NT PA 81/2014 que ligue uma licitação de 1998 à licitação anterior ou subsequente no tempo. Ainda que fosse o caso da existência de um suposto cartel, a descrição das condutas feita pela SG/CADE não permite concluir que as Representadas estivessem de qualquer forma interligadas, a justificar a existência de um cartel operante ao longo de 15 anos;

10) No que se refere às barreiras à entrada, a análise feita pela SG/CADE seria a reprodução de um trecho extraído do sítio eletrônico da CMSP e que sequer trata do mercado de atuação das Representadas. Ademais, afirmam que a SG/CADE teria ignorado uma série de fatores quando da instauração do processo administrativo, tal como: a inovação como condição obrigatória da melhoria do modal transporte; a apenas aparente inelasticidade da demanda; a ausência de homogeneidade dos produtos e o papel das associações de classe em ilícitos concorrenciais;

11) Um cartel não se sustentaria pelas seguintes razões: a) mercado amplo, com muitos players, sem um mecanismo de repressão de desvios; b) as empresas fornecem produtos e serviços não homogêneos altamente impactados pela constante inovação, característica marcante dessa indústria; c) o mercado sofre constante pressão competitiva pelo risco – materializado – da entrada desestabilizadora de novos players; e d) o ambiente é assimétrico entre players, que possuem estruturas de custos não comparáveis;

12) E, por fim, questionam porque empresas aceitariam se abster ou perder uma licitação sem nenhuma visibilidade sobre a perspectiva futura de recomposição dessas perdas com lucro;

13) Nada foi encontrado a seu respeito nos documentos apreendidos nas operações de busca e apreensão que possa ser tido como prova direta de envolvimento no suposto conluio;

14) A inexistência de racionalidade coletiva desautoriza o uso de prova indireta como elemento de formação de convencimento pela existência de conduta ilícita;

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

15) O edital de Licitação permitiu expressamente o reconsortciamento das empresas pré-qualificadas. Além disso, a análise da legalidade do reconsortciamento foi feita previamente à submissão das propostas comerciais e aprovada pelo órgão licitante e pelo organismo financiador, que não viram lesão à competitividade;

VERSÃO PÚBLICA

- 16) O consórcio não contemplou todos os players que poderiam disputar a licitação. O consórcio Metrô Cinco concorreu acirradamente pelo objeto da Licitação;
- 17) No §67 da NT PA 81/2014, consta que Mitsui e TTrans teriam feito parte do consórcio Metrô Cinco, quando nunca dele fizeram parte, e, por isso, não há que se falar em contratação de integrantes de consórcio concorrente. Ele era composto por Ansaldo Breda (empresa italiana atuante no setor ferroviário), e por PEM e SETAL, duas empresas locais de engenharia;
- 18) Não tem legitimidade para figurar no polo passivo em relação à Linha 5, tendo em vista que jamais integrou o Consórcio SISTREM;
- 19) Em relação à Adtranz, a conduta adotada seria lícita e racional sob o ponto de vista econômico, quando considerada isoladamente. A Adtranz seguiu todas as regras previstas na legislação e no edital. A matriz deu um “no go” (do inglês “não ir”) para a sua participação nas condições originais (consórcio Adtranz Brasil com Adtranz UK), porque o valor do contrato não foi reajustado, o que causou imediato desinteresse da unidade de projetos *turn-key* para participar como integradora. A participação de demais unidades de negócio (especialmente sinalização e parte elétrica) era a solução mais lógica – o que exigia a procura de outros parceiros consorciais, preferencialmente locais;
- 20) Quanto ao §71 da NT PA 81/2014, o Projektjournal conteria registro, datado de 4 de novembro de 1999, de que a Adtranz, Mitsui e a Siemens realizariam uma reunião em 5 de novembro de 1999 para chegar a um acordo, e conforme anotações do Sr. Rathgeber, somente quando alcançado um acordo, a CPTM divulgaria o resultado da pré-qualificação. Ocorre, porém, que embora o resultado da fase de pré-qualificação tivesse sido publicado em 9 de novembro de 1999, o resultado já havia sido proferido pela Comissão de Licitação cerca de um mês antes, em 6 de outubro de 1999;
- 21) Quanto à anotação de 30 de novembro de 1999 (§71 da NT PA 81/2014), o documento afirma expressamente que a Bombardier estava fora de qualquer suposto arranjo entre concorrentes;
- 22) Lidas em contexto, as supostas evidências trazidas pelos Signatários do Acordo de Leniência podem sugerir que a Siemens enfrentou a mesma dificuldade que a Adtranz em relação ao posicionamento de se manter com a estratégia original e reduzir as chances de êxito, ou adentrar um consórcio liderado pela Alstom, com maiores chances de sagrar-se vencedora;
- 23) As negociações levaram meses e começaram ainda mesmo antes que a Adtranz Brasil tivesse certeza quanto ao resultado do seu recurso de pré-qualificação. Não seria possível começar uma negociação desse porte apenas quando se tivesse certeza da pré-qualificação das consorciadas, o que ocorreu apenas em 10 de abril de 2000. A situação era a mesma para Siemens e CAF, que também negociavam sua participação no Consórcio SISTREM enquanto lutavam pela sua pré-qualificação;
- 24) Não há indícios nos autos contra o Representado Albert Blum. Não há nenhum documento que mencione o Representado nem nos documentos da Leniência, nem nos

VERSÃO PÚBLICA

documentos apreendidos nas operações de busca e apreensão usados para subsidiar a acusação;

Manutenção dos trens – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999–2012 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

25) As licitações das Séries 2000, 2100 e 3000 não ocorreram simultaneamente de forma a permitir uma alocação entre os concorrentes. A Série 2000 foi contratada antes mesmo que fosse celebrada a audiência pública das licitações para a manutenção das Séries 2100 e 3000, o que impediria naturalmente um acordo que contemplasse os três certames;

26) Excluindo-se, portanto, a licitação relativa à Série 2000, um acordo de *bid rotation* envolvendo as licitações para as Séries 2100 e 3000 não faria sentido, na medida em que a extensão da primeira era muito superior à da segunda. Não haveria razão para a Siemens concordar em abrir mão da manutenção de 48 trens para manter apenas 10, os quais, aliás, eram de sua fabricação e que já era favorita em vencer;

27) Os inúmeros recursos administrativos e judiciais interpostos pelos concorrentes nos três processos licitatórios apontam em direção oposta à da acusação;

28) Em todas as três licitações, as empresas que figuram como Representadas neste processo administrativo sofreram concorrência acirrada de empresas que não foram acusadas, como por exemplo o Consórcio RATP/Inepar, que apresentou recurso administrativo contra todas as decisões da CPTM que lhe foram desfavoráveis;

29) Sagraram-se vencedores os concorrentes que já eram favoritos sob o ponto de vista técnico e comercial;

30) A conduta da Representada na primeira rodada de licitações dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 seguiu uma lógica econômica individual absolutamente intransigente.

a. Na Série 2000: A empresa associou-se aos mesmos membros do Consórcio COFESBRA para fazer oferta pelos trens da Série 2000 porque precisava daqueles parceiros para desempenhar os trabalhos de manutenção das partes dos trens que não eram de sua fabricação. CAF e Alstom, por sua vez, precisavam da Bombardier porque ela é quem tinha o código fonte do sistema AC Drive Technology, de sua propriedade. A fórmula do Consórcio COBRAMAN era naturalmente favorita: quem fabrica os trens especifica, melhor do que ninguém, os custos com a sua manutenção;

b. Nas Séries 2100 e 3000: a Bombardier acabava de assumir a operação local da Adtranz e a nova administração experimentava, pela primeira vez, participar de licitações localmente. Embora a Bombardier vislumbrasse melhores chances de vencer na licitação da Série 2100, a empresa considerou importante também participar da Série 3000, até mesmo para ganhar familiaridade com o processo licitatório local. O resultado, na Série 3000, importava menos do que o processo em si. Era claro, porém, que a Siemens figurava como grande favorita para a Série 3000, pelas mesmas razões que o COBRAMAN era favorito para a Série 2000;

VERSÃO PÚBLICA

- 31) As formações consorciais para a Série 2100 faziam todo sentido econômico e comercial. CAF e Alstom, juntas, supriam as deficiências de cada uma: CAF não tinha planta local e Alstom não possuía familiaridade com os trens espanhóis. Siemens e Temoinsa também formavam consórcio muito competitivo: Siemens possuía a infraestrutura que faltava à Temoinsa localmente e, por seu turno, a Temoinsa possuía as peças de reposição e a familiaridade com os trens recém reformados por ela. A participação dos Consórcios Trem Azul e RATP/Inepar, além da Bombardier, tornaram a concorrência muito acirrada;
- 32) A Bombardier foi subcontratada pelo consórcio vencedor da Série 2100 por razões absolutamente técnicas.
- 33) O *bid rotation* não explica a conduta da Bombardier porque, pela lógica da SG/CADE, a empresa deveria deliberadamente perder em uma licitação para ganhar em outra, em nome de um suposto acordo, mas a Bombardier perdeu nas duas. A única em que havia se sagrado vencedora acontecera a mais de um ano antes, de forma que não poderia estar inserida no mesmo contexto;
- 34) Submeter proposta de cobertura para a Série 2100 não se traduziria em conduta racional economicamente para a Bombardier, porque, tendo concorrido pela Série 2100 de forma independente, poderia ter obtido um contrato para si no valor de mais de R\$ 150 milhões e aceitar a subcontratação significaria um valor seis vezes menor. Dessa forma, a subcontratação só faria sentido econômico se tivesse sido prometida alguma compensação em outra licitação, o que não foi verificado nas licitações para manutenção das Séries 2000 e 3000;
- 35) As provas trazidas pelos Signatários não são capazes de confirmar o descrito por eles. Não há prova de qualquer relação da licitação da Série 2000 com as outras duas. Não há prova das alegadas reuniões entre licitantes das Séries 2100 e 3000. Até mesmo e-mails que tratavam de eventos passados foram colacionados como se supostamente tratassesem de combinação para eventos futuros;
- 36) Sobre o e-mail de 29 de maio de 2002, enviado por Peter Andreas Gölitz (§§ 96/97 da NT PA 81/2014), afirma que não consta nos autos quem foi seu destinatário, bem como supõe-se que Mário seja funcionário da Siemens, porém não há essa indicação expressa na mensagem. Alegam, ainda, que isso demonstraria que as evidências apresentadas pelos Signatários não possuem a idoneidade que delas se espera. Além disso, destacam que esse e-mail foi enviado em maio de 2002, cinco meses depois de disponibilizados os editais das licitações, período em que, provavelmente, os players estariam no ápice de suas negociações para a formação de consórcios com o intuito de participar das licitações;
- 37) Sobre suposta simulação a respeito da licitação para a Série 3000 (§98 da NT PA 81/2014), questiona a credibilidade da prova, considerando que não é apontado o destinatário do e-mail. Alega não entender porque fora feita a afirmação de que tal e-mail teria sido enviado a funcionários da Mitsui, porque ela não participou do procedimento licitatório referente à manutenção dos trens da CPTM, tampouco foi subcontratada pelos licitantes vencedores. Ademais, alega que no §103 da NT PA 81/2014), alega que tal mensagem também não merece credibilidade, uma vez que ela

VERSÃO PÚBLICA

foi enviada em 15 de julho, e os resultados haviam sido proferidos em 12 de julho, três dias antes. Assim, o que parece uma previsão do futuro é, na verdade, um relato sobre o passado. Além disso, o Consórcio Sermafer, composto por Alstom e CAF, havia sido desclassificado da licitação para os trens da Série 3000 e não houve interposição de recurso pelo consórcio, o que novamente desautoriza o e-mail;

38) Acerca das negociações referentes às subcontratações (§§100, 104 a 106, 108 e 110 da NT PA 81/2014), afirma que esta SG/CADE apresenta vários documentos como prova de um cartel sem, contudo, atentar para o fato de que estes foram produzidos em momento posterior à data de submissão das propostas. Ainda que tenham havido discussões sobre subcontratações antes da publicação formal dos resultados das licitações, todas elas ocorreram após a submissão das propostas pelos licitantes. Afiram, então, que o cartel, nessa condição, é impossível. Na ausência de evidências de que o vencedor foi agraciado com o contrato por força de submissão de propostas comerciais de cobertura, não se pode, nem mesmo hipoteticamente, considerar tratativas de subcontratação posteriores à submissão das propostas como evidências da materialização de um cartel;

39) Sobre a anotação manuscrita e o fax de 4 de dezembro de 2002, apreendidos na Temoinsa (§§112 da NT PA 81/2014), afirma que o e-mail encaminhado tem data de 29 de novembro de 2002, ou seja, seis meses após a publicação dos resultados das licitações das Séries 2100 e 3000. Portanto, a evidência reflete o contexto de uma negociação entre Siemens e Temoinsa para subcontratação desta na licitação da Série 3000;

40) Em mensagem, que foi enviada 15 meses depois da publicação do resultado da licitação da Série 2100, não há indicativo de conduta anticompetitiva. Discutem-se simplesmente questões técnicas que envolveriam a subcontratação, pela CAF, de determinados serviços referentes ao projeto de manutenção da Série 2100. A SG/CADE comete um equívoco quanto às datas, tanto da licitação, quanto do e-mail. A SG/CADE afirma: “*Em 04 de setembro de 2003, ainda antes da realização das licitações, funcionários da CAF (...)*”. Ou seja, partiu-se do pressuposto de que a comunicação ocorreu antes da ocorrência do certame, o que não condiz com a realidade. Daí, talvez, a interpretação equivocada da SG/CADE quanto à prova, que não possui qualquer conteúdo ilícito;

41) A acusação é obscura porque não informa como o suposto cartel teria operado na 2ª rodada das licitações, nem tampouco qual teria sido o envolvimento da Representada nele, o seu direito de defesa está, portanto, prejudicado. Os resultados das licitações, replicando os mesmos vencedores da 1ª rodada de licitações desses trens, não são suficientes para demonstrar que uma ação concertada teria ocorrido;

42) Na 2ª rodada, agiu dentro de uma racionalidade puramente individual: a) participou do Consórcio COBRAMAN II pelas mesmas razões de que participou do Consórcio COBRAMAN: era a estratégia mais eficiente, com maiores chances de êxito, ainda mais depois de ter se sagrado vencedora na 1ª rodada, tendo ganhado a experiência de 5 anos de contrato; b) participou do Consórcio Comafer para a Série 2100 porque o arranjo replicava estruturalmente a mesma formação da 1ª rodada – com a diferença de que as empresas antes subcontratadas quiseram fazer parte do

VERSÃO PÚBLICA

consórcio para ganhar as atestações correspondentes como contratadas diretamente pela CPTM; e c) o seu desinteresse pela Série 3000 decorria das baixas chances de êxito e dos altos custos envolvidos em oferecer manutenção de trens de tecnologia com a qual não tem familiaridade;

43) As comunicações endereçadas a funcionários da Bombardier tratam de discussão no âmbito do Consórcio Comafer, não envolvendo terceiros concorrentes. Além disso, os desentendimentos havidos dentro do Consórcio são normais em um ambiente de concorrência acirrada;

44) As supostas evidências de conluio trazidas ao processo pela SG/CADE não passam de documentos internos das empresas com prognósticos sobre o comportamento do mercado naquela licitação; comunicações trocadas que continham apenas informações públicas; e e-mails que discutiram potenciais subcontratações de empresas após a adjudicação do objeto do contrato, sem qualquer indicação de que tenha havido acordo para apresentação de proposta de cobertura;

45) A falta de clareza da acusação prejudica a defesa: embora a SG/CADE afirme que o cartel teria agido também na 3^a rodada das licitações para manutenção dos trens da CPTM, não explica como teria sido seu *modus operandi*. Os fatos das licitações mostram que uma ação concertada nunca existiu – apenas um sem número de tratativas para formações de consórcios e exercícios internos de projeção do comportamento do mercado;

46) Sua atuação foi absolutamente independente nos certames da 3^a rodada. De todas as licitações, participou apenas da manutenção dos trens da Série 2000 – trens esses que havia fabricado em consórcio com Alstom e CAF e para os quais vinha prestando o serviço de manutenção desde 2001. Ademais, o seu desinteresse pela Série 2100, que seria razoável que estivesse no seu radar de atuação, justificou-se pelo fato de o edital da 3^a rodada eliminar a parte de melhorias técnico-operacionais, que eram uma grande parcela do seu escopo. Quanto à Série 2070, o seu desinteresse se justificou pelo fato de que, embora tivessem sido fabricados pelo Consórcio COFESBRA, não possuíam sistema compatível de tração. Por último, as demais Séries (3000, 7000 e 7500) eram de trens de fabricação de concorrentes, para os quais a empresa não teria como fazer ofertas competitivas;

47) Finalmente, o oferecimento de proposta de cobertura pela Representada, como sugere a SG/CADE, seria irracional, tendo em vista que participou apenas de um certame (S2000) e não se sagrou vencedora. Portanto, não lhe fizeram qualquer proposta de cobertura, na medida em que a contrapartida esperada, ou seja, ser agraciada com alguma parte de algum projeto ou mesmo ser subcontratada, nunca aconteceu;

48) A Representada insurgiu-se aguerridamente contra a adjudicação do contrato da Série 2000 – inclusive perante o Poder Judiciário, a CGU e o TCE – e não se espera esse comportamento de quem supostamente teria acordado qualquer coisa entre concorrentes, sendo demais fazê-lo em tantas frentes apenas para simular uma concorrência falsa;

VERSÃO PÚBLICA

49) As únicas duas referências feitas à Representada constam de comunicações de terceiros e nada provam em relação à sua participação em acordos anticompetitivos;

50) Sobre e-mail de janeiro de 2013 enviado por Tejofran a Temoinsa, a respeito da subcontratação da Bombardier para a Série 2000 (§158 da NT PA 81/2014), não reconhece quem teria sido o potencial interlocutor com quem a Tejofran teria se comunicado. Não se está, portanto, conferindo validade ao documento, na medida em que se trata de reprodução de terceiro de entendimentos que a empresa desconhece, e que pode ter sido manipulada pelo remetente. Não obstante, a se assumir que a comunicação entre Tejofran e Bombardier tenha acontecido, a evidência é comprobatória da lisura do seu comportamento;

51) A SG/CADE apontou o mesmo documento como indício de conluio nas licitações ocorridas entre 1999 e 2003 e nos certames de 2011 a 2013. A Representada questiona o fato de que a NT PA81/2014 primeiramente mencione que o documento teria decorrido de reunião realizada após a "finalização do processo licitatório referente à Série 2000, em julho de 2000", e após, afirme que o mesmo documento foi elaborado em 24 de novembro de 2011 e se refere às licitações de 2011 a 2013;

52) Sobre –mail interno da Temoinsa de 17 de dezembro de 2012 (§156 da NT PA 81/2014), ela sequer foi mencionada na evidência. Portanto, se houve um acordo, dele não fazia parte e não tomou qualquer conhecimento. Ademais, questiona qual a potencialidade lesiva de um acordo para uma licitação que não se tinha certeza que ocorreria. Havia apenas a previsão da Temoinsa de que outra rodada de licitações ocorreria em quatro anos;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

53) O objeto licitado exigia a formação de consórcios ou a subcontratação pelo vencedor – ambas estratégias admitidas no edital, que foi chancelado pelo TCE-SP após impugnação apresentada pela Alusa, questionando justamente esse ponto;

54) A Representada aliou-se consorcialmente a quem poderia suprir-lhe a ausência de atestados técnicos ou capacidade operacional: Balfour Beatty para a parte elétrica e TTrans para sistemas de controle de arrecadação de passageiros e alimentação elétrica. Cada qual dentro da sua área de expertise, em proporções percentualmente semelhantes;

55) A Representada tinha uma situação bastante confortável: somente a empresa era homologada pela Companhia Metropolitana de São Paulo para o fornecimento de máquinas de chave, motivo pelo qual sua subcontratação – caso não vencesse a licitação – era, em verdade, mandatária, pelo vencedor, quem quer que fosse. Desse modo, não haveria qualquer ganho para ela em deixar de competir por uma licitação em que era perfeitamente capaz e habilitada a ganhar, para concordar em ser subcontratada por valor 6 vezes menor do que a sua subcontratação e pelo escopo que forçosamente seria seu, ganhasse ou não a licitação;

56) Houve efetiva competição entre os Consórcios, que reduziram suas propostas iniciais e, consequentemente, margens de lucro, para vencerem o certame. Se houvesse

VERSÃO PÚBLICA

proposta de cobertura, não haveria razão para o consórcio vencedor reduzir sua proposta em R\$ 5 milhões em relação à proposta do segundo colocado, na segunda rodada de submissão das propostas comerciais;

57) As evidências trazidas pelos Signatários não fazem prova direta de acordo – consistem meramente em documentos internos. Nesse sentido, as anotações de **[ACESSO RESTRITO]** revelam informações públicas, em que há a simples menção a Bombardier, sem qualquer envolvimento direto e ativo da Representada;

58) A tabela interna da Siemens com valores que seriam ofertados pelos participantes da licitação não faz prova de que contou com a contribuição de qualquer das Representadas, especialmente da Bombardier.

59) Os documentos obtidos nas 13 buscas e apreensões utilizados para dar suporte à acusação se resumem a quatro, todos obtidos na Alstom, empresa que sequer integrou o Consórcio da Bombardier, e não fazem prova da acusação;

60) O e-mail intitulado "L2 – Análise Preços" não pode ser usado como prova se não forem disponibilizados os anexos. Ademais, os "5 amigos" mencionados no referido e-mail podem ser as empresas que participaram do certame anterior ao investigado;

61) A anotação manuscrita apreendida na Alstom nada prova em relação à Bombardier, apenas demonstra que a Alstom via a necessidade de sua contratação, o que era público e notório;

62) Também não há evidência de resposta ao e-mail da Alstom solicitando informações comerciais a concorrentes; nem tampouco de que seria ilícito respondê-lo, no contexto de fornecimento de cotação de equipamentos que seriam subcontratados de qualquer forma;

63) Há explicação plenamente razoável para o e-mail interno da Alstom intitulado "Line 2 – Situation", em razão da previsibilidade quanto aos possíveis participantes da licitação;

Projeto Boa Viagem – 2004 e 2005 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

64) O comportamento da Representada se ancora em estratégia com racional econômico puramente individual, já que ela não participou dos lotes que não lhe interessavam por razões puramente comerciais e estratégicas;

65) Um documento apreendido em sede de busca e apreensão, interno da CAF, tão somente indica que a CAF em algum momento cogitou internamente aproximação com a Bombardier para ser subcontratada, o que, porém, jamais ocorreu;

66) Os demais documentos que fundamentam a acusação, todos produzidos pelos Signatários, foram descontextualizados para permitir a conclusão de que um "grupo" subdividia entre si os lotes das licitações. Apesar disso, não há qualquer prova nos autos que permita essa conclusão;

VERSÃO PÚBLICA

67) Os e-mails apontados como evidência da prática foram trocados no contexto de um exercício de prognósticos feito pela Siemens, ou seja, fruto de especulação da empresa sobre o futuro do mercado. A própria Siemens reconhece nos e-mails que a formação de um grupo das supostas quatro principais fornecedoras não traria resultados considerados "ideais" e seria de difícil implementação e se pergunta em determinado momento qual seria a estratégia da Bombardier, que vinha fazendo "preços predatórios" em outros contratos;

68) Finalmente, a conta de e-mail indicada pela SG/CADE como ambiente de troca de informações sobre o suposto cartel, em verdade, parece ter sido criada para a troca de informações sobre o Consórcio NOVOTREM. A conclusão de que foi criada para troca de informações anticompetitivas não se sustenta porque (i) foi criada 7 meses após, segundo a Siemens, terem se iniciado as supostas comunicações ilícitas e, portanto, não teriam mais função e (ii) se visasse resguardar o que ainda de ilícito seria feito futuramente, é de se supor que seu uso teria se mantido em outros certames posteriores, o que também não parece ter ocorrido;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

69) A Representada agiu conforme racional econômico inatacável. Inicialmente, com uma estratégia mais agressiva, participou do certame pelos três lotes e não tendo sido qualificada por ausência de um atestado relacionado ao ar condicionado da cabine dos trens, insurgiu-se no âmbito administrativo e judicial, sem sucesso;

70) Além disso, quando o certame para reforma dos trens da Linha 1 foi relançado em dois lotes, já não dispunha do mesmo espaço de fábrica em Hortolândia e seus níveis de ociosidade haviam caído. A estratégia, portanto, passou a ser de concentrar os esforços onde havia segurança de que o orçamento por parte da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô São Paulo) estava seguro. Por isso, optou por participar do certame relacionado aos trens do lote 1B, em consórcio com Tejofran e Temoinsa – esta última, detentora de atestado de capacidade técnica para o ar condicionado da cabine dos trens;

Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

71) A SG/CADE parte de uma premissa falsa: a de que o escopo da licitação não exigia o consorciamento, para concluir que a formação de consórcios necessariamente visava a eliminação ou falseamento da concorrência. A Bombardier sustenta que precisaria inevitavelmente consorciar-se para participar da licitação, uma vez que não fornece trens novos nas especificações usadas no Brasil;

72) Formou consórcio com Tejofran e Mitsui muito antes até de que o edital fosse disponibilizado, uma vez que as empresas haviam submetido ao Programa Estadual de PPP's uma Proposta de Manifestação de Interesse ("PMI") para a reforma dos trens da Série 5000. A ampliação do escopo no edital publicado a fez recorrer a um parceiro capaz de fornecer trens nas especificações brasileiras: nesse caso a Siemens, que aderiu ao consórcio há muito formado por Bombardier, Tejofran e Mitsui apenas;

VERSÃO PÚBLICA

73) A Representada nunca cogitou reunir mais empresas em consórcio. Isto apenas permitiria mais empresas pegar carona nos investimentos feitos pelas três consorciadas na elaboração da PMI. O edital e o financiamento do BNDES impuseram obstáculos que a Bombardier não conseguiu transpor. Com isso, foi obrigada a deixar a concorrência pelo projeto;

74) A PPP 5000 não foi objeto do Acordo de Leniência que iniciou este Processo Administrativo, não havendo qualquer prova que tenha sido trazida aos autos pelos Signatários. A investigação sobre um suposto ilícito em tal licitação decorre de interpretação equivocada da SG/CADE em relação a documentos apreendidos exclusivamente na Alstom;

75) No que toca às provas mencionadas na NT PA 81/2014 e utilizadas para firmar o convencimento da SG/CADE sobre as alegações, nenhuma tem a Representada como destinatária ou emissora; nenhuma foi apreendida na Bombardier, e nenhuma menciona a Bombardier em contexto que permita a dedução de conduta concertada;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

76) Inexiste acusação contra a Representada. Pelo contrário, a SG/CADE é explicita em eximir a empresa de envolvimento no comportamento ilícito que alega ter havido em relação a essa licitação;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

77) A SG/CADE não formalizou qualquer acusação contra a Bombardier em relação a estes certames. Existe questão de caráter técnico que justifica a impossibilidade da Representada em participar dos certames, qual seja, a incapacidade de produzir trens em aço inoxidável nas especificações exigidas pelo mercado brasileiro. O fato de não ter participado do certame não se explica, portanto, de alguma suposta combinação ilícita entre concorrentes que previsse esse compromisso por parte da Representada;

78) Não é destinatária ou remetente de qualquer das provas usadas pela SG/CADE para formar seu convencimento sobre os supostos ilícitos, tampouco é mencionada direta ou indiretamente;

79) As provas trazidas aos autos não corroboram a acusação e podem ser interpretadas, mesmo da distância em que se encontra a Representada nesse caso, de outras formas, que não resultam na ilicitude do comportamento das partes.

I.4.5 András Mesics

23. Em sua defesa administrativa, András Mesics alegou em síntese que:

1) Foi contratado pela Bombardier (então ABB), logo após a conclusão de sua formação profissional, em 1998. Assumiu o cargo de "engenheiro de vendas" e sua principal função era auxiliar e proceder no levantamento de itens para fins de

VERSÃO PÚBLICA

orçamentos e propostas. Durante todo o tempo que permaneceu na empresa, nunca foi promovido ou ocupou cargo de chefia, gerência, direção e/ou qualquer posicionamento de liderança de qualquer tipo. Era profissional recém-formado, com muito pouca experiência no setor e sem maiores diferenciais objetivos no mercado de trabalho, em que pese sempre ter exercido sua função com zelo e presteza. Foi desligado da empresa em 03 de março de 2003, e nunca mais teve qualquer relação com qualquer atividade da mesma;

- 2) É mencionado uma única vez nos autos, no parágrafo 110, não tendo sido feita qualquer correlação lógica ou argumentativa referente à sua suposta participação em qualquer fato que demande intenção ardil, efetivamente danosa ou tendente a causar danos em consecução de suposta vantagem;
- 3) Participou de tratativas relacionadas à subcontratação da Bombardier na licitação da "Manutenção dos Trens da Série 2100", quando já havia sido publicado o vencedor da licitação;
- 4) Somente atuava no momento e nas partes da operação da empresa que não demandavam decisão e/ou que as decisões já tinham sido tomadas por quem de direito e prerrogativa;
- 5) No e-mail acostado nos autos, verifica-se que as tratativas se dão entre os Representantes do Consórcio vencedor, CONSMAC (Alstom e CAF), após a publicação do vencedor;
- 6) No e-mail, apenas menciona sugestões quanto a questões da subcontratação, com relação a seguros de performance e engenharia, prazo de contratação e revisão de custos comuns, administrativos e comerciais.

I.4.6 Marcelo Santos

24. Em sua defesa administrativa, Marcelo Santos alegou em síntese que:

- 1) Era funcionário da Bombardier e não participou de qualquer ilícito concorrencial, não sabendo o porquê de estar sendo incluído no referido Processo Administrativo. Segundo ele, a única referência ao seu nome é como destinatário de um e-mail supostamente enviado por funcionário da Alstom, o qual se referia a licitação da Linha 2 (dois) da CMSP, ocorrida em 2005, que abrangia a implementação do sistema operacional entre as estações Ana Rosa e Ipiranga e dos sistemas complementares entre as estações Ana Rosa e Vila Madalena. Sobre esse fato, afirma que o certame ocorreu há, mais ou menos, 10 (dez) anos e que deixou a Bombardier há mais de 8 (oito) anos;
- 2) Assumiu o cargo de coordenador de contratos privados em 2001, tornando-se gerente de contratos privados em 2002 e permanecendo até 2007, data de sua saída da Bombardier. Segundo ele, apenas eventualmente, apoiava tecnicamente a elaboração de propostas para contratos públicos, logo não gerenciava processos licitatórios ou

VERSÃO PÚBLICA

projetos de envolvimento governamental. Sua responsabilidade era técnica e não referente a aspectos comerciais da atuação da empresa;

3) Não desempenhava qualquer função de direção na Bombardier, por isso, não possuía poderes para influenciar em qualquer conduta comercial ou estratégica da pessoa jurídica;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

4) Como o edital de licitação para extensão da linha 2 (dois) previa a possibilidade de subcontratação de terceiros para execução do projeto, o e-mail da Alstom (consórcio concorrente) não seria surpresa, pois é razoável que, ao elaborar sua proposta comercial, estime os custos da subcontratação das empresas que poderiam executar a parcela a qual ela não fosse capaz de fornecer;

5) Sendo a subcontratação da Bombardier para o fornecimento de máquinas de chave uma certeza, não era interessante a entrega de informação sobre o custo desse produto, a fim de dificultar a elaboração da proposta dos concorrentes. Então, a Alstom apenas fez o mero pedido de cotação a empresas que poderiam ser potencialmente parceiras consorciais ou subcontratadas;

6) Acredita que a Bombardier pautou seu comportamento na legalidade. Isso porque, no referido certame, a Administração Pública fez a opção por uma licitação não fracionada, assim permitia a formação de consórcios e subcontratação para a prestação do serviço;

7) A Bombardier foi procurada pela Alstom, tendo em vista o fornecimento de equipamentos de sistema de sinalização e controle de trens, parceria que já havia ocorrido para serviços na Linha 5. Alegando, ainda, que a empresa seria a única opção disponível à época;

8) A Bombardier perderia mais com o conluio do que com a competição na licitação, isso porque seus ganhos seriam bem maiores, logo não é coerente que ela firmasse esse acordo;

9) Na apresentação das propostas houve redução em mais de 15 (quinze) milhões por parte do Consórcio Linha 2 (dois) e em mais de 6 (seis) milhões por parte do Consórcio Linha Verde, o que evidenciaria a concorrência entre eles;

10) Sobre o fato do valor da proposta inicial ser superior ao orçamento divulgado pela CMSP, explica que isso é uma prática comum em licitações de grande porte e complexidade. Isso seria confirmado pela anuência da CMSP ao final, pois admite um aceitável percentual acima.

I.4.7 CAF

25. Em sua defesa administrativa, a CAF alegou em síntese que:

VERSÃO PÚBLICA

- 1) Desconhece qual a acusação que pesa sobre ela, quais os documentos que ainda podem vir a serem usados, defendendo-se por pedaços e sem entender efetivamente as razões de sua inclusão no processo;
- 2) Não procede a acusação de que a CAF estaria agindo de forma colusiva com outras empresas do setor quando, na verdade, é a empresa que efetivamente entrou no mercado brasileiro para nele imprimir grande concorrência;
- 3) Trata-se de mercado de improvável possibilidade de colusão, tendo em vista que as expertises e tecnologia das diferentes empresas não são facilmente cambiáveis, os produtos finais são altamente complexos e os volumes a serem atendidos demandam capacidades que, muitas vezes, uma empresa sozinha não consegue atender. Além disso, as autoridades licitantes sabem exatamente o custo dos produtos que pretendem adquirir e estabelecem seus preços máximos, definindo também todas as condições e exigências para seu fornecimento, muitas vezes obrigando a que se reúnam em consórcio, fazendo com que qualquer atuação colusiva, para aumento de preços ou qualquer outra prática, possa ser detectada e evitada pela autoridade;
- 4) Um processo iniciado com base em um acordo de leniência traz em si o interesse da Signatários em garantir que o acordo seja firmado e vá a cabo, a fim de garantir a sua proteção e a imunidade final que pretende. Assim, não há que ser afastada a possibilidade de que muitos documentos sejam apresentados e contextualizados tendo em vista o atendimento deste interesse individual dela;
- 5) No caso da CAF, não há elemento nos autos capaz de provar qualquer estratégia anticompetitiva, mas apenas tratativas legítimas para a implementação de consórcios ou definição das subcontratações necessárias, perfeitamente dentro do escopo dos editais e mediante indiscutível lógica comercial, financeira e técnica que buscava, tão somente, atender às complexas necessidades dessas licitações;
- 6) Em parte das licitações apontadas na NT PA 81/2014, a CAF sequer participou, em outras participou em consórcio e em outras participou sozinha, ganhando ou perdendo, como é a lógica de qualquer mercado, sempre com preços bastante competitivos. Mesmo naquelas que participou de forma consorciada, há nestes consórcios total razoabilidade técnico financeira que os justifica plenamente;

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

- 7) O principal indício apresentado pela SG/CADE para a inserção da CAF nessa suposta conduta é a alegação dos Signatários de que um dos seus diretores teria participado de reuniões. Entretanto, nem os próprios Signatários sabem o nome deste diretor. Assim, questiona o fato de que alguém participaria de uma reunião sem sequer mencionar o seu nome.
- 8) Segundo a CAF, embora a NT PA 81/2014 aponte a posterior subcontratação das empresas TTrans e Mitsui, que teriam sido concorrentes na licitação em outro consórcio, tal fato não decorreu de nenhuma tratativa anterior de que a CAF tenha participado, mas do simples fato de que a TTrans era a única empresa capaz de produzir sinalização de ferrovias e a Mitsui era capaz de aportar equipamentos e

VERSÃO PÚBLICA

veículos auxiliares à construção. Ademais, a CAF realizou integralmente o seu escopo no projeto, sem qualquer subcontratação;

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 1ª, 2ª e 3ª rodadas: anos 1999–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

9) A dinâmica das negociações ocorria não para a prática de qualquer acordo colusivo, mas para o devido atendimento das complexas necessidades e exigências apontadas nos editais;

10) No §89 da NT PA 81/2014, a SG/CADE afirma que no final de 1999, executivos da CAF já estariam em tratativas para "divisão de mercado" neste projeto. Para esta inferência, usa como indício e-mail interno trocado entre os Senhores J. M. Uribe e Fernando Arizmendi, ambos da CAF (ou seja, não há troca de informações com concorrentes). Neste e-mail, a SG/CADE entendeu que a expressão "acuerdo de reparto" seria a prova incontestável de que as empresas pretendiam dividir o mercado entre si. O e-mail trata de relato interno da CAF sobre uma conversa com Alstom e ADTranz (hoje Bombardier), futuras integrantes do Consórcio COBRAMAN, sobre um acordo para a divisão ("reparto") do escopo do projeto para o qual pretendiam se consorciar. O termo "reparto", utilizado pelo funcionário da CAF, deve ser entendido, dentro do seu contexto linguístico (e em espanhol), como divisão de escopo e de responsabilidades dentro de um consórcio, e não como divisão de mercado;

11) No §97 da NT PA 81/2014, há um documento manuscrito, que teria sido apreendido na CAF, com anotações sobre percentuais de participação nos projetos das séries 2100 e 3000, bem como sobre o seu faturamento e a tributação existente. Os percentuais referem-se a parte dos projetos que caberia a cada consorciada ou subcontratada. Mesmo que os consórcios não viessem a ser formados, por falta de entendimento quanto ao seu escopo, somente mediante contatos e discussões entre as partes é que essa decisão pode ser tomada. Não há como relacionar tais anotações a qualquer forma de conluio. Não há sequer como efetivamente contextualizar as ideias ali expostas ou as partes relacionadas. No mais, a SG/CADE fez confusão entre as diferentes séries;

12) Os §§99 e 100 da NT PA 81/2014 tratam de e-mails de 20 de junho de 2002 e 02 de julho de 2002, ou seja, após a publicação do edital da série 2100 (em 19 de outubro de 2001) e também após a apresentação das propostas (em 10 de junho de 2002), em que funcionários da CAF apenas relatam, internamente, discussões e reuniões havidas entre as empresas que haviam decidido se unir em consórcio, mas algumas empresas especialistas em determinados setores, que precisariam ser depois contratadas para cumprir o escopo integral do edital;

13) A "divisão dos serviços", dentro do consórcio para a série 2100, foi bastante difícil e demandou uma série de reuniões entre as empresas, uma vez que todos sabiam o estado dos trens e a péssima situação em que se encontravam para poder operar no Brasil. É por essa razão que ocorreram as reuniões mencionadas nos parágrafos 104 e 105 da NT PA 81/2014, ocorridas após a divulgação dos resultados e visando a execução dos serviços. Esta é a razão pela qual, no §106 da NT PA 81/2014, há referência a um acordo assinado em 27 de agosto de 2002, um dia antes da assinatura

VERSÃO PÚBLICA

do contrato pelo consórcio CONSMAC, entre Alstom e CAF determinando que "a Alstom seria responsável por efetuar os entendimentos com a TTrans/Tejofran, a fim de definir o escopo de ambas empresas nos serviços de manutenção da Série 2100, preservados os serviços destinadas a CAF e Bombardier" (fls. 2412 do apartado). Isso ocorreu depois de o consórcio ter-se sagrado vencedor da licitação;

14) No §108 e seguintes da NT PA 81/2014, a SG/CADE rotula como colusivas as discussões havidas dentro do consórcio, após a divulgação dos resultados e a assinatura do contrato, e que tratam da execução do seu escopo. A assinatura do contrato ocorreu em 28 de agosto de 2002, e as mensagens referidas pela SG/CADE como colusivas datam de 3 de setembro (§§108 e 109), 1 de outubro (§110), 2 de dezembro (§111), todos do mesmo ano, e 4 de setembro de 2003 (§113), este tratando de problemas técnicos na execução dos serviços e quase um ano após a assinatura do contrato. Não existe ilegalidade, tratam-se de discussões internas ou dentro do consórcio vencedor, visto que ocorridas depois da divulgação do resultado e assinatura do contrato;

15) As anotações utilizadas para dar suporte às acusações deste processo e que possam citar a CAF são apócrifas, e a CAF desconhece completamente a razão das mesmas e delas não participou. A Representada afirma que no §137 da NT PA 81/2014, visando reforçar suas conclusões, a SG/CADE acaba por citar documento sem colacionar (apenas com referência às fls. 2684 do "Apartado") que, ao ser verificado, contém apenas rabiscos sem qualquer indicação de autoria e cujo contexto pode indicar qualquer coisa que a imaginação do leitor busque, ou seja, absolutamente imprestável como prova de qualquer coisa;

16) Na terceira rodada, a Representada afirma que parte dos projetos foi vencida integralmente pela CAF, sem a participação de nenhum concorrente, seja de forma consorciada ou por subcontratação. Toda e qualquer troca de informação buscando algum arranjo consorcial foi apenas tentativa que, depois, não se mostrou adequada;

17) A troca de informações apontada no §141 da NT PA 81/2014 parece tratar-se de especulações internas da empresa Tejofran, onde a CAF é citada sem ter o menor conhecimento do seu objeto. Estas anotações também não se referem especificamente a qualquer licitação. Assim, em que pese fazer referência aos espanhóis (termo que pode ser considerado como referência à CAF), a CAF desconhece completamente o contexto e as razões dessas informações. Além disso, e considerando que os "espanhóis" são da CAF, está expresso que não foi falado com ela ("faltam os espanhóis");

18) As anotações e "pirâmides invertidas"¹⁰ apreendidas na Temoinsa (§§143 e 144 da NT PA 81/2014) não devem ser consideradas indícios do conluio, visto que elas possuem carimbo de autenticação cartorial e, por certo, nenhuma empresa autenticaria assinaturas num documento que representa uma colusão. A CAF entende que não pode

¹⁰ Segundo a NT PA 81/2014, trata-se de propostas estruturadas na forma de uma "pirâmide invertida", permitindo a ordenação das licitações por nível de faturamento esperado, por exemplo: as séries que proporcionariam faturamento mais elevado encontram-se na parte superior da pirâmide. Ademais, nas respectivas "pirâmides", também constavam previsões de possíveis subcontratações, de acordo com a empresa vencedora de cada licitação.

VERSÃO PÚBLICA

ser culpada por outros a incluírem em planilhas ou no que quer que seja, sem o seu conhecimento e a sua participação;

19) As planilhas encontradas na CAF, reportadas no §145 da NT PA 81/2014, não podem ser consideradas como indícios de qualquer conluio. Em que pese compilarem informações de diversos projetos, não apontam repartição, mas, ao contrário, apresentam apenas análises históricas das empresas que venceram rodadas anteriores, com apontamento sobre a soma de seus faturamentos naquela ocasião. Tudo dentro de análises de mercado legítimas e naturais dentro de ambientes com grande concorrência, em que qualquer pequena variável, o que inclui análises de atuações de concorrentes em projetos passados, pode ter grande influência na tomada de decisões presentes;

20) No §150 da NT PA 81/2014, é citado um e-mail interno de funcionário espanhol da CAF, enviado em 30 de maio de 2012, ou seja, posteriormente à data de publicação do edital (22 de maio de 2012), em que são reportadas informações sobre análises de possíveis arranjos consorciais para o devido atendimento das exigências complexas do edital, que naquela data já era conhecido. Esclarece que são informações remetidas por um funcionário espanhol da CAF, especializado em manutenção de trens, sem qualquer poder de decisão e sem domínio do idioma português. Assim, tais reportes sobre o que havia sido acordado referem-se a reuniões internas onde tais conclusões (não acordos, como diz em espanhol) foram apontadas como possibilidades iniciais de consorciamento. O funcionário só reporta conversas internas havidas, e jamais contatos dele ou de qualquer pessoa da CAF com concorrentes;

21) O e-mail colacionado no §151 da NT PA 81/2014 não foi produzido pela Representada, que desconhece completamente a razão da troca destas informações relacionando o seu nome e não pode, por isso, ser responsabilizada;

22) O e-mail colacionado no §152 da NT PA 81/2014 também não foi produzido pela Representada, que alega desconhecer completamente a razão dessa troca de informações que, inclusive, não tem qualquer referência a seu nome no original. A suposição de que o termo "espanhol" utilizado no documento se refere a CAF é absurda e temerária. Esta informação foi inserida entre colchetes, sem qualquer observação de que não consta do original. Não há qualquer possibilidade de imputação de responsabilidade ou envolvimento da CAF sobre o quanto tratado neste documento;

23) No §153 da NT PA 81/2014, há confusão sobre as pessoas que efetivamente trocam as informações que a SG/CADE supõe serem indícios de infração. Há um e-mail inicial dos advogados da CAF, enviando um Memorando de Entendimentos para ser firmado, visando uma possível e legítima formação de consórcio. Após esta troca inicial e legítima de minuta do Memorando que, inclusive, deveria ser protegida pela confidencialidade e privilégio da relação advogado-cliente, nota-se que a série posterior sequer inclui a CAF ou mesmo faz qualquer referência a ela ou a seus profissionais. O que se seguiu nos e-mails foi uma troca de informações interna, de outra empresa, que deve responsabilizar apenas quem dela participou, o que não inclui a CAF ou qualquer de seus funcionários, que desconhecem completamente a razão dessa troca de informações. Assim, este e-mail também é absolutamente imprestável para aferição de qualquer responsabilidade para a CAF ou seus funcionários;

VERSÃO PÚBLICA

24) No §155 da NT PA 81/2014, é colacionado parte de um e-mail interno, trocado entre funcionários da CAF, com relato das Atas de Sessão Pública onde foram apresentadas as propostas. Neste e-mail, o Sr. José Regueiro (Diretor de Serviços da CAF) comenta que teve a impressão que os demais participantes do consórcio poderiam "estar unidos e dando coberturas uns aos outros", evidentemente contra a CAF. Não obstante, no trecho final do e-mail, suprimido na colação da NT PA 81/2014, o funcionário da CAF demonstra claramente que não fazia parte de qualquer conluio ao dizer "Ánimo e mejor precio possible", o que significa independência e espírito de concorrência. O funcionário estava apenas ponderando sobre possíveis atitudes de seus concorrentes. E isso depois da entrega das propostas, que tornaria inútil e sem qualquer efeito um acordo colusivo que nunca existiu;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

25) Diante de dificuldades, adicionadas ao fato de a CAF estar na época já trabalhando com sua capacidade máxima para o atendimento da segunda rodada de manutenção das séries 2100 e 2000, entendeu ser melhor, estrategicamente, não participar da licitação, por não ter condições de atender aos seus inúmeros requisitos;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

26) Não tem essa expertise, que não faz parte dos serviços que presta, razão porque decidiu não participar deste projeto;

Projeto Boa Viagem – 2004 e 2005 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

27) Não participou por não ter as condições exigidas no edital, em especial os atestados técnicos e local apropriado para o seu pleno atendimento. Assim, a opção que restou foi avaliar a possibilidade de participação em consórcio ou, mais remotamente, a possibilidade de ser subcontratada para alguma das etapas do projeto, pois isto significaria obter atestação para o futuro;

28) De todos os documentos e fatos relativos a este projeto, a SG/CADE, apenas no parágrafo 230 da NT PA 81/2014, faz referência a e-mail interno, trocado entre profissionais da CAF, sem qualquer troca de informações com terceiros. Nesse e-mail é mencionado que as datas de apresentação de propostas foram adiadas e que poderia haver a possibilidade de a CAF participar junto com a Bombardier, em consórcio ou como subcontratada. O consultor contratado pela CAF, à época, sugeriu que ela procurasse a Bombardier, o que acabou não acontecendo;

29) Não há qualquer indício de prática infracional, tratando-se de discussões internas legítimas, prévias e necessárias à formação de um consórcio e estudo das alternativas de participação. Posteriormente, a CAF decidiu não participar de forma alguma na referida licitação, e essa possibilidade de atuar com a Bombardier não foi adiante e não teve qualquer efeito posterior;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

VERSÃO PÚBLICA

30) Este projeto foi o início da mudança da CAF, que passou a ser protagonista em todas as licitações de que participou. Isso foi possível com a construção da sua fábrica em 2007/2008, quando passou a participar sozinha da maioria dos projetos que se seguiram, dos quais foi vencedora em mais de 60% do total. Neste momento, após um período de entrada no mercado brasileiro de forma menos agressiva e até mesmo tímida, em função de não deter equipe e nem mesmo atestação necessárias, a CAF já detinha maior capacidade competitiva, o que permitiu ganhar, sem nenhum tipo de consorciamento, a licitação para esse fornecimento de 320 carros, da série 7000, e de 64 carros, da série 7500. Uma quantidade impressionante e que, anteriormente, a CAF não poderia assumir sem estar ligada a outras empresas em consórcio;

31) Os documentos colacionados, referentes a esse projeto, apontam trocas de informações entre outros concorrentes do setor e claramente demonstram a preocupação das empresas com a atuação independente da CAF;

32) No §236 da NT PA 81/2014, a própria SG/CADE aponta tratativas de outras empresas para vencer a CAF na licitação ou, em não conseguindo, unir-se a ela. Como nada foi possível, a alternativa foi de tentar desqualificá-la, até judicialmente. Nesse sentido, no §239 da NT PA 81/2014, está colacionado trecho de e-mail de concorrentes da CAF, que apontam a apreensão com a sua atuação competitiva e a orientação para tentarem desqualificá-la;

33) No §242 da NT PA 81/2014, a SG/CADE constata que a CAF apresentou a melhor proposta, sofrendo tentativas de retaliação por parte das suas concorrentes. No entanto, a CAF foi a vencedora da licitação e os recursos apresentados pela Siemens não surtiram qualquer efeito;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

34) A tabela referida no §249 da NT PA 81/2014, que teria sido apreendida na CAF, é apócrifa e não pode ser atribuída a qualquer dos seus funcionários ou à opinião da empresa. Em que pese a impossibilidade de indicação de autoria, não há nela nada além de informações esparsas sobre possíveis formações consorciais. Não foi produzida pela CAF ou por alguém ligado a ela. Além disso, nada do que está na referida tabela aconteceu, pelo menos com relação à CAF, que desde o início decidiu não participar deste certame;

Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 — Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

35) Trata-se de um exemplo explícito da atuação competitiva da CAF neste mercado, que se ampliou a partir de 2008, quando construiu a sua fábrica e assumiu posição predominante no mercado brasileiro. Não há qualquer evidência de condutas ilícitas e a CAF foi capaz de apresentar proposta sozinha, fornecendo os trens e cuidando da sua manutenção;

36) Nos §§263 e 264 da NT PA 81/2014, a SG/CADE aponta trocas de informações entre executivos da Alstom, com referência a "C" e a "los boinas", querendo fazer

VERSÃO PÚBLICA

parecer que se tratava da CAF, o que jamais pode ser inferido desta forma. E, se fosse, ela não pode ser responsabilizada por conversas de concorrentes a seu respeito;

37) No §265 da NT PA 81/2014, outro e-mail trocado exclusivamente entre pessoas da Alstom faz referência a uma reunião com alguém chamado Agenor, que acabou sendo entendido como sendo o Sr. Agenor Marinho¹¹, funcionário da CAF. A Representada entende que algumas empresas concorrentes queriam evitar que a CAF participasse sozinha, como ocorreu no caso dos 320 trens, e tentativas foram feitas de excluí-la, todas sem sucesso. E algumas tentativas de incluí-la em consórcios, o que jamais aceitou. Ademais, especulações de terceiros relacionando a CAF, e conversas visando avaliar uma possível formação de consórcio que, no final, acabou não se concretizando, não podem ter qualquer efeito se não restar provado que ela sabia ou efetivamente tomou parte em tais fatos, mencionados nestas correspondências. Nada do que as empresas estavam conversando, a respeito da CAF e sem a participação dela, ocorreu, e ela venceu sozinha mais esta licitação;

38) No §268 da NT PA 81/2014, aponta-se uma continuação de trocas de informações internas da Alstom, que parecem cifradas e apontam que CAF seria ali nomeada como "boinas" e a empresa Siemens denominada "rubios", considerando que uns teriam sido procurados pelos outros para uma suposta divisão de escopo do projeto. Entretanto, não há nada que vincule a CAF à palavra "boinas" e também nada que possa ela dizer sobre este e-mail de terceiros, nem sobre a quem exatamente referiam-se com tais termos. A CAF desconhece completamente o teor destas mensagens;

Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

39) A SG/CADE confundiu conversas prévias à formação de consórcios com conluio. A CAF e Alstom decidiram livremente que a melhor maneira de participar destas licitações seria em conjunto, dividindo legitimamente o escopo dos editais entre elas, sem qualquer influência ou participação de outras empresas;

40) Diferentemente do que assume a SG/CADE no §275 da NT PA 81/2014, os percentuais de participação não foram iguais e apenas invertidos, em cada certame. Na verdade, em razão do escopo assumido por cada participante, a CAF ficou com 12,7% do contrato de Porto Alegre (fornecimento de truques), e com 93,14% do contrato de Belo Horizonte (onde houve o fornecimento de ATC pela Alstom);

41) Não houve qualquer ajuste para afastar ou eliminar a concorrência ou fraudar licitações. Todos os ajustes ocorridos foram legítimos e dentro dos consórcios formados, nas duas licitações, que ocorriam no mesmo momento, em que pese em localidades diversas. Daí a dificuldade da CAF de participar sozinha, assumindo dois projetos num momento em que a sua capacidade já estava tomada por projetos anteriores;

¹¹ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Aquisição de trens, pelo Estado do Rio de Janeiro, para operação na Supervia: 2011 – 2012

42) Participou sozinha desta licitação, por razões específicas relacionadas às exigências do edital e aos seus custos, e perdeu para a proposta apresentada por um grupo chinês;

43) Não há qualquer documento que a vincule nas discussões relativas a este projeto.

I.4.8 Andoni Altuna

26. Em sua defesa administrativa, Andoni Altuna alegou em síntese que:

1) O único documento utilizado na NT PA 81/2014 como fundamento para sua inclusão neste processo, é um e-mail interno, enviado em 30 de maio 2012 (fls. 2665 do “Apartado”), ou seja, posteriormente à data de publicação do edital, que ocorreu em 22 de maio de 2012, quando é natural que as empresas estejam avaliando a sua forma de participação nos certames. No e-mail referido, limitou-se a reportar informações recebidas e fazer análises técnicas de uma possível participação em consórcio, avaliando os percentuais que caberiam à CAF, para o devido e completo atendimento das exigências complexas do edital. Destaque-se que o Representado era, e é, funcionário da matriz espanhola da CAF, vindo ocasionalmente ao Brasil para supervisionar projetos de manutenção. Assim, numa destas visitas, recebeu as informações constantes do e-mail, que precisou reportar, para servir na tomada de decisão.

2) Além de tais informações terem sido recebidas, e não produzidas pelo Representado, cumpre esclarecer que estão no idioma espanhol, em linguagem de um engenheiro especializado em manutenção de trens, sem o domínio de termos jurídicos e sem qualquer preocupação com terceiros, uma vez que se tratava de documento interno, destinado à avaliação de seus superiores hierárquicos;

3) Nesse sentido, a expressão "se está proponiendo cambiar algún acuerdo", utilizada no e-mail de fls. 2665 do “Apartado”, refere-se a um acordo para a formação de um consórcio, onde a CAF teria maior ou menor participação em determinados projetos de manutenção, o que era o objeto da avaliação feita pelo Representado e deve ser analisada dentro da estrita racionalidade, levando em consideração questões linguísticas, por estar em língua estrangeira;

4) No mesmo e-mail, consta extensiva análise técnica do então estado dos trens, destacando quem os fabricou, quem fez a manutenção até aquele momento, bem como avalia a viabilidade econômica das diferentes e possíveis formações consorciais que eram tratadas internamente.

5) A empresa decidiu participar sozinha das licitações para a manutenção dos trens, não participando de qualquer consórcio, por entender ser esta a melhor alternativa, embora não tenha participado dessa decisão, pois não lhe cabia qualquer posição de comando.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.9 Carlos Leopoldo

27. Em sua defesa administrativa, Carlos Leopoldo alegou em síntese que:

Manutenção dos trens – 1ª rodada: anos 1999–2003 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

1) A sua participação na 1ª rodada de manutenção de trens da série 2100 se deu como técnico responsável pela parte financeira dos projetos, avaliando econômica e fiscalmente a viabilidade da participação da CAF, sua empregadora, em consórcios com os demais fabricantes dos trens. Jamais teve qualquer poder de decisão sobre qualquer projeto;

2) O documento citado no §99 da Nota Técnica, e-mail datado de 20 de junho de 2002, ou seja, após a publicação do edital da série 2100 (ocorrida em 19 de outubro 2001) e da entrega das propostas (ocorrida em 10 de junho de 2002), em que foi apenas copiado, tendo em vista ser o responsável pela parte financeira dos projetos. Assim, teria que ter conhecimento das discussões que estavam havendo dentro do consórcio, para poder tomar decisões quanto aos custos e pagamentos do projeto. As conversas relatadas no e-mail visam a execução do escopo do edital, caso o consórcio do qual a CAF fazia parte fosse o vencedor da licitação. Também foi copiado para tomar conhecimento sobre à incidência de impostos, assunto também mencionado no e-mail e que foi ignorado pela SG/CADE;

3) Ainda quanto o mesmo e-mail, seu conteúdo era legítimo e necessário para viabilizar a formação consorcial, não há qualquer referência a divisão de mercado, acordo de preços ou qualquer outro aspecto que possa, ainda que remotamente, caracterizar um ilícito. Há apenas um relato das discussões havidas, entre os consorciados, para a discussão da "divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens da série 2100 da CPTM", como consta expressamente do seu texto;

4) Uma outra sequência de e-mails é citada no p§100 da NT, também referente à licitação para manutenção da Série 2100, onde a CAF fez parte do consórcio CONSMAC juntamente com a Alstom. Essa sequência de e-mails foi iniciada em 02 de julho de 2002, ou seja, após a publicação do edital da série 2100 (ocorrida em 19 de outubro de 2001) e da apresentação das propostas (ocorrida em 10 de junho de 2002);

5) O documento mencionado no parágrafo 104 da NT PA 81/2014 nada mais é do que relatos de reuniões que tratavam da divisão do escopo técnico do edital da série 2100;

6) As reuniões reproduzidas na ata ocorreram em 16 e 18 de julho de 2002, quando o consórcio já havia se sagrado vencedor da licitação (os resultados foram publicados em 10 de julho) e, por isso, era necessário que se reunissem para iniciar os trabalhos;

7) A SG/CADE incorre em equívoco no §111 da Nota Técnica, onde há uma regular troca de informações entre outros profissionais da empresa, em que o

VERSÃO PÚBLICA

Representado é somente copiado, tendo em vista ser o responsável pela parte financeira dos projetos, cabendo a ele fazer as provisões e pagamentos respectivos. E isto quase 5 meses depois da proclamação do resultado da licitação.

I.4.10 José Regueiro

28. Em sua defesa administrativa, José Regueiro alegou em síntese que:

- 1) A NT PA 81/2014 aponta a sua suposta participação em apenas poucos documentos relacionados a projetos de manutenção, e apenas um documento relacionado ao projeto Boa Viagem;
- 2) Tais documentos demonstram a dinâmica das negociações, ocorridas não para a prática de qualquer acordo colusivo, mas para o devido atendimento das mais complexas necessidades apontadas nos editais, tudo visando a correta avaliação da melhor forma de participar dos certames e dividir as responsabilidades dele decorrentes. Conversas no âmbito dos consórcios, sejam prévias à sua formação, sejam posteriores, para a sua operacionalização, são legítimas e necessárias, sem as quais as empresas não teriam como decidir que atitude tomar;

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

3) No primeiro documento apontado com a sua participação, constante do §89 da NT PA 81/2014, a SG/CADE entendeu que a expressão "acuerdo de reparto" seria a prova de que as empresas haviam iniciado tratativas para dividir o mercado entre si, o que é uma interpretação fora da realidade. Isso, porque, quando a CPTM anunciou, de maneira informal, que pretendia lançar edital para a manutenção destes trens, as empresas antes consorciadas no COFESBRA (e fabricantes destes trens) começaram a discutir a formação de um consórcio para dele participar, o que efetivamente ocorreu, com a criação do Consórcio COBRAMAN. Não há ilegalidade nestas conversas, pois não há como decidir sobre reunir-se ou não em consórcio sem antes tratar diretamente do assunto com as outras partes;

4) Sobre a expressão "acuerdo de reparto", trata-se de um acordo para a divisão ("reparto") do escopo do projeto para o qual pretendiam se consorciar. Isto é, trata-se de definir quem faz o que dentro do consórcio. Como as empresas já detinham a experiência de consórcio para a fabricação dos trens, juntar-se para fazer a manutenção era algo totalmente novo e que precisava ser discutido. Assim, este e-mail trata de entendimentos internos dos executivos da CAF sobre a melhor forma de atendimento da licitação para a manutenção dos trens da série 2000, dentro do Consórcio que se estava formando, entre os fabricantes dos trens que seriam mantidos;

5) O próprio título do referido e-mail, citado pela SG/CADE no §89 – "Mantenimiento COFESBRA" – faz referência ao Consórcio COFESBRA, formado pelas mesmas empresas para o fornecimento dos trens que, agora, teriam a sua manutenção como objeto de nova licitação. Nada mais natural do que as suas fabricantes se unissem, em novo consórcio, para atender a esse objeto.

VERSÃO PÚBLICA

6) O §99 da NT PA 81/2014, trata de um e-mail datado de 20 de maio de 2002, ou seja, após a publicação do edital da série 2100 (ocorrida em 19 de outubro de 2001) e após a entrega das propostas (ocorrida em 10 de junho de 2002), em que ele menciona discussões que estavam ocorrendo dentro do consórcio, para a execução do projeto, caso o consórcio se sagrasse vencedor. A SG/CADE estranha o fato da TTrans e a Bombardier estarem mencionadas no e-mail, uma vez que apresentaram proposta no certame em questão. Entretanto, de nada adiantaria conversar ou, como insinua a SG/CADE, combinar algo com concorrentes, depois da entrega das propostas;

7) Outra sequência de e-mails é citada no §100 da NT PA 81/2014, também referente à licitação para manutenção da Série 2100, onde a CAF fez parte do consórcio CONSMAC, juntamente com a Alstom. Importante notar que essa sequência de e-mails foi iniciada em 02 de julho de 2002, ou seja, igualmente após a publicação do edital da série 2100 (ocorrida em 19 de outubro de 2001) e da apresentação das propostas (ocorrida em 10 de junho de 2002). Aqui, o destino da licitação já estava selado e nada poderia mais alterá-lo;

8) Nota-se que a Ata citada no §104 da NT PA 81/2014 se refere a reuniões ocorridas em 16 e 18 de julho de 2002, ou seja, uma semana após a abertura das ofertas comerciais para manutenção da Série 2100, que ocorreu em 10 de julho de 2002, com a declaração do Consórcio CONSMAC como vencedor. São reuniões dentro do consórcio vencedor da licitação e não há ilegalidade nisso;

9) A Ata, citada no §105 da NT PA 81/2014, é referente à reunião que ocorreu após a abertura das propostas comerciais (10 de julho de 2002) e dentro do consórcio vencedor, diante das necessidades de ajustes das responsabilidades para atendimento do escopo do edital. Logo, não há que falar-se em divisão de mercado baseado numa reunião ocorrida após a declaração do resultado do certame. Trata-se de uma reunião que tratou de assuntos técnicos, sobre os contratos futuros envolvendo as subcontratações necessárias, uma vez que o CONSMAC não conseguiria atender ao edital sem contar com outras empresas especialistas em determinadas atividades;

10) As subcontratações aqui não ocorrem para prestação de serviços que os próprios consorciados poderiam facilmente fazer, pois as empresas envolvidas estão em mercados complementares, não exatamente concorrentes. Cogita-se, inclusive, a necessidade de análise de possibilidade da tipificação de cartel aqui, considerando-se não serem empresas provedoras dos mesmos produtos e serviços;

11) O documento mencionado no §110, datado de 01 de outubro de 2002 (3 meses após a declaração do resultado), onde as integrantes do consórcio tratam, como reconhece a própria SG/CADE, de "questões operacionais da subcontratação da Bombardier";

12) No §111, igualmente, trata-se de e-mail interno da CAF tratando discussões internas da empresa ou do consórcio vencedor, uma vez que ocorridas depois da divulgação do resultado e assinatura do contrato;

13) No §113 da NT PA 81/2014, a SG/CADE declara que a discussão ali refletida ocorreu "ainda antes da realização das licitações" quando, na verdade, ocorreu mais de

VERSÃO PÚBLICA

um ano após a declaração dos resultados. E isso é utilizado como um indício evidente do suposto conluio. Com efeito, esse e-mail é de 04 de setembro de 2003, sendo que a apresentação das propostas deste consórcio ocorreu em 10 de julho de 2002 e a assinatura do contrato em 28/08/2002, ou seja, mais de um ano antes;

14) O documento do §125 da NT PA 81/2014, que retrata negociações para a formação de consórcios, subcontratações e o que os editais permitiam, é de 02 de agosto de 2007, quase um mês depois da publicação dos editais. Na mesma linha, o §128 relata conversas entre as empresas do consórcio CONSMAC e seus subcontratados da 1^a rodada;

15) Mesmo já tendo maior autonomia na sua atuação na 3^a rodada, muitas vezes era necessária a verificação de possíveis vantagens técnicas, econômicas ou financeiras em possíveis arranjos consorciais. Assim, sempre que são colacionados documentos da CAF, nota-se que tratam apenas de análises comerciais normais, feitas por seus funcionários de forma independente ou a partir de entendimentos legítimos com outras empresas, tudo visando verificar possibilidades de associação consorcial para o devido atendimento dos editais;

16) Nestes projetos ocorreram diversas audiências públicas com a participação das partes para que pudessem, em apoio à Administração Pública, encontrar as melhores soluções viáveis para o atendimento do interesse público. Tal fato acabou por ocasionar maior troca legítima de informações entre os diversos players e sobre os diferentes projetos envolvidos, as quais acabaram sendo juntadas ao processo e consideradas, indevidamente, como tendo sido elaboradas para um conluio, que agora envolveria várias séries, o que não é verdade;

17) Com relação a 3^a rodada, o §150 da NT PA 81/2014, trata de um e-mail interno, sem qualquer efeito para terceiros, onde há relato de informações gerais sobre essa licitação na área de manutenção, reporta conversas ouvidas, estimativa de participações em consórcio e análises de dados eminentemente técnicos, para permitir que se tomassem as decisões pertinentes. Referido e-mail, enviado em 30 de maio de 2012, ou seja, posteriormente à data de publicação do edital, em 22 de maio de 2012, quando as empresas estavam avaliando a sua forma de participação nos certames. Não poderia a CAF participar de um consórcio sem fazer qualquer contato prévio com a outra consorciada. Além disso, no e-mail referido, que trata de questões técnicas como o então estado dos trens, seus fabricantes e as dificuldades a serem encontradas, o Representado é apenas copiado, como técnico que era;

18) No §153 da NT PA 81/2014, há confusão sobre as pessoas que efetivamente trocaram as informações. Trata-se de um e-mail inicial dos advogados da CAF, enviando uma minuta de “Memorando de Entendimento” a ser firmado, visando uma possível e legítima formação de consórcio. Após esta troca inicial e legítima de informações, os e-mails subsequentes são de responsabilidade exclusiva de quem o circulou, que jamais inclui a CAF ou mesmo faz qualquer referência a ela ou a seus profissionais. Ademais, desconhece completamente a razão da troca destas informações;

VERSÃO PÚBLICA

19) No §155 da Nota Técnica é colacionado parte de um e-mail interno trocado entre os executivos da CAF. Neste e-mail, o Representado teve a impressão que os demais participantes do consórcio poderiam estar unidos e dando coberturas uns aos outros, contra a CAF. Não obstante, no trecho final do e-mail, e suprimido na colação da Nota Técnica, ele demonstrava claramente que não fazia parte de qualquer conluio, ao dizer "Ánimo e mejor precio possible", o que demonstra independência e espírito de concorrência. O Representado estava apenas ponderando sobre possíveis atitudes de seus concorrentes depois da entrega das propostas, o que tornaria inútil e sem qualquer efeito um acordo colusivo que nunca existiu;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

20) De todos os documentos e fatos desse projeto, a SG/CADE, apenas no §230 da NT PA 81/2014 faz referência a um e-mail interno, trocado entre o Representado e outros profissionais da CAF, sem qualquer troca de informações com terceiros, em que relata tratativas visando possibilitar a participação da CAF. Nesse e-mail é mencionado que as datas de apresentação de propostas foram adiadas e que poderia haver a possibilidade de participar junto com a Bombardier, em consórcio, ou como subcontratada. Alega que não há qualquer indício de prática infracional, tratando-se de discussões legítimas, prévias e necessárias à participação em um projeto. Posteriormente, a CAF decidiu não participar de forma alguma na referida licitação, e essa possibilidade de atuar com a Bombardier não teve qualquer efeito posterior.

I.4.11 Murilo Cunha

29. Em sua defesa administrativa, Murilo Cunha alegou em suma que:

1) Ingressou na CAF logo quando ela estabeleceu sua subsidiária brasileira e em fevereiro de 1998 o Representado ingressou na empresa na condição de diretor. Tal cargo foi ocupado até maio de 2004;

2) A despeito da lei do CADE dispensar a demonstração de dano para caracterizar o ilícito, ainda se faz necessária a comprovação inequívoca da materialidade do ilícito. Não há qualquer prova que evidencie diretamente combinação de preços ou determinação de estratégias para fraudar licitações por parte do Representado. Em verdade, a maioria dos indícios constantes nos autos são documentos unilaterais dos Signatários;

3) As demais provas, como e-mails, são mensagens que não foram enviadas ou recebidas pelo Representado, nas quais seu nome foi apenas citado por terceiros;

Documentos diversos acostados no “Apartado”:

4) Os demais e-mails da CAF, como os das fls. 3725 do “Apartado”, são e-mails de planejamentos prévios da empresa, avaliando a melhor estratégia para disputar as licitações. É através dessas avaliações que a empresa decide se possui interesse ou capacidade de disputar sozinha ou certame, ou se tem que buscar consorciados;

VERSÃO PÚBLICA

5) O e-mail citado acima que envolve o Representado foi mal interpretado pela SG/CADE. Na frase *En mi opinión sería más fácil obtener éxito parcial com acuerdo de reparto*, a palavra *reparto*, utilizada na frase, é usada na Espanha como um jargão do ramo para designar uma divisão ou um planejamento de obrigações e direitos derivados de um acordo ou contrato. O assunto do e-mail *Mantenimiento COFESBRA* mostra, na realidade, a ideia de continuidade do Consórcio COFESBRA (Alstom, Adtranz e CAF) que em 1995 ganhou a licitação para fornecer os 30 trens série 2000 da CPTM. O movimento da CAF de tentar retomar um consórcio bem-sucedido do passado, de manutenção de trens que o consórcio havia vencido, era natural em função das empresas já possuírem todo o *know-how* e equipamentos necessários para fazer a manutenção dos trens que eles mesmo forneceram;

6) Na licitação seguinte, de manutenção dos trens da série 2100, o mesmo fator ocorreu, o fornecedor original dos trens foi a CAF em parceria com a Mitsubishi e a Ateinsa (depois comprada pela Alstom) e, em função dessas circunstâncias, a CAF se uniu a Alstom, já que a Mitsubishi não atuava mais no Brasil. No entanto, os trens estavam tão sucateados que as duas empresas sozinhas não conseguiram executar a manutenção e estes foram os motivos que os obrigaram a subcontratar parte dos serviços as empresas Bombardier, Temoinsa e TTrans (principalmente porque a Bombardier não só possuía mão-de-obra especializada, como também detinha uma fábrica em Hortolândia que poderia realizar as manutenções. A Temoinsa poderia realizar a demanda quanto à parte de ar condicionado e a TTrans, subcontratada pela Alstom, cuidaria da revisão geral dos trens);

7) As provas indiretas têm eficácia bastante limitada na imputação de responsabilidade ao Representado, fazendo com que no caso de só haver provas indiretas é necessário que elas indiquem de forma bastante clara o indicio, o que não é a situação do presente processo administrativo;

8) O simples fato de ser funcionário de uma pessoa jurídica representada não justifica por si só que ele possa ser responsabilizado por uma ilegalidade eventualmente feita pela empresa. Cita-se precedente do caso no Processo Administrativo nº 08012.011027/2006-02, onde a Conselheira Ana Frazão pontua que o fato de um indivíduo ser administrador de uma empresa investigada não o vincula a conduta, fazendo se necessário apresentar o elemento de culpa do representado, em função do art. 37, inciso III da Lei 12529/11;

9) As provas apresentadas contra si não estão acima de qualquer dúvida razoável (teoria denominada como *beyond reasonable doubt*), instituto do direito estadunidense derivado do romano *in díblio pro reo*. A utilização da dúvida razoável é recepcionada pelo CADE como mostra o voto do Conselheiro Luis Schuartz no Processo Administrativo nº 08012.002493/2005-16. Tal precedente fixaria que o direito administrativo sancionador tem de obedecer a um padrão rígido de provas e condenar o administrado quando não haver restado qualquer dúvida sobre sua conduta. O Conselheiro Vinicius Marques de Carvalho também pontua a importância do instituto da dúvida razoável na atuação do CADE em seu voto no PA nº 08012.006059/2001-73.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.12 Paulo Albuquerque

30. Em defesa administrativa, Paulo Albuquerque alegou em suma que:

- 1) Passou maior parte de sua vida sendo servidor público, já tendo ocupado altos cargos no DNER e Ministério dos Transportes e na Companhia Brasileira de Trens urbanos – CBTU, cujas linhas em São Paulo foram transferidas nos anos 90 para CPTM. Após sair do serviço público, atuou em algumas posições na iniciativa privada até ingressar na CAF, em setembro de 2009, onde permaneceu até junho de 2013;
- 2) A SG/CADE falhou em apresentar provas suficientes para atribuir autoria de um ilícito anticoncorrencial ao Representado e, a despeito de não haver necessidade em configurar dano, o ilícito concorrencial necessita de culpa pelo art. 37, inciso II da Lei 12.529/11;
- 3) Nunca participou de reuniões com concorrentes com o intuito de discutir divisão de mercado e sequer tem lembrança de ter recebido ou enviado e-mail nesse sentido. Isso porque não tinha entre as suas atribuições a de participar em discussões comerciais ou preparar propostas durante a sua vinculação à CAF Brasil;
- 4) A CAF, nas licitações de manutenção dos trens que ela produziu (Séries 7000 e 7500), apresentou propostas competitivas, se sagrou vencedora nesses certames e não necessitou subcontratar empresas para esses contratos;
- 5) O direito antitruste nacional adota a existência da dúvida razoável, advinda do existente no ordenamento estadunidense *beyond reasonable doubt*. Essa figura foi recepcionada pelo CADE como em votos como o do Conselheiro Luis Fernando Schuartz no Processo Administrativo nº 08012.002493/2005-16, e do Conselheiro Vinicius Marques de Carvalho no Processo Administrativo nº 08012.006059/2001-73. No presente Processo Administrativo não existem provas necessárias para atribuir autoria ou responsabilidade ao representado acima de qualquer dúvida. Não há no processo evidências de contatos do representado com concorrentes da CAF. Dessa forma, não seria necessário o representado provar um erro ou contrariedade na acusação, a acusação que tem de provar acima de qualquer dúvida a autoria do Representado.

I.4.13 Wagner Ibarrola

31. Em sua defesa administrativa, Wagner Ibarrola alegou em síntese que:

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 1ª rodada: anos 1999–2003 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

- 1) O documento apontado no §100 da NT PA 81/2014, não há qualquer referência a divisão de mercado, acordo de preços ou qualquer outro aspecto que possa, ainda que remotamente, caracterizar um ilícito. Há apenas um relato do Representado, para seus superiores, das discussões havidas, entre os consorciados, para a discussão da "divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens da série 2100 da CPTM", como

VERSÃO PÚBLICA

consta expressamente do seu texto. E isto depois da entrega das propostas, com o destino da licitação já lançado e sem qualquer utilidade em se combinar o que quer que seja. O Representado afirma que "divisão de serviços" significa, sem qualquer dúvida, a divisão do escopo do que vem previsto no edital. Isto é, qual parte caberia a quem, dentro do consórcio;

- 2) Além disso, respondeu ao e-mail acima frisando que não estava preparado/autorizado a atender estas discussões, que deveriam ser conduzidas desde a matriz da empresa. Ora, nada mais definitivo para afastar qualquer responsabilização do Representado, funcionário técnico com nenhum poder de decisão ou de influência em que quer que seja;
- 3) Valem para os documentos mencionados nos §§104 e 105 da NT PA 81/2014 os mesmos comentários feitos anteriormente, sobre o documento do parágrafo 100 da NT PA 81/2014, com a ressalva de que estes documentos não foram da lavra do Representado, mas apenas mencionam a sua participação, e mesmo parcial, pois só tratava de questões técnicas;
- 4) No §104 da NT PA 81/2014, a ata apreendida na Alstom faz expressa referência à "divisão física do escopo" entre as consorciadas e à subcontratação da Bombardier, TTrans/Tejofran e Temoinsa, o que confirma os argumentos de defesa do Representado;
- 5) As reuniões reproduzidas no §104, ocorreram em 16 e 18 de julho de 2002, quando o consórcio já havia se sagrado vencedor da licitação (os resultados foram publicados em 10 de julho de 2002) e, assim, era extremamente necessário que as empresas se reunissem para iniciar os trabalhos;
- 6) Quanto ao §105 da NT PA 81/2014, não há ilegalidade em as empresas se reunirem para dividir o escopo de trabalho e decidir as subcontratações que seriam feitas, após sagrarem-se vencedoras da licitação.
- 7) Quanto ao §113 da NT PA 81/2014, trata-se de um documento interno, de 4 de setembro de 2003, quando o projeto já estava em andamento há mais de um ano e são relatadas dificuldades técnicas na sua execução e problemas entre os consorciados. São dados técnicos, relatados por um técnico, que trata de divisão técnica do escopo, melhorias em freio e tração, revisão geral, trens parados, etc.

I.4.14 Hyundai–Rotem

32. Em sua defesa administrativa, Hyundai–Rotem alegou em síntese que:

- 1) Há ausência de indícios de conduta ilícita por parte da Representada nos documentos carreados aos autos;
- 2) Os documentos entregues pelos Signatários não comprovam que a Representada tenha adotado conduta ilícita tipificada na legislação concorrencial brasileira como

VERSÃO PÚBLICA

cartel. Tais documentos apenas comprovam os interesses da Signatários, e não alguma participação, aceitação ou concordância por parte da Representada;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

3) Acerca da evidência apontada como “Documento 64”, há apenas uma menção à Representada, indicando que a empresa seria participante de um consórcio com a Mitsui. Não se vislumbra evidência de conduta ilegal que lhe pudesse ser atribuída com base em tal documento;

4) Sobre o “Documento 65”, há menção a uma "empresa coreana", que a SG/CADE identifica como sendo a Hyundai Rotem. Não há participação da Hyundai Rotem nessa troca de e-mails, de modo que não é cabível afirmar, com base nela, que a empresa tenha participado de um acordo ilegal;

5) Sobre o “Documento 66”, correspondência eletrônica datada de outubro de 2007, entre Lothar Dili e Michael Kerling e entre Lothar Dili e Jochen Wiessner, funcionários do Grupo Siemens, a Representada afirma que se trata de troca de e-mails entre funcionários do grupo Siemens, com menções unilaterais à Hyundai Rotem. Além disso, o conteúdo de um dos e-mails deixa claro que os funcionários em questão elucubravam sobre a possibilidade de a Siemens vir a ser contratada pelo consórcio do qual fazia parte a Hyundai Rotem, aparentemente para fornecer componentes, o que leva a crer que não havia nenhum acordo ou promessa de acordo no caso concreto, já que a Siemens tinha dúvidas quanto à sua participação. A mensagem sugere, ainda, que a Siemens pretendia se reunir individualmente com Mitsui, Alstom e Hyundai Rotem no Brasil e, no seu caso, não há evidências nos autos de que tal reunião tenha ocorrido;

6) Em relação aos “Documentos 67 e 68”, e-mail mencionando Relatório Interno da Siemens e datado de 31/10/2007 e o próprio Relatório, há menção ao consórcio estabelecido entre as empresas Mitsui, Hyundai Rotem e Alstom, o que não constitui evidência de qualquer conduta ilegal. Tal conteúdo sugere que a Siemens não cogitava convidar a Representada para integrar possível consórcio com a Mitsui, o que corrobora as conclusões de que os documentos internos da Siemens não apontam para a participação da Hyundai Rotem em um acordo ilegal;

7) Nesses documentos, há menção aos preços que já haviam sido publicados, tendo em vista que as propostas da CAF, Mitsui/Hyundai Rotem/Alstom e Siemens já tinham sido abertas. Ademais, caso fosse entendido que tais documentos revelam a adoção de condutas ilícitas, são eles de completa e exclusiva autoria da Siemens, não dizendo respeito às atividades da Representada;

8) Sobre o “Documento 69”, correspondência eletrônica de 03 de outubro de 2007, entre Nelson Branco Marchetti e Newton Duarte, ambos da Siemens, a Representada entende que se refere expressa, única e exclusivamente, à opinião da Siemens acerca dos certames, não sendo possível inferir qualquer participação ou concordância da Hyundai Rotem com qualquer conduta que possa ser considerada ilegal;

VERSÃO PÚBLICA

- 9) Em relação ao “Documento 70”, correspondência eletrônica de 9 de outubro de 2007, trocada entre Marco Vinícius Barbi Missawa e Lothar Dili, ambos da Siemens, a mensagem apenas revela os planos da Siemens em relação aos certames, tais como negociar a subcontratação, manter a Representada de fora, ou agendar novas reuniões. Não há participação da Representada nessa troca de mensagens e, menos ainda, qualquer tipo de concordância. E nem há evidências nos autos de que a Hyundai Rotem tenha participado da alegada reunião para tratar dos assuntos descritos;
- 10) Sobre o “Documento 73” (fls. 1027/1030 do “Apartado”), correspondência eletrônica de 21 de março de 2008, enviada por Seong Chul Kim para Lothar Muelier, entende que as afirmações de que a Hyundai Rotem teria feito certas solicitações à Siemens são unilaterais, carecendo de qualquer confirmação ou concordância da sua parte;
- 11) A alegada troca de e-mails ou, até mesmo, a aventada realização de reuniões presenciais entre a Siemens e a Hyundai Rotem, ainda que viesse a se confirmar, não caracterizaria ato ilícito. No caso concreto, seria natural que houvesse contato entre a Siemens e a Hyundai Rotem, na medida em que as duas empresas mantinham projetos em conjunto no âmbito mundial;
- 12) No que tange ao “Documento 74” (fls. 1031/1039 do “Apartado”), correspondência eletrônica de 10 de abril de 2008, trocada entre o Sr. Woo, funcionário da Hyundai Rotem, e o Sr. Alexander Flegel, funcionário da Siemens, alega que o primeiro e-mail, de mesma data, enviado novamente pelo Sr. Alexander Flegel, funcionário da Siemens AG (como fica claro pela assinatura do e-mail enviado e pelo Histórico de Conduta) revela tão somente a intenção da Siemens de atuar conjuntamente com a Hyundai Rotem na realização de projetos comerciais ao redor do mundo, sendo relevantes para a discussão aqui travada apenas os projetos para o fornecimento de 64 e 320 carros para CPTM. Logo, a participação conjunta das empresas nos mencionados certames não seria ilegal, vez que os seus editais permitem expressamente a celebração de consórcios;
- 13) Em relação à proposta feita pela Siemens de que "... seria adequado tentar desqualificar a CAF (...)” não há aceitação da Representada, não sendo possível, por isso, afirmar que ela teria atuado em conjunto com a Siemens para tanto;
- 14) Sobre o “Documento 75”, correspondência eletrônica datada de abril de 2008, trocada entre Nils–Thorsten Harfst e Lothar Muller, ambos da Siemens, entende que é mencionada uma reunião que teria sido supostamente realizada entre as empresas Siemens e Hyundai Rotem, o que, em nada evidencia uma atividade ilegal, já que elas tinham razões legítimas para se reunir. Além disso, as afirmações feitas pelo funcionário da Siemens são unilaterais, já que não parece ter havido uma resposta por parte da Representada, sendo tampouco possível confirmar nos autos a realização do convite mencionado;
- 15) No que tange ao “Documento 76” (fls. 1047/1051 do “Apartado”), correspondência eletrônica datada de maio de 2008, trocada entre Marco Vinícius Barbi Missawa e Lothar Muller e entre Alexander Flegel e Lothar Muller, todos funcionários da Siemens, entende que nada se pode depreender de ilegal no

VERSÃO PÚBLICA

questionamento acerca das negociações entre SET (Divisão de Telecomunicações do grupo Siemens) e Hyundai Rotem, vez que não é possível entender a que negociações exatamente o e-mail se refere, tampouco é possível determinar qual o posicionamento da Hyundai Rotem diante dessas negociações. Além disso, entendem que são afirmações unilaterais alegadamente feitas por funcionários da Siemens, demonstrando tão somente suas intenções e planos, não constando qualquer tipo de manifestação, aceitação ou concordância por parte da Hyundai Rotem;

16) Em relação ao “Documento 77” (fls. 1052/1059 do “Apartado”), correspondência eletrônica interna trocada entre Nelson Branco Marchetti e Lothar Muller, ambos funcionários da Siemens, de 08 de março de 2006, a Representada afirma que apenas expressa os planos da Siemens, não havendo indícios da aceitação de referida proposta por ela, sendo tal documento, portanto, inapto a indicar que esta tenha atuado em qualquer conduta que não seja considerada idônea;

17) Sobre as considerações feitas na NT PA 81/2014 e dos novos documentos nela mencionados, a Representada alega que, dos documentos disponíveis, verifica-se que possíveis contatos anticompetitivos, se de fato existiram, ocorreram entre a Siemens e a Alstom, não sendo possível depreender dos autos que a Representada Hyundai Rotem tinha conhecimento de tal relação;

18) Sobre o suposto e-mail enviado por Luiz Fernando Ferrari a Ruy Grieco (ambos da Alstom) em 22 de outubro de 2007 (fls. 1.415 e 1.416 do “Apartado”), a Representada afirma que o e-mail em que seguiu tal documento encontra-se em branco, portanto, não é possível definir qual era o intuito do remetente ao circular tais informações. Não é possível depreender dos autos exatamente em que consistiria a ideia nem se ela foi colocada em prática. Além disso, não há qualquer indício de que a Representada tenha tido conhecimento de tal documento, muito menos que estaria de acordo com ele;

19) Sobre o e-mail enviado por Cesar Ponce de Leon a Ramon Fondevilla, Antonio Oporto e Luiz Fernando Ferrari (todos da Alstom), em 05 de maio de 2008 (fls. 1.306 a 1.308 do “Apartado”), a Representada afirma que não há documentos que corroborem o entendimento da SG/CADE, que teria inferido que os “amarillos”, a que faz referência o remetente do e-mail, seriam funcionários da Hyundai Rotem. O termo pejorativo “amarillos” não necessariamente é referente a algum funcionário da Representada, até porque não se trata da única empresa de origem asiática a participar do certame;

20) Reforça os argumentos acima elencados em relação à falta de evidências em relação à alegada participação da Representada em condutas ilícitas, citando a decisão proferida pelo juízo da 11ª Vara Criminal do Foro Central Criminal da Barra Funda, que rejeitou a denúncia em relação ao Sr. Woo, relativa à suposta participação em conduta cartelizadora, nos autos do processo n. 0042113-28.2014.8.26.0050;

21) Sua participação na conduta carece de racionalidade econômica, uma vez que sua suposta participação em cartel não teria rendido quaisquer frutos, visto que não logrou vencer nenhuma das concorrências nas quais, supostamente, teria agido em conluio com seus concorrentes. Além disso, o documento referido no item 195 da NT

VERSÃO PÚBLICA

PA 81/2014 demonstra, ainda, que a Representada era vista pelos concorrentes como empresa competitiva, imagem essa completamente contraditória àquela de agente cartelizador.

I.4.15 IESA e Fleury Pissaia

33. Em defesa administrativa, apresentada em conjunto, IESA e Fleury Pissaia alegaram em síntese que:

- 1) Esta SG/CADE não pode confundir consórcio, subcontratação e até mesmo um oligopólio com o ilícito de cartel, dado que tais ações podem fomentar a concorrência e viabilizar a participação de empresas de pequeno porte que sozinhas não poderiam cumprir com a integralidade do escopo de um grande e complexo certame, como é o caso dos projetos sob investigação;
- 2) Sondagens e conversas mantidas com as empresas investigadas não são passíveis de enquadramento nos incisos do art. 36 da Lei nº 12.529/2011 e que tais tratativas e eventuais preços semelhantes ofertados nas licitações podem integrar um fenômeno que a doutrina costuma chamar de “paralelismo consciente” ou “paralelismo constate” que nada mais é do que a acompanhamento de uma decisão tomada por determinado agente e acompanhado por outros. Nisto, nada haveria de orquestrado ou ilícito. Dessa forma, eventuais contatos entre concorrentes, em um mercado formado por um oligopólio legal, deram-se no âmbito de um paralelismo consciente;
- 3) Os Signatários do acordo de leniência também são investigados e têm interesse nas investigações, de modo que suas declarações não mereceriam tamanha credibilidade, a ponto de serem consideradas como indícios robustos da prática de cartel;
- 4) Seria impossível cogitar um único cartel, cuja durabilidade estendeu-se por tão longo período, haja vista que a IESA foi citada em menos da metade dos projetos investigados por esta SG/CADE e que seria imprescindível, para a configuração do ilícito anticoncorrencial, que os Representados tivessem a intenção de prejudicar a ordem econômica mediante aplicação da regra da razão, o que não ocorreu por parte da IESA;
- 5) Inexiste dolo ou culpa por parte da IESA e que tendo em vista a expressa constitucionalidade da responsabilidade objetiva prevista no caput do art. 36 da Lei nº 12.529/2011, é imprescindível que se comprove a culpa dos Representados para possível condenação pelos atos apontados no processo administrativo;
- 6) Por fim, a IESA pugna por proporcionalidade quanto da dosimetria da pena, já que seu tamanho e atuação é *ínfima se compara a gigantes do setor, como a Siemens e Alstom.*

Manutenção dos– 2^a e 3^a rodadas: anos 2006–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

VERSÃO PÚBLICA

- 7) Quanto às menções feitas à IESA nos §§118 e 119 da NT PA 81/2014, trata-se de suposta conversa entre funcionários da Alstom e Maurício Memoria (Temoinsa) e que este documento não foi produzido pela IESA ou seus funcionários, referindo-se a mera conjectura de mercado feita por outros players;
- 8) Quanto ao indício colacionado nos §§120 e 121 da supracitada NT PA 81/2014, o documento foi produzido por executivo da Temoinsa e que não se sabe por qual razão há menção à IESA ou, tampouco, sobre o conteúdo do que foi discutindo, tendo em vista que ela não participou de qualquer reunião;
- 9) Quanto ao documento do §130 da NT PA 81/2014, no qual executivos da Tejofran e Temoinsa trocaram apenas impressões sobre *incertezas da alternativa envolvendo apenas TM, TJ, Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA*, não passam de meras suposições e sondagens pré-licitatórias entre concorrentes;
- 10) Por fim, quanto ao indício colacionado no §136 da NT PA 81/2014, apesar desta SG/CADE apontar que o documento fora apreendido na sede da MGE, não há qualquer identificação sobre quem o elaborou ou data, de modo que os Representados defendem que o documento pode ter sido feito após as licitações ou, admitido que se trata de um indício robusto, este foi elaborado informalmente por terceiro e sem qualquer aval ou ratificação da IESA.
- 11) Todos os fatos imputados à IESA são originários de documentos encontrados em outras empresas e, consequentemente, produzidos por terceiros. Neste sentido, cita o documento citado no §164 da NT PA 81/2014, encontrado na sede da CAF, que nada mais representa do que um contato lícito entre empresas que desejavam consorciar-se, de maneira que é natural que tais empresas busquem novas alianças *com a bagagem de informações obtidas dos contatos anteriores*, havendo verdadeiro excesso de especulação por esta SG/CADE;
- 12) Por fim, quanto a estas licitações, caso tenha ocorrido qualquer acordo colusivo – como entende o CADE –, a IESA nega veementemente sua participação, de maneira que não poderia ser responsabilizada;
- Manutenção de 2005 – Metrô DF**
- 13) O relato feito pelos Signatários de que a Alstom estaria liderando e fomentando suposto contato com diversas empresas (fl. 1916, SEI 0006352), não significa que a IESA, em qualquer momento, tenha correspondido a esta alegada tentativa de contato anticompetitivo, o que é corroborado pelo e-mail juntado no item 183 da NT PA 81/2014, que trata de suposta reunião que seria realizada, mas que não há qualquer evidência que comprove a sua existência e/ou participação da IESA;
- 14) Os e-mails colacionados nos §§188 e 190 da NT PA 81/2014 foram produzidos por terceiros e o que se extrai de seu conteúdo é que, caso tenha ocorrido eventual acordo colusivo, este seria apenas entre a Siemens e o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR, uma vez que jamais foi mencionado que a IESA teria participado dessa reunião ou dado o seu aval sobre o que foi supostamente tratado;

VERSÃO PÚBLICA

15) Quanto ao documento de fls. 1925–1927 SEI 0006352, desconhece a origem e autoria do mesmo, dado que foi encontrado na mesa da Serveng. Todavia, a IESA alega que atuava em consórcio com outras empresas (Consórcio Brasmetrô) desde 1992 e que em 2005 o Governo do Distrito Federal decidiu fazer a licitação supracitada, sendo que havia expressa menção no edital de que as futuras vencedoras poderiam contratar as empresas que já operavam no metrô – denominado “serviço de transição” – pelo prazo de até dois meses e foi exatamente isto que ocorreu. Nas palavras dos Representados, *ocorreram sondagens entre o consórcio derrotado (Alstom/IESA/TC/BR) e o consórcio vencedor (Siemens/Serveng) a respeito da continuidade das obras pelos dois meses previstos no edital* e que não ocorreu nada de ilícito em tais tratativas. Afinal, para que houvesse a contratação dos serviços de transição entre os Consórcios, *deveriam ser ajustadas as condições para esta obra de dois meses*. Sobre o indício acima descrito, ainda que haja “linguagem futura” no documento, isto seria justificável, tendo em vista que o contato foi realizado após a declaração do Metrô de que o Consórcio METROMAN saiu vencedor, em 14 de setembro de 2007 e, antes da celebração do próprio contrato de serviços de transição, em 1º de outubro de 2007;

16) Por fim, extrai-se do documento que os valores propostos para o consórcio derrotado eram de R\$1.852.756,80 para a Alstom, R\$231.594,60 para a TC/BR e R\$926.378,40 para a IESA, o que na somatória, perfaz R\$3.010.729,80, valor este muito próximo àquele previsto no contrato de transição, de R\$2.900,000,00, conforme consta na cláusula 2.1 do supracitado contrato;

17) Quanto ao documento citado nas fls. 1928–1929, SEI 0006352, este foi fornecido exclusivamente pelos Signatários e que, além de não ter data, apesar desta SG/CADE ter considerado que ele foi firmado em 16 de fevereiro de 2006, ainda sim, seria depois da apresentação de propostas ao Poder Público, que ocorreu em 17 de fevereiro de 2006. Dessa forma, os Representados indagam: (i) a data de celebração da suposta ata, que foi atribuída por esta SG/CADE e, que, assim sendo, foi posterior à apresentação de propostas e (ii) quatro consórcios apresentaram propostas (conforme confirmado por esta SG/CADE na fl. 1917, SEI 0006352) para esta concorrência, e, portanto, não há como dois consórcios elaborarem uma divisão de mercado sem saber das existências dos demais, bem como dos resultados esperados, sendo impossível a hipótese de qualquer conluio ou acordo anticoncorrencial. Ainda sobre o documento supracitado, a IESA só tomou conhecimento da existência destes demais consórcios após os mesmos terem apresentado propostas no certame;

18) Diferentemente do que estaria acordado na suposta ata – que o consórcio vencedor subcontrataria o perdedor – o consórcio vencedor subcontratou a MGE, que sequer havia participado da licitação, o que é o oposto do que as empresas supostamente teriam decidido no referido documento. Por fim, requereu a juntada de parecer técnico da Divisão de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, que não vislumbrou indícios de irregularidades na supracitada licitação;

19) Quanto ao Representado Fleury Pissaia, Conselheiro Administrativo da IESA, este alega que o único indício existente contra ele é o documento acostado à fl. 1928–1929 SEI 0006352, na qual esta SG/CADE alega que ele teria assinado tal ata em data anterior à apresentação de propostas da licitação. Neste sentido, Fleury Pissaia alega

VERSÃO PÚBLICA

que os integrantes do Consórcio Metrô Planalto ignoraram os demais consórcios participantes desta licitação e que isto efetivamente aconteceu, tendo em vista que o Consórcio MANTREM também apresentou proposta e que tal previsão não está no escopo do documento supracitado.

20) Além disso, *não faria sentido Fleury Pissaia realizar acordo anticoncorrencial em nome da IESA, com a apresentação de propostas pelos dois consórcios de 94,5% e 95%, se tais valores foram inferiores a 100%. Logo, sempre estiveram dentro do orçamento do Poder Público para esta licitação;*

21) Por fim, ainda quanto ao mesmo indício, Fleury Pissaia defende que não há razão para assinar suposto acordo entre concorrentes quando a IESA perdeu a licitação e sequer foi subcontratada, o que, segundo este indício, seria o oposto do que as empresas teriam decidido.

22) O Representado também não possuía poder decisório.

Projeto Boa Viagem – 2004 e 2005 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

23) Corroborando com o defendido pelos Representados até o momento, os documentos indicados por esta SG/CADE como “indícios robustos” foram produzidos por terceiros, sem qualquer participação da IESA e/ou de seus funcionários;

24) O e-mail acostado na fl. 1945 do SEI 0006352, nada mais é do que um documento interno, circulado exclusivamente entre funcionários da Siemens, para acordar possível divisão – totalmente dentro da licitude – e que um “trabalho cooperativo”, significa apenas que as empresas desejavam formalizar um consórcio, o que também é totalmente lícito e normal;

25) Quanto ao e-mail de fl. 1946, que também é um documento interno da Siemens, o seu teor não passa de uma sondagem preliminar e que a reunião citada nunca ocorreu;

26) Por fim, quanto ao e-mail acostado na fl. 1946–1947 SEI 0006352, que estaria especulando eventuais dificuldades em relação à IESA, esta questiona quais dificuldades seriam e em relação a que projeto, haja vista que estas questões, além de não estarem claras, significa que caso houvesse conluio, não existiria razão para ter dificuldade com a IESA. Descarta-se, portanto, a hipótese de conluio entre concorrentes;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

27) Também no âmbito deste projeto, todos os indícios apontados por esta SG/CADE foram produzidos por terceiros e representam meras especulações quanto a atuação da IESA;

28) Segundo esta SG/CADE, apenas o Consórcio BT (Bombardier e Tejofran) teria apresentado propostas para o Lote 1. Dessa forma, é incongruente a planilha colacionada à fl. 1955, que indicaria um percentual dos valores das obras deste lote que a IESA ganharia;

VERSÃO PÚBLICA

29) Outra incongruência quanto a veracidade dos documentos, seria de que as planilhas mencionadas nas fls. 1955 e 1965 SEI 0006352, indicam que CAF e Siemens lucrariam com o lote 2. No entanto, o consórcio vencedor foi o formado pelas empresas MPE, TTrans e Temoinsa, ou seja, diferente do que apontam as planilhas;

30) Quanto a proposta de divisão do Lote 1 – ressaltando, mais uma vez, que foi produzida por terceiro sem conhecimento da IESA –, acostado à fl. 554 do apartado, diferentemente do alegado por esta SG/CADE, de que tal documento foi produzido em 12 de janeiro de 2009, não há qualquer indicação e/ou confirmação da data de sua criação e que a única explicação razoável é a que se trata de uma simples projeção feita pela Temoinsa sobre eventual consórcio/subcontratação para a nova licitação do Lote 1, sem que haja nada de irregular em tal ação;

31) No que tange a tabela colacionada à fl. 1958 SEI 0006352, segundo a qual esta SG/CADE denominou “I” como IESA, não há como confirmar tal alegação e, tampouco que a IESA lucraria certo valor do lote, tendo em vista que apenas o Consórcio formado pela Siemens e Alstom venceram a licitação;

32) Por fim, quanto a tabela elaborada em 19 de março de 2009, acostada à fl. 1958 SEI 0006352, segundo a qual a SG/CADE alega tratar-se de “proposta de redivisão de escopo” dos novos lotes 1A e 1B, tendo a IESA sido contemplada com percentual do valor do Lote 3, nada seria mais natural, tendo em vista que ela já teria logrado êxito na licitação deste lote com a Alstom, em 2 de fevereiro de 2009, o que seria fato notório à época da suposta proposta de redivisão.

I.4.16 Caterpillar e MGE

34. Em suas respectivas defesas administrativas, Caterpillar e MGE, com argumentos semelhantes, alegaram em síntese que:

1) A MGE foi adquirida pela Caterpillar Luxembourg Group Sarl (99,9% das quotas) e Caterpillar Luxembourg Sarl (0,1% das quotas), passando a integrar a parte da Divisão Ferroviária do Grupo Caterpillar, sendo que a Caterpillar não teria qualquer envolvimento com os fatos investigados por esta SG/CADE, dado que também não se envolve nos serviços prestados pela MGE;

2) Nesse sentido, esclarece que, em 14 de maio de 2008, ela foi adquirida pela Progress Rail Services Corporation. Em 23/06/2008, conforme §27 da defesa, os quotistas da MGE foram substituídos pela Progress Rail (99,9%) e CBL (0,1%). Em 05/02/2009, houve nova mudança e, desde então, os quotistas da MGE têm sido Caterpillar Luxembourg Group Sarl (99,9%) e Caterpillar Luxembourg Sarl (0,7%). A MGE é, portanto, parte da Divisão Ferroviária da CAT, que é dirigida pela Progress Rail Brasil;

3) A MGE atua no mercado de serviços de reforma e modernização de trens de passageiros e não é capaz de oferecer todos os tipos de serviços de transporte ferroviário por possuir limitações técnicas. Dessa forma, como provedora de serviços para multinacionais fabricantes de trens e metrôs, só participou de uma das dezenas licitações

VERSÃO PÚBLICA

como empresa contratada (através do consórcio “NOVOTREM” do Projeto Boa Viagem);

4) A MGE, como prestadora de serviços, só pode se responsabilizar por parte dos serviços prestados em grandes projetos e de forma subsidiária, sem qualquer poder de decisão sobre eventual conluio com as demais prestadoras de serviços e muito menos com fabricantes de trens e metrôs;

5) A impossibilidade de conluio entre a MGE e a Siemens (prestashop de serviço e fabricante), tendo em vista que as comunicações ocorreram exclusivamente no contexto de negócios comerciais. Ademais, destacou que sequer seriam concorrentes para fins de formação de cartel, conforme requer o art. 36, §3º *caput* e incisos I e II da Lei nº 12.529/2011.

Projeto Boa Viagem – 2004 e 2005 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

6) O e-mail enviado em 24 de novembro de 2004 por Marco Missawa para Dirk Shonberger, com cópia para Peter Gölitz (todos da Siemens), e colacionado no §228 da NT PA 81/2014, representa e-mail interno da Siemens, sem qualquer participação das empresas concorrentes ou da MGE, que sequer é capaz de compreender o conteúdo nele tratado. Ademais, afirma que não tem ciência de qualquer contato ilícito que possa ter acontecido entre os concorrentes e que as referências indiretas feitas à empresa versam sobre fatos que a MGE jamais teve conhecimento;

7) No §229 da NT PA 81/2014, referente a e-mails de 30 de novembro de 2004, entre funcionários da Siemens, a menção quanto à “coordenação dos trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESE” (...) refere-se à comunicação interna da Siemens, sem qualquer interação com a MGE, que, novamente, alega não ter conhecimento de qualquer possível ato ilícito. Quanto a esse fato, alega que manteve contato tão somente com a Siemens, com o objetivo de formar o consórcio “NOVOTREM” e participar da licitação do lote C4 do projeto “Boa Viagem”, sem qualquer cooperação e contato entre a MGE e outras empresas;

8) No documento do §231 da NT PA 81/2014, sobre e-mails criados para que Representados pudessem trocar informações, a referência feita a Carlos Teixeira, então gerente de vendas da MGE, “não traz quaisquer dados ou informações adicionais, o que gera dúvida relevante acerca de quem seria o real destinatário da mensagem”. Isso porque não houve resposta de Carlos Teixeira, nunca tendo se manifestando no sentido de confirmar, consentir ou demonstrar que tinha, de fato, conhecimento desta mensagem. Dessa forma, a MGE não pode ser responsabilizada pelo fato de que algum “Carlos Teixeira” tenha sido copiado à lista de destinatários;

9) Quanto ao documento acima descrito, a MGE alega desconhecer a existência de tal e-mail e ressalta que nunca se envolveu em quaisquer comunicações com consultores através de “contas simuladas” e que Eder Saisaki, em depoimento ao Ministério Público do Estado de São Paulo, em 05 de novembro de 2013, afirmou que a criação de e-mails não institucionais era prática comum na SIEMENS, haja vista a limitação de armazenamento das contas corporativas da época;

VERSÃO PÚBLICA

10) Por fim, ainda quanto ao documento colacionado no §231 da NT PA 81/2014, as Representadas defendem que a utilização de tais contas possuía caráter legal e eram utilizadas tão somente para troca de arquivos que necessitavam de maior capacidade de armazenamento, sendo comum nos negócios, não se configurando qualquer ilícito anticoncorrencial ligado à sua utilização;

11) Quanto ao indício mencionado no §223 da NT PA 81/2014, a MGE alega que nunca se envolveu em qualquer prática ilegal com as empresas de consultoria Procint e/ou Constech, que a única relação entre a MGE e tais empresas ocorreu no contexto do Projeto Boa Viagem, apenas após o resultado do certame, dado que a Siemens (parceira da MGE no consórcio NOVOTREM) solicitou à MGE que contratasse duas empresas de consultoria para gerenciar a execução do projeto. Tais empresas eram necessárias para gerenciar o relacionamento entre o consórcio NOVOTREM e a CPTM, após a assinatura do contrato, tendo em vista que este previa algumas especificações técnicas – tais como calendários de serviços com etapas necessárias para sua conclusão –, que precisavam ser cumpridas para que só então a MGE pudesse cobrar da CPTM a realização do serviço de modernização e, consequentemente, receber o pagamento. Neste sentido, alegam que a Procint e/ou Constech fariam a gestão do contrato;

12) Defende que a sequência de e-mails apreendida na MGE e mencionada nas fls. 2231 a 2234 do “Apartado”, corroboram com o fato de que a MGE realizou um acompanhamento rigoroso das atividades prestadas pelas empresas de consultoria referentes a cada uma das faturas pagas;

13) Por fim, ainda quanto ao indício apontado no §223 da NT PA 81/2014, alega que a MGE foi a única contraparte no contrato de serviços de consultoria firmado com as duas empresas, de forma que nenhum outro concorrente de mercado participava de tal relação, o que comprova que, quando a MGE se envolveu com a Procint e Constech, a Representada nunca esteve envolvida com qualquer acordo entre concorrentes ou quaisquer outros *players* de mercado;

14) Quanto à troca de e-mails entre funcionários da Temoinsa (fls. 564 e 565 do “Apartado”), a MGE defende que a tabela contendo resultado das licitações para cada lote do projeto Boa Viagem não indica qualquer irregularidade, dado que o e-mail é de 22 de agosto de 2005 e que o resultado do edital se tornou público em 10 de agosto de 2005;

15) A mesma lógica se aplica para comunicação interna da Temoinsa (fls. 578), de 13 de dezembro de 2012, na qual são especificadas as propostas feitas por cada empresa no âmbito da licitação da série 7500, tendo em vista que a abertura dos envelopes com as propostas ocorreu no mesmo dia, às 14h30;

Manutenção dos trens – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999 – 2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

16) Embora a NT PA 81/2014 aponte que o documento colacionado em seu item 93 tenha sido apreendido nas instalações da MGE, verifica-se que a última vez que o documento foi modificado e salvo foi em 24 de novembro de 2001 pela Mitsui e não

VERSÃO PÚBLICA

pela MGE. Isto porque este documento estava sob custódia de Wilson Azevedo, funcionário da MGE que, antes de ser contratado – em 15 de agosto de 2008 – era funcionário da Mitsui e provavelmente levou tal minuta de entendimentos para a MGE junto com seus documentos pessoais;

17) O mesmo documento é colacionado no item 149 da NT PA 81/2014, onde a SG/CADE o utiliza para descrever conduta que teria ocorrido na 3^a rodada de arranjo para as séries 2100 e 3000, que ocorreram somente em 2011 e 2012, demonstrado inconsistência e equívoco na utilização deste documento que é datado de 2001;

18) No indício colacionado no §112 da NT PA 81/2014, esta SG/CADE, além de não ter indicado os motivos que comprovariam a ilegalidade desta conversa, afirma que este foi enviado por uma conta de e-mail da Temoinsa, mas consta no último e-mail da CADEia do documento, de 29 de novembro de 2009, a assinatura de Everton Rheinheimer, da Siemens. Dessa forma, tal inconsistência seria suficiente para desconsiderar o documento como indício de comunicação entre concorrentes;

19) Ainda que o documento do §112 seja considerado, ele não faz qualquer referência direta à MGE, dado que nenhum funcionário participou da conversa e, portanto, a MGE não pode ser responsabilizada por qualquer implicação legal que essa conversa possa sustentar. Ademais, tais e-mails refletem conversa normal e comum entre empresas interessadas em estabelecer colaboração mútua e lícita para participar de licitação pública e que a prática de subcontratação também é lícita;

20) Defendem que a conversa de fls. 2166 entre Ronaldo Moriyama e Arnaldo Adoglio, ambos funcionários da MGE, é lícita e comum, no qual funcionários da CPTM somente informam aos funcionários da MGE os processos licitatórios que provavelmente seriam realizados pela CPTM, com o objetivo de contratar empresas para a realização dos serviços de manutenção;

21) Os documentos referentes ao contrato de prestação de serviços entre a MGE e Trends Engenharia e Tecnologia S/C Ltdam, em 09 de novembro de 2001 (fls. 2155 e 2160 do “Apartado”) e e-mails envolvendo funcionários das empresas Siemens, Temoinsa, MGE, Tavola, Dialdata e Openlink (fls. 2238 a 2239 do “Apartado”), tinham o objetivo de discutir consórcio para o projeto da Série 2100 e representam comunicações lícitas, *“totalmente relacionadas à subcontratação da MGE ou sua participação no consórcio relacionado à 1^a rodada de licitações, no início dos anos 2000”*;

22) Quanto ao documento colacionado no §119 da NT PA 81/2014, que menciona ajuste de participação entre a MGE e outras empresas, a Representada defende que não é capaz de entender ou interpretar o conteúdo da conversa, tendo em vista que se trata de comunicação interna entre então funcionários da Alstom. Ainda que houvesse alguma intenção anticoncorrencial no e-mail, resta claro que há apenas uma menção indireta à MGE, dado que nenhum funcionário da empresa é destinatário ou copiado no e-mail;

VERSÃO PÚBLICA

- 23) Quanto ao mesmo documento, a MGE destaca que não foi oferecida qualquer participação para acordo anticoncorrenciais no grupo das “4 grandes”, mencionado no supracitado e-mail;
- 24) Nos documentos colacionados nos §§120 e 121 da NT PA 81/2014, existem apenas menções indiretas à empresa e que esta não é capaz de compreender e/ou interpretar o conteúdo em questão, tendo em vista que a conversa sobre estes documentos ocorreu somente entre Temoinsa e Tejofran, não tendo a MGE qualquer participação;
- 25) A interpretação desta SG/CADE quanto ao manuscrito acostado no §136 da NT PA 81/2014 é equivocada, tendo em vista que todos os dados tratados neste manuscrito são públicos e estavam disponíveis no momento em que tal documento foi criado;
- 26) Ainda sobre o manuscrito colacionado no §136 da NT PA 81/2014, a MGE alega que a referência de “novo” no centro do documento, seguido pela indicação das Séries 7000, 7500 e 2070, sugere que o documento tenha sido criado nos anos de 2011 ou 2012, dado que não houve proposta para essas séries na 1^a rodada (2001/2002) e tampouco para a 2^a rodada (2007) de licitações. Dessa forma, seria evidente que as informações abaixo da palavra “novo” se referiam a uma projeção para separação de proposta no âmbito da 3^a rodada, em 2012, e acima desta referência seriam informações correspondentes a resultados passados (licitações de 2007 para as Séries 2000, 2100 e 3000);
- 27) Por fim, tal manuscrito representa mera projeção financeira, baseada em dados disponibilizados pela própria CPTM em editais passados, não havendo fundamento para associar o documento com qualquer troca de informações concorrencialmente sensíveis
- 28) Não houve nenhum acordo colusivo que a Caterpillar e /ou MGE tenham participado, tendo em vista que os resultados das licitações demonstram que a empresa concorreu plena e diretamente, inclusive com empresas maiores com as quais, por razões técnicas e financeiras, já havia se consorciado;
- 29) Quanto às tabelas citadas no §144, relacionadas aos §§142 e 143, além da MGE não se considerar capaz de explicá-las, tendo em vista que não participou de sua elaboração, estas são apenas projeções de possíveis cenários do que poderia ocorrer nas licitações, tratando-se de meras especulações. Ademais, tais tabelas aliam critérios técnicos às informações de mercado, principalmente quanto às intenções de cada potencial licitante em cada série e, também, possíveis aproximações entre empresas, para a constituição de consórcios. Corroborando com esta argumentação, em todas as projeções realizadas, a Temoinsa, Tejofran e MPE aparecem como potenciais ganhadoras da licitação para manutenção da Série 2100;
- 30) No que tange aos documentos apreendidos na Temoinsa, e notariados pelo 25º cartório de notas de São Paulo, citados no §144 da NT PA 81/2014, destaca que não fez parte da sua elaboração e sequer tinha ciência de sua existência, tendo em vista que foram produzidos por funcionários de outras empresas e que as pirâmides invertidas contidas nos documentos não refletem os resultados das licitações em questão;

VERSÃO PÚBLICA

- 31) Quanto aos mesmos indícios, ainda que existisse qualquer intenção real de dividir o escopo das licitações entre os concorrentes do mercado, não haveria potencial para se concretizar e gerar efeitos negativos à ordem econômica, dado que meras especulações não guardam correspondência com a realidade;
- 32) O suposto indício, colacionado no §153 da NT PA 81/2014, ao contrário do entendimento da SG/CADE, de que tal e-mail indicaria subcontratação e formalização da divisão dos contratos feitos anteriormente, trata-se, na verdade, de uma conversa lícita, uma alternativa comercial lícita no cenário da 3^a rodada de licitações. Isto porque a licitação para a Série 7000, por exemplo, era complexa e a MGE não possuía qualificações técnicas suficientes para vencer sozinha esta licitação. Dessa forma, a Representada recorreu aos seus parceiros comerciais para formar o consórcio, quais sejam: TTrans e CAF. A CAF e TTrans formariam um bom consórcio, tendo em vista a expertise da CAF em manutenção e recursos humanos. A MGE adicionaria 50 funcionários à mão de obra e a CAF era a fabricante dos trens em que seriam realizadas as manutenções.
- 33) Ainda sobre o indício acima indicado, a MGE afirma que Carlos Roso estava tentando convencer os assessores contábeis a aumentar o capital (da MGE), a fim de alcançar o índice financeiro necessário e efetivar o contrato. Afiram que a CAF, MGE e TTrans não eram nem mesmo concorrentes – em vez disso, elas eram *players* complementares no mercado de engenharia;
- 34) Quanto aos indícios colacionados nos §§154, 159, 161 e 166 da NT PA 81/2014, é incapaz de interpretar tais conteúdos, tendo em vista que a empresa não participou da criação de tais documentos, não sabia de sua existência e não pode ser responsabilizada por quaisquer possíveis implicações ilícitas que estes documentos poderiam, em tese, sustentar;
- 35) Em especial, quanto ao e-mail enviado por Wilson Daré (Temoinsa) em 01 de agosto de 2012, no §154 da NT PA 81/2014, ressalta que o conteúdo do e-mail sequer reflete os resultados da 3^a rodada de licitações da CPTM e que nada mais é do que uma especulação ou projeção sobre o comportamento dos concorrentes nestas licitações, com base em seus comportamentos anteriores;
- 36) O e-mail mencionado no §159, ao contrário do alegado por esta SG/CADE, é vago quanto a qualquer acusação de acordo anticoncorrencial, tendo em vista que não há nenhuma especificação quanto aos supostos entendimentos feitos;
- 37) A tabela colacionada no §167 da NT PA 81/2014 consistiria em meras projeções de mercado baseadas em números e experiências anteriores;
- 38) Alguns documentos acostados no apartado de **ACESSO RESTRITO** foram apreendidos em outras empresas e/ou não contaram com a participação de funcionários da MGE quando da sua elaboração, não sendo a empresa, portanto, capaz de se manifestar sobre tais documentos. Ressalta, contudo, que documento manuscrito apreendido na TEMOINSA (fl. 17 do “Apartado”) traz simples resumo dos principais tópicos abordados pelos recursos administrativos apresentados à CPTM, no contexto dos projetos das Séries 2000 e 3000. Sustenta, ainda, que o conteúdo dos recursos se

VERSÃO PÚBLICA

tornou público em 06 de março de 2013 e que as notas manuscritas, provavelmente, foram produzidas após a publicidade;

39) Por fim, ressalta que a tabela apreendida na CAF (fl. 2359 do “Apartado”) associa a MGE ao projeto da Série 7000, sem a MGE ter apresentado qualquer proposta para tal projeto ou, tampouco, ter sido subcontratada pela CAF, vencedora do supracitado projeto. Dessa forma, resta configurado o caráter especulativo de tais projeções, que não podem ser usadas como prova de cartel

Manutenção de 2005 – Metrô DF

40) A troca de informações demonstrada nos documentos colacionados nos §§177 e NT PA 81/2014 de rodapé 98, referem-se a comunicações regulares e lícitas no contexto da formação do Consórcio METROMAN, para participação na licitação do projeto do Metrô do Distrito Federal;

41) A contratação dos Representados Luiz Costa Taulois e Ben-Hur Souza (ex-funcionários da Alstom) como gerentes de projeto para qualificar a empresa no certame, teria contado com a participação da MGE, através do Sr. Ricardo Moriyama, e foi legal e lícita no contexto do mercado profissional de engenharia;

42) Quanto ao tema, a MGE destaca que os profissionais não estavam sendo contratados pela SIEMENS como empregados, mas, sim, como prestadores de serviço por meio de suas empresas (do Luiz Costa e do Ben-Hur Souza), as quais poderiam ser contratadas tanto pela SIEMENS, quanto pela MGE;

43) Por fim, independente da contratação dos profissionais, a SIEMENS e MGE precisavam estar juntas no contexto desta licitação, haja vista possuírem capacidade técnica complementares;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

44) Quanto ao documento apontado no §249 da NT PA 81/2014, a MGE alega que não participou de sua elaboração e que foi somente citada por outras empresas, dado que nenhum de seus funcionários foi copiado ou destinatário do e-mail, não podendo explicar o conteúdo de um documento que não ajudou a criar. Ademais, ressalta que não participou da reunião mencionada no documento e que as aparentes especulações não refletem os resultados da licitação das linhas 1 e 3 do metrô de São Paulo;

45) Foi citada de forma indireta nos documentos colacionados nos §§252 e 254 da NT PA 81/2014, não podendo ser diretamente responsabilizada;

46) Quanto ao memorando de entendimentos, firmado entre a Siemens e MGE, a partir da fl. 1989 do “Apartado”, a expressão “acordo de mercado” contida no documento, refere-se exatamente ao acordo celebrado entre a SIEMENS e MGE para cooperação na licitação. Na cláusula 5 do memorando, a MGE esclarece que a SIEMENS estava pressionando contra o preço inicialmente acordado para subcontratação dos serviços da MGE e Ronaldo Moriyama (MGE) explicou a Carlos Roso (MGE) que este questionamento sobre os preços não lhe parecia razoável, tendo em vista a realidade do mercado. No mais, a MGE destaca que a SIEMENS não era a

VERSÃO PÚBLICA

única possível parceira comercial, tendo em vista que a Representada estava prospectando outros clientes;

47) Ainda quanto ao indício supracitado, a MGE alega que outra indicação de que o contexto da tratativa era lícita, seria, no quarto parágrafo do e-mail, a menção de reunião entre empregados da SIEMENS e MGE, em 23/07/2009, em que se estabeleceram as lícitas disposições finais do acordo entre as duas empresas;

Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

48) Quanto aos documentos colacionados nos §§263, 265, 266, 269 e 270 da NT PA 81/2014, a MGE alega não ser capaz de entender e interpretar o conteúdo dos e-mails listados, tendo em vista que esses documentos são internos da Alstom e que ela sequer tinha conhecimento da sua existência. Defende que tais citações são indiretas e incapazes de responsabilizar a empresa;

49) Participou apenas de comunicações comerciais lícitas, com o objetivo de formação de consórcio para participar do certame;

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB)

50) Embora as Representadas não tenham sido associadas ao suposto cartel referente à Linha 5 licitada pela CPTM, ressaltam que há nos documentos confidenciais três menções à MGE;

51) Quanto aos documentos acostados nas fls. 2219 – 2225 e 639 dos autos de **ACesso RESTRITO**, alega que Wilson Azevedo era o detentor dos documentos porque, apesar de ter sido contratado pela MGE em 15/08/2008, ele foi empregado da Mitsui e, certamente levou cópias dessas minutas de Contrato de Prestação de Serviço e MOU para a MGE como parte de seus arquivos pessoais e que, nesse contexto, nem a MGE nem qualquer dos seus empregados estavam envolvidos em comunicações ilegais para troca de dados confidenciais com players de mercado. Neste sentido, ressalta que no Anexo 2 de sua defesa administrativa, consta metadata destes dois documentos que indica que os documentos não foram alterados ou salvos por qualquer funcionário da empresa;

52) Quanto ao e-mail colacionado na fl. 639 do “Apartado”, referente ao projeto TRENSURB, sustenta que embora não possa compreender ou interpretar tal e-mail, tendo em vista que o mesmo foi produzido por funcionários da Tejofran, pode ressaltar o caráter lícito de tais discussões, para contribuição na elaboração de um projeto de edital de licitação para o administrador público e cliente, TRENSURB.

I.4.17 Carlos Roso

35. Em sua defesa administrativa, Carlos Roso alegou em síntese que:

VERSÃO PÚBLICA

- 1) A MGE não atua no "mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares", que, de acordo com essa SG/CADE, é "o mercado relevante supostamente afetado pela conduta anticompetitiva investigada no presente feito";
- 2) A NT PA 81/2014 afirma que a troca de mensagens realizada entre o ora Representado e o Sr. Carlos Teixeira, em julho de 2012, configurariam indícios suficientes de uma "estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do suposto cartel." Além da ausência de motivação por parte dessa SG/CADE, de como a referida troca de mensagens e seu conteúdo configurariam tais indícios, e de como, por meio da mesma, o ora Representado teria supostamente infringido a concorrência, tal troca de mensagens em nada aponta para a existência de possível conluio visando a subcontratação de empresa como "estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do suposto cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas." O diálogo travado na referida troca de mensagens revela justamente as dificuldades que a MGE vinha enfrentando para superar as suas limitações técnicas e financeiras e possíveis alternativas para poder participar do referido certame (manutenção dos trens da CPTM da Série 7000), inserindo-se, assim, a sua legítima disputa e negociação por uma subcontratação ou participação minoritária em consórcio liderado pela fabricante dos referidos trens (CAF), uma vez que, naquela momento, a MGE já não mantinha mais relações comerciais com a Siemens em vista do rompimento da parceria entre ambas em projeto anterior ("Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo");
- 3) Nesse sentido, os contatos mantidos entre as referidas empresas foram absolutamente lícitos, envolvendo empresas com focos de atuação e experiências distintas, que não concorriam entre si, inserindo-se, assim, dentro do objetivo legítimo que norteia a formação de consórcios, que é a reunião de esforços entre empresas com especialidades para a execução de serviços complementares entre si;
- 4) Foi nesse exato contexto que, em 23 de julho de 2012, a TTrans sinalizou aos seus potenciais sócios-parceiros que estava de acordo com os termos da minuta do "Memorando de Entendimentos", solicitando ainda que fosse enviado – "o mais rápido possível" – as minutas do Compromisso de Constituição de Consórcio e do Acordo de Associação, para serem assinados antes da apresentação da proposta. E foi justamente esse e-mail do Sr. Edgard Toledo, da TTrans, e a urgência por ele colocada na conclusão das tratativas para formação do pretendido consórcio que motivou, no mesmo dia 23 de julho de 2012, a sequência de e-mails trocados entre o Representado e o Sr. Carlos Teixeira.
- 5) Na verdade, a mencionada urgência na conclusão e formalização dos instrumentos, conforme sinalizado pela própria TTrans, colocou uma enorme pressão sobre a MGE, pois esta, apesar de haver iniciado as negociações para sua participação no referido consórcio, ainda não havia obtido, naquele momento, os necessários índices de liquidez financeira exigidos pelo edital para sua participação como consorciada. Análises internas e contatos com consultores financeiros externos (*PriceWaterhouse Coopers*) revelaram que a MGE necessitaria de um aumento de capital para poder obter os necessários índices. Como a MGE já era, à época, empresa integrante do Grupo Caterpillar, a ideia era demonstrar que os tais índices de liquidez

VERSÃO PÚBLICA

seriam obtidos mediante o compromisso de aumento de capital da MGE, o qual seria realizado pela sua controladora estrangeira (*Progress Rail* – empresa do Grupo Caterpillar).

6) A troca de mensagens entre o Representado e o Sr. Carlos Teixeira refere-se justamente a essa situação de pressão, colocada pelos parceiros da MGE. Ao afirmar que "agora estamos lascados" e, no e-mail seguinte, "[digo lascado porque se a CAF quiser assinar amanhã não vamos ter os ratios para entregar na sequência!!]", o Sr. Carlos Teixeira sinalizava claramente essa situação de pressão e da urgência na obtenção dos referidos índices ("ratios"). Se não conseguisse obtê-los, a MGE não teria como assinar os instrumentos de constituição do consórcio, justamente por não ter a necessária qualificação econômico-financeira exigida no edital da concorrência para a Série 7000 da CPTM;

7) O caráter legítimo e lícito dessa troca de mensagens é também revelado pelo Representado, que estava em contato com seus superiores do Grupo Caterpillar para justamente obter o necessário aumento de capital da MGE;

8) Foi justamente com esse propósito que ele manteve contato com o Sr. Bernard Graney (VP financeiro da Progress Rail), para que este convencesse os consultores externos (PWC) a emitir o referido atestado. Ao afirmar "quero que ele peite", o Representado deixava claro, para o Sr. Carlos Teixeira, que seria o Sr. Bernard Graney quem deveria insistir com a PWC para que esta concordasse em emitir o referido documento mediante o compromisso da Progress Rail em efetuar o aumento da capital na MGE;

9) Nesse sentido, a menção feita ao Plano C na referida troca de mensagens ("se não der vemos o plano C" – "Qual é o plano C? Subcontratado antes cia concorrência?"). Nada mais era do que a alternativa, para a MGE, de ser subcontratada na hipótese de que a pwc não concordasse em emitir o referido atestado comprovando o atingimento dos necessários índices de liquidez, não havendo, portanto, qualquer conotação ilícita nas referidas afirmações;

10) Não há, assim, sequer indícios de que a referida troca de mensagens entre o Representado e o Sr. Carlos Teixeira, teria algum caráter ou objetivo anticompetitivo de "divisão das licitações". A mesma se deu dois meses após a divulgação do edital e num momento (um mês antes da apresentação das propostas) em que a participação no pretendido consórcio começava a se mostrar inviável diante da falta de comprovação dos necessários índices de liquidez, restando, então, como melhor alternativa para a MGE, a busca de possíveis parceiros interessados em subcontratá-la, na qual também não obteve êxito, até porque não havia mais muito tempo para isso, uma vez que as demais empresas ou já haviam se organizado em outros consórcios ou decidido por participar individualmente do certame, como foi o caso da própria CAF;

11) O fato de a CAF, vencedora da licitação para os trens da Série 7000, não ter subcontratado a MGE, é uma prova a mais de que nada há na troca de e-mails que pudesse apontar para a existência de indícios de um suposto conluio.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.18 Carlos Teixeira

36. Em sua defesa administrativa, Carlos Teixeira, alegou em síntese que:

- 1) Existem apenas acusações genéricas e pouquíssimos documentos, configurando conjunto indiciário mais frágil do que aqueles que resultaram em arquivamentos pelo CADE. Há apenas a interpretação da autoridade concorrencial, na qual busca atribuir contexto, intensidade e frequência a mensagens eletrônicas isoladas, supostamente trocadas ou recebidas por ele de pessoas diferentes em momentos diferentes;
- 2) A série de mensagens não contém qualquer palavra, frase ou expressão que indique negociação ilícita para subcontratação de qualquer empresa com o objetivo de "recompensar a colaboração das empresas alinhadas" ou que represente conexão com os demais documentos arrolados pela NT PA 81/2014 como indícios de suposto acordo colusivo. Não há, por exemplo, conexão com "pirâmides invertidas", supostas tabelas de divisão de licitações ou reuniões com concorrentes.
- 3) A série de mensagens trata de potencial formação de consórcio lícito entre CAF, TTrans e MGE para o projeto de manutenção da série 7000. Consórcio que, não se concretizou, uma vez que a representada CAF venceu sozinha a licitação da série 7000 e a TTrans formou consórcio com as empresas Trail Infraestrutura Ltda. e Temoinsa;
- 4) A segunda sequência de mensagens se refere a discussão interna entre funcionários da MGE (Srs. Carlos Roso e o Representado), na qual apenas comentam potenciais dificuldades financeiras da MGE para participar do potencial consórcio e as alternativas disponíveis à empresa;
- 5) A razão pela qual a MGE estaria em situação difícil se a CAF decidisse assinar os contratos relativos ao potencial consórcio é simples: a MGE não poderia apresentar rapidamente os documentos financeiros normalmente exigidos em licitações (i.e., "os ratios").
- 6) Imediatamente após o e-mail mencionado acima, a mensagem do Sr. Carlos Roso confirma o caráter lícito e legítimo da conversa ao afirmar que "... [f]alei com bernard novamente e falei o que faremos se a pwc não aceitar ele quer esgotar isso, disse que pessoalmente tem que dar uns trancos neles para irmos, se não der vemos o plano C". Trata-se de menção à PriceWaterhouseCoopers (conhecida empresa de auditoria) e às alternativas disponíveis à MGE para tentar resolver as restrições relativas à qualificação econômico-financeira para participar da licitação;
- 7) Por fim, a frase "[q]ual é o plano C? Subcontratação antes da concorrência? ", não possui qualquer conotação ilícita. Diante das dificuldades para obter documentos de habilitação econômico-financeira para participar do potencial consórcio, nada mais razoável do que funcionários da MGE cogitarem alternativas para a empresa, que mesmo sem possuir tais documentos, poderia participar da licitação como fornecedora de serviços;
- 8) O simples fato de uma empresa prestadora de serviços cogitar o oferecimento de seus serviços a potencial cliente (i.e., CAF) antes de uma licitação ser adjudicada ao vencedor não configura infração concorrencial. Qualquer empresa pode obter

VERSÃO PÚBLICA

informação pública sobre o edital e buscar potenciais parceiros ou clientes para oferecer seus serviços, antes da licitação ser adjudicada. No caso concreto, o edital estava disponível desde 22 de maio de 2012 e as trocas de e-mails ocorreram apenas em julho do mesmo ano;

9) Para configurar infração, a autoridade concorrencial deve comprovar, além de qualquer dúvida razoável (*in dubio pro reo*), que a negociação de subcontratação seria diretamente vinculada a um acordo oclusivo;

10) Não há, portanto, qualquer ilegalidade em (i) identificar oportunidades de negócios com base em informações públicas (i.e., a existência de uma licitação que teria escopo demasiadamente amplo para a participação isolada da MGE); (ii) buscar a formação de um consórcio para participar da referida licitação; e (iii) buscar alternativa (i.e., "Plano C") para o caso de a MGE não conseguir os documentos necessários para habilitação econômico-financeira;

11) Sobre o Projeto Boa Viagem, a conexão realizada pela NT PA 81/2014 entre as supostas condutas colusivas e ele refere-se, exclusivamente, ao recebimento de mensagens de funcionários da Siemens, na qual teriam sido criadas contas de e-mail não institucionais e com "codinomes" para facilitar a troca sigilosa de informações supostamente ilícitas com consultores. Observa-se que nenhuma das mensagens e documentos relacionados pela NT PA 81/2014 à suposta participação de consultorias em ilícito concorrencial faz menção ao Representado ou à MGE. A única menção da NT PA 81/2014 ao Representado busca conectar documentos de um e-mail que teria sido enviado pelo Sr. Eder Saizaki (Siemens) aos Srs. Peter Gölitz, Missawa, Fábio Dardes (todos Siemens) ao Representado;

12) Além do formato físico, os autos do presente processo administrativo contêm CD com arquivos eletrônicos que, supostamente, teriam a mesma origem. A simples impressão de supostas mensagens eletrônicas sem qualquer acompanhamento de perito de informática torna tais documentos absolutamente imprestáveis para fins jurídicos.

13) Os CDs contendo arquivos eletrônicos supostamente oriundos da mesma conta de e-mail também padecem da mesma irregularidade, além de não conterem o próprio e-mail utilizado pela NT PA 81/2014 como prova de participação do Representado em conduta ilícita;

14) A preservação da fonte das provas trazidas aos autos é fundamental para a validade de tais documentos, principalmente (mas não exclusivamente) para provas que foram produzidas "fora dos autos". O rígido controle da forma de obtenção de provas e a preservação da CADEia de custódia são obrigações inafastáveis da autoridade concorrencial;

15) Admitindo-se, por hipótese, a autenticidade do e-mail "branca de neve", ainda assim a análise detida de seu conteúdo demonstra que não configura sequer indício de conduta ilícita. Primeiro, não é possível comprovar que o Representado efetivamente recebeu o referido e-mail, pois o documento juntado aos autos traz apenas a menção a "Carlos Teixeira (MGE)". Não há indicação do efetivo endereço de e-mail utilizado pelo Sr. Saizaki e, como é cediço, a ferramenta de autopreenchimento de endereços de

VERSÃO PÚBLICA

e-mail utiliza os contatos arquivados pelo usuário do computador ou conta de e-mail. Não tem como se ter certeza que o Sr. Saizaki correlacionou corretamente o nome "Carlos Teixeira (MGE)" a um endereço de e-mail do Sr. Carlos Teixeira;

16) Também não há qualquer relação entre o e-mail "branca de neve" e quaisquer outros documentos juntados aos autos. Não há qualquer outra menção nos autos aos supostos "codinomes" ou à utilização das contas "não institucionais" para operacionalizar supostos acordos colusivos. A única e frágil conexão seria a frase "[p]ara facilitar a comunicação com o consultor [...]". Contudo, a NT PA 81/2014 não traz qualquer prova ou indício de que o "consultor" seria relacionado às consultorias investigadas nos presentes autos;

17) Além disso, como mencionado no histórico da conduta, "de acordo com as informações prestadas Sr. Gölitz (Siemens), Sr. Saizaki (Siemens) era mero estagiário à época dos fatos". A informação foi corroborada e expandida pelo próprio Sr. Saizaki nos autos da Ação Penal nº 26496-28.2014.8.26.0050, em trâmite perante a 28ª Vara Criminal do Forum da Barra Funda de São Paulo por meio de depoimento pessoal ao Promotor de Justiça Marcelo Mendroni, no qual afirma "... que foi estagiário desta empresa (Siemens) de agosto de 2004 a janeiro de 2007" (Anexo 1 – Cópia de Depoimento do Sr. Saizaki);

18) A NT PA 81/2014 não explora a nítida contradição no fato de (i) "mero estagiário" que estava na empresa há apenas 9 meses (o e-mail teria sido enviado em maio de 2005) ter sido encarregado de criar "contas de e-mail não institucionais [...] e com endereços que se valem de codinomes" e (ii) a suposta necessidade "típica de membros de um cartel" de "ocultar evidências".

19) A NT PA 81/2014 também não analisa a declaração do Sr. Saizaki de que "os e-mails funcionais da Siemens viabilizava [sic] somente um tráfego pequeno em tamanho de documentos digitais", ou seja, a criação de "contas de e-mail não institucionais" seria prática aplicada pela Siemens no seu dia-a-dia apenas para superar limitações de infraestrutura digital, sem qualquer ligação com condutas colusivas (fato que talvez explique a utilização de jovem estagiário para tarefa corriqueira);

20) Não houve qualquer menção ao Representado no depoimento prestado pelo Sr. Eder Saisaki. Esse fato corrobora a fragilidade da acusação de que o "Carlos Teixeira" copiado no e-mail seria, efetivamente, o Representado. Por fim, ainda que se pudesse comprovar a autenticidade do e-mail "branca de neve", necessário destacar que os presentes autos não contêm qualquer resposta ao e-mail do Sr. Eder Saisaki. A pessoa indicada no e-mail como "Carlos Teixeira", portanto, não manifestou qualquer confirmação de recebimento, concordância ou até mesmo conhecimento da mensagem do Sr. Eder Saisaki;

21) O referido documento deve ser imediatamente excluído dos presentes autos e seu conteúdo absolutamente ignorado no momento da valoração probatória;

22) Quanto à citação em reportagem "Papéis citam ação de cartel dos trens antes e depois de licitações", trata-se de referência a documento interno da MGE, que não faz

VERSÃO PÚBLICA

qualquer menção a (i) divisão de mercado entre concorrentes por meio da coordenação para definição dos participantes e do ganhador de processo licitatório; (ii) combinação dos valores de propostas de concorrentes ou apresentação de propostas de cobertura; (iii) formação de consórcios com vistas a eliminar a disputa entre concorrentes e/ou implementar a divisão de mercado previamente acordada; e (iv) subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na implementação das estratégias combinadas. Também não há qualquer menção a reuniões, telefonemas ou e-mails com concorrentes;

23) A única menção a concorrentes investigados no presente processo se encontra no último parágrafo do e-mail, quando o Representado descreve afirmação do Sr. Henry Munhoz de que “sobre os 48 TUE's o Henry acredita que a Temoinsa deverá ficar com o contrato”. Ocorre que os 48 Trens Unidade Elétrico da série 440 aos quais o Sr. Henry Munhoz se referia haviam sido originalmente fornecidos, em 1997, pela empresa Red Nacional de los Ferrocarriles (“Renfe”), vinculada ao Ministério do Fomento da Espanha, ao Estado de São Paulo. Os trens da série 440 (atualmente série 2100) foram fabricados na década de 1970 pela CAF, empresa também sediada na Espanha. A Temoinsa, por sua vez, também tem origem espanhola razão pela qual o Sr. Carlos Teixeira relata que o Sr. Henry Munhoz acreditava que a Temoinsa teria maior chance de contratação para o serviço de manutenção dos trens doados pela Renfe;

24) Além disso, as referências aos 48 Trens Unidade Elétrico da Renfe e os “10 Siemens” da Série 3000 eram informações públicas no momento do envio da referida mensagem (24 de outubro de 2001). A CPTM havia publicado, em 20/10/2001, os avisos de licitações para manutenção dos trens das séries 2100 e 3000. O próprio Sr. Henry Munhoz admite o referido fato ao afirmar que “não existiam informações confidenciais uma vez que a Série 2000 já havia sido assinado o Contrato e os editais das Séries 3000 e 2100 já eram públicos, não havendo nenhum outro Projeto futuro na data do e-mail, ou seja, em outubro de 2001”. Não há, portanto, qualquer ligação entre o documento em questão e as condutas investigadas;

25) A peça acusatória toma como indício da participação dele em condutas colusivas documentos absolutamente desconexos, juridicamente inválidos, menções indiretas e, principalmente, premissas apontadas pelos Signatários. Também apresenta acusação genérica que não é capaz de distinguir as nítidas diferenças de conjunto probatório entre empresas e pessoas físicas, ignorando detalhes, contexto e circunstâncias particulares.

I.4.19 Ronaldo Moriyama

37. Em sua defesa administrativa, Ronaldo Moriyama alegou em síntese que:

1) Foi um dos fundadores da MGE em 1991, posteriormente em 1992 vendendo suas cotas aos outros sócios fundadores e mudando para se tornar gerente de motores elétricos da GEVISA. Em 1999, a GEVISA saiu do ramo de motores elétricos, Ronaldo saiu da GEVISA retornou a MGE como sócio cotista. De 1999 a 2008, ele

VERSÃO PÚBLICA

exerceu o papel de Diretor Geral de Serviços de Locomotivas e Equipamentos de Tração e frenagem de trens de passageiros da MGE. No ano de 2008, o grupo norte-americano Caterpillar adquiriu 100% das cotas da MGE, e de julho de 2008 a setembro de 2011, Ronaldo seguiu trabalhando na MGE como Diretor Geral da Empresa, até se aposentar e se afastar do setor em setembro de 2011;

2) A MGE operava no período da conduta como mera prestadora de serviços para as empresas de grande porte representadas neste Processo Administrativo, explorando atividades de fabricação de componentes, motores, prestando serviços de manutenção e reformas de trens elétricos. Dado o escopo de trabalho da MGE, ela não teria porte ou expertise para ser uma concorrente das empresas de grande porte citadas acima, restringindo-se a ser subcontratada ou parceira dessas empresas e para prestar esses serviços de manutenção;

3) A MGE só foi citada pelos Signatários no item 86 do Histórico da Conduta, que não possibilita qualquer conclusão sobre o cometimento de ilícitos anticompetitivos imputados à MGE e/ou a Ronaldo Moriyama. Aliás, sustenta *que a mera ciência de um possível acordo anticompetitivo, sem que o representado tome qualquer providência a respeito, não configura uma conduta possível de punição antitruste*, conforme precedente do Processo Administrativo nº 08012.011027/2006-02;

4) A acusação direcionada a ele é genérica, não tendo havido na nota de instauração a individualização da conduta que detalhasse o ilícito anticoncorrencial praticado por ele. A Nota se restringe a no item 35 afirmar genericamente que *"o conjunto probatório reunido permite concluir pela presença de fortes indícios de que as empresas e pessoas físicas discriminadas (...) teriam celebrado ajustes com a finalidade de fixar preços, dividir mercado e ajustar condições, vantagens ou abstenção em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares*. No entanto, nos itens 40 e 41 da Nota a SG se limita a listar o representado como uma das pessoas físicas ligadas a MGE e menciona “indícios robustos” de seu envolvimento sem listá-los ou detalhar sua participação na conduta;

5) A SG falhou em reunir evidências substanciais o bastante para justificar uma instauração contra o Representado;

Manutenção dos trens – 1ª rodada: anos 1999–2003 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

6) Num primeiro momento, quando do lançamento da Concorrência Internacional nº 001/01, para manutenção de 10 trens da Série 3000, a Siemens foi declarada vencedora do certame em 13 de julho de 2002 e apenas em 19 de junho de 2002 – portanto após ter sido declarada vencedora do certame –, é que a empresa se comprometeu em subcontratar a MGE para realizar parte do escopo da licitação e efetivamente o fez. Tal fato pode ser comprovado através dos anexos 5 e 6 de sua defesa;

7) O indício colacionado no §93 da NT PA 81/2014 foi elaborado por Maurício Memória e encaminhado a Álvaro Colomer, ambos da Temoinsa, no qual Maurício Memória afirma ter conversado com o Representado acerca da subcontratação da

VERSÃO PÚBLICA

MGE no âmbito do projeto de manutenção dos trens da Série 3000. Tais anotações *se inserem no contexto das mensagens eletrônicas que constam às fls. 270/276 do Apartado Confidencial, onde constam várias ações de Álvaro Colomer para que a Siemens reconsiderasse a decisão de subcontratar a MGE, ao invés da Temoinsa, para prestar parte do escopo do projeto de mobilidade em questão.* Dito isso, tais mensagens indicam apenas que embora a Siemens tenha se comprometido a subcontratar a Temoinsa, a empresa optou pela MGE e, por isso, a Temoinsa estaria “desesperada” para angariar os serviços do projeto de manutenção da Série 3000. Por fim, isto não imputa a realização de qualquer ilícito por parte da MGE e/ou do Representado;

8) Com relação ao documento de fls. 2155/2160 do “Apartado”, trata-se de contrato de prestação de serviços firmado entre a MGE e a empresa Trends Engenharia e Tecnologia S/C Ltda (doravante denominada “Trends”). Em primeiro lugar, esclarece-se que a CPTM contratou a Mitsui para prestar serviço de manutenção dos 10 trens da Série 3000 antes da Siemens lograr-se vencedora da licitação feita. Com isso, a Mitsui contratou a Trends que, por sua vez, celebrou contrato com a MGE para que esta alocasse mão de obra especializada com vistas a atender o contrato anterior firmado entre Mitsui e Trends. Portanto, o documento supramencionado seria inócuo da perspectiva concorrencial no que diz respeito ao Representado;

9) Quando ao documento de fls. 2161 do “Apartado”, trata-se de anotação feita pelo próprio, quando indicou que teria reunião com a Trends para ajustar o serviço a ser prestado pela MGE, dentro da dinâmica acima relatada.

10) Por fim, o documento de fl. 2166 do “Apartado”, representa apenas um contato comum da CPTM com as empresas do setor para saber se haviam interessados em fazer manutenção dos trens, sondando interessados de antemão para evitar licitações desertas. O Representado ainda alega que todas as informações trocadas em e-mails eram de conhecimento público;

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 2^a rodada: anos 2006–2008 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

11) Em 2007, a CPTM lançou uma nova licitação para manutenção dos trens da Série 3000, e, tal como na 1^a rodada, a Siemens logrou-se vencedora e optou por subcontratar a MGE, tendo em vista sua performance altamente reconhecida e elogiada pela CPTM na 1^a rodada. Conforme exposto, não há nada de ilícito em tal conduta;

Projeto Boa Viagem – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

12) Nesse projeto, a MGE ingressou consorciada a Siemens no consórcio denominado NOVOTREM. No consórcio, a MGE era responsável pela parte de manutenção e reforma dos trens da CPTM. Todavia, o consórcio somente sagrou-se vencedor no lote C5 da Concorrência nº 8488402011 e a Siemens contratou as empresas Procint e Constech para auxiliar no gerenciamento do contrato;

13) A principal evidência da participação da MGE em acordo anticompetitivo nesse mercado seria e-mails acostados as fls. 869/870, onde Peter Gölitz, em 29 de outubro

VERSÃO PÚBLICA

de 2014 (um mês após a CPTM ter lançado o edital da licitação), estava apenas estudando as suas possibilidades de consórcios e parcerias para ingressar na licitação, prática comum no setor. O conteúdo do documento também fala em “ganhar tempo com a CCC” (Construtora Camargo Correia), o que, segundo o Representado, seria comum: seria a Siemens tentando evitar que a CCC fechasse algum contrato antes da Siemens tomar uma decisão sobre assunto;

14) O segundo trecho da conversa acostada aos autos confirma que o Representado não passava informações sensíveis a concorrentes e não estava envolvido em condutas anticompetitivas “antes de nos procurar, os senhores da CCC foram à MGE e conversaram com o Sr. Moryama para saber se poderiam participar na reforma da porção mecânica dos trens, para o qual o Ronaldo não manifestou nenhuma limitação, apesar de não passar muita informação”, “ao checar estas informações com o Ronaldo, me ficou claro que se tratou de uma manobra evasiva”;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

15) Na menção a seu nome no §175 da NT PA 81/2014, a SG/CADE meramente o listou como representante da MGE e também tentou demonstrar uma ilusória ilicitude quanto ao seu papel na contratação de Luiz Costa e Ben-Hur Viana pela Siemens. No entanto, tal contratação é lícita, bem como sua atuação para que tal transação acontecesse. Afinal, a própria Nota Técnica em seus itens 174 e 175 deixa claro que a contratação dos funcionários da Alstom pela Siemens era essencial para que o consórcio se tornasse competitivo como mostra o trecho do edital de licitação de manutenção do Metrô DF publicado em 2005;

16) Com isso, o fato da própria Nota Técnica da SG admitir que havia motivações técnicas para que os funcionários da Alstom fossem contratados pelo Consórcio, demonstram que a única prova e única ocorrência do nome do representado no Histórico da Conduta e na Nota de Instauração não configuraria indício suficiente para justificar a presença dele no polo passivo;

17) O escopo desta licitação fazia com que fosse necessário a presença de uma empreiteira, no caso, a Serveng, e de uma empresa com capacidade de manutenção e recondicionamento de trens, como a MGE, que já havia participado de parcerias bem-sucedidas com a Siemens no passado. No entanto, ao analisar o edital, o consórcio chegou à conclusão que seria necessária a presença de mão de obra qualificada que tivesse participado da fase anterior de manutenção dos trens, daí surgiu a necessidade de contratar Luiz Costa e Ben-Hur Viana para ajudar na qualificação do consórcio, pois ambos possuíam certidões de acervo técnico exigidas no edital, tendo em vista que participaram do consórcio AIT na fase anterior de manutenção do Metrô DF. Além disso, Luiz Costa havia trabalhado na GEVISA com o representado nos anos 90 e, por isso sua proximidade com ele. O anexo 13 da defesa traz as qualificações técnicas de ambos e a aplicabilidade na licitação;

18) A parceria entre Siemens e MGE já havia sido acordada muito antes da divulgação do edital de licitação do Metrô DF, que ocorreu em 28 de novembro de 2001. Isto porque em 23 de agosto de 2004, Siemens e MGE já haviam pactuado que atuariam de forma conjunta em futuro projeto, o qual a MGE teria participação de 35%

VERSÃO PÚBLICA

do valor da proposta a ser eventualmente entregue ao Metrô – DF (fl. 40). Tal entendimento pode ser comprovado através do Anexo 14 trazido pelo Representado;

19) Além dos amplos esforços para o consórcio ser competitivo na licitação em questão, esse certame foi marcado por intensa briga judicial entre os quatro consórcios que disputavam o certame, evidenciando o caráter competitivo da licitação;

Reforma linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo

20) Não há qualquer menção na Nota ou no Histórico da Conduta apresentado pelos Signatários, envolvendo a Siemens, a MGE ou o Representado nessa licitação. No entanto em 23 de abril de 2008, a MGE firmou com a Siemens um memorando de entendimentos visando uma parceria para essa licitação, onde novamente a MGE prestaria o serviço de manutenção e reforma de trens. Apesar disso, pouco tempo depois a Siemens desfez o acordo sem nenhum motivo aparente para tanto. Tal cancelamento de parceria implicaria numa perda de receita de cerca de R\$ 92.000.000 à época. Tal cancelamento consta às fls. 1986 a 1988 do “Apartado”, onde a MGE recebeu uma multa compensatória pelo descumprimento do memorando pela Siemens;

Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

21) Nessa licitação, a MGE não possuía capacidade de disputar sozinha por ser uma empresa focada na manutenção e reforma de trens e, portanto, estava impossibilitada de fornecer os 24 trens solicitados pela CPTM. Uma parceria com a Siemens também foi descartada, tendo em vista o seu descumprimento do memorando de entendimentos na licitação do Metrô São Paulo – Reforma das linhas 1 e 3;

22) Como a MGE não conseguia fornecer os 24 trens licitados, o Representado foi responsável por estabelecer contato com as grandes empresas do setor, na tentativa de estabelecer uma parceria e disputar a licitação. Dentre essas negociações, formou-se parceria com Alstom, pelo fato dela não ter expertise na manutenção de trens e a MGE, por sua vez, não ter expertise na fabricação de trens novos. Esse seria o contexto do e-mail acostado às fls. 2167/2169 do “Apartado”, no qual Ronaldo Moriyama discutia estratégias para participar da licitação;

23) A parceria entre a Alstom e a MGE não trouxe competitividade às empresas nesta licitação e, em razão disso, tanto a Alstom quanto a MGE saíram à procura de investidores, contexto que explica o e-mail envolvendo representado às fls. 2167/2169 e 2235/2237 do “Apartado”. O anexo 20 de sua defesa também traz as diversas reuniões e e-mails travados entre a MGE e a Alstom, buscando investidores e demonstrando a intenção de vencer a licitação.

I.4.20 Mitsui

38. Em sua defesa administrativa, a Mitsui, alegou em síntese que:

VERSÃO PÚBLICA

- 1) Esta SG/CADE definiu erroneamente o mercado relevante, na medida em que cada licitação citada na NT PA 81/2014 envolveu diversos objetos, produtos e serviços completamente diferentes e, por isso, seria inverídica a afirmação de que tais produtos/serviços de um determinado projeto seriam parte do mesmo mercado relevante. Sobre esta alegação, sustenta que empresas atuantes em mercados diferentes ainda que *entrassem em um eventual acordo para reduzir o nível de concorrência a fim de aumentar os preços e seu próprio lucro, tais empresas não causariam qualquer efeito sensível no mercado*, dado que não são concorrentes, por estarem em níveis distintos da CADEia de produção do mercado metro–ferroviário, conforme estabelecido pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE;
- 2) Os consórcios eram necessários, tendo em vista o alto grau de complexidade dos projetos e que seria impossível de atender as especificações feitas de maneira isolada;
- 3) A SG/CADE alega que a Mitsui participou de 4 (quatro) dos 15 (quinze) projetos investigados neste Processo Administrativo. No entanto, a Mitsui sustenta que participou apenas da execução do projeto de construção da Linha 5 do Metrô São Paulo e nos projetos das Linhas 1 e 3, também do Metrô São Paulo, a Representada teria apenas recebido comissão pela venda de motores de tração fabricados pela Toshiba;
- 4) Esta SG/CADE, apesar de ter enfatizado, em diversos e-mails trocados entre concorrentes, que ocorreriam reuniões a fim de, supostamente, dividir o escopo de diversas licitações, não houve qualquer comprovação do acontecimento destas;
- 5) Tendo em vista a complexidade dos projetos, era totalmente comum e lícita a comunicação entre concorrentes, para alocar, de acordo com a expertise de cada empresa, quem poderia executar quais objetos dos projetos;
- 6) Esta SG/CADE não dispõe de qualquer prova direta a respeito do cartel e que os supostos indícios precisam ser avaliados sob a regra da razão, tendo em vista que não se tratam de acordos que explicitamente apenas visam impedir a concorrência em licitações o que, em verdade, seria uma ilegalidade *per se*;
- 7) A tese de ausência de racionalidade comercial e/ou econômica justifica a participação da empresa em qualquer ilícito anticoncorrencial e também nega sua participação em qualquer reunião ou tratativa neste sentido;

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

- 8) Sua estratégia inicial de participação no certame era formar consórcio com a Alstom, única que possuía fábrica de trens no Brasil. Dessa forma, a Mitsui obteria financiamento do *Export–Import Bank of Japan* (EXIM) para cumprir o objeto do edital.
- 9) Como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (“BID”) foi o financiador do projeto, a Mitsui decidiu participar da licitação a fim de constituir consórcio com alguma das empresas pré–qualificadas, embora não tenha obtido êxito nesta empreitada. No entanto, segundo o edital, as empresas que não se pré–qualificaram (era o caso da Mitsui) não poderiam se reconsortiar. Dessa forma, como ainda tinha

VERSÃO PÚBLICA

interesse em participar do certame, encontrou um fornecedor competitivo de ar condicionado, tendo em vista que nenhuma das empresas que formaram o consórcio SISTREM produziam tal produto e buscou contratos com as empresas vencedoras para fornecer tal produto. A Mitsui defende que isto nada tem de ilegal e que esta SG/CADE não demonstrou de forma cabal que a formação do consórcio SISTREM teria decorrido de um cartel;

10) Era necessário o consorciamento para participação no certame, tendo em vista sua natureza *turn key*, demandando, portanto, ampla gama de produtos e serviços a serem prestados e fornecidos pelas empresas. Além disso, o valor do contrato foi de aproximadamente U\$S\$ 300 milhões e seria inviável que uma única empresa pudesse cobrir *todos estes escopos*;

11) Ainda quanto ao supracitado certame, defende a Mitsui que *pode ser necessário que os potenciais licitantes troquem certas informações sensíveis do ponto de vista concorrencial, a fim de discutir as vantagens ou desvantagens de participarem em conjunto na licitação e qual papel teria cada licitante em potencial, caso se logrem vitoriosos na licitação. Não é desejável do ponto de vista de política da concorrência, tampouco, proibir tais trocas de informações, uma vez que tal proibição prejudicaria a participação conjunta em licitações e, por sua vez, poderia promover a própria concorrência. Partindo do princípio de que a apresentação de uma proposta conjunta, em si, não representa preocupações concorrenceias, um número mínimo possível de membros necessários para trocar o mínimo de informações possíveis como parte de seus esforços para se prepararem para a apresentação conjunta de proposta a uma licitação, na prática, não deveria restringir a concorrência e, assim, não deve-se falar em violação à legislação concorrencial*;

12) Não há menções a e-mails trocados entre esta e as outras empresas envolvidas no projeto e que os poucos contatos mantidos com outros *players* referem-se ao fornecimento de ar-condicionado e outros equipamentos de oficina, o que é legítimo e autorizado pela Lei nº 8.666/93;

13) As supostas reuniões ocorridas no escritório da Mitsui não são evidências de cartel, porque estas foram oportunidades em que os termos do contrato foram discutidos com as empresas contratantes, tais como os requisitos específicos do equipamento que a Mitsui se obrigava a entregar e dos outros materiais que seriam necessários para que se chegasse em um acordo. Dessa forma, defende que tal contato entre as partes é racional, legítimo e necessário;

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 1^a e 2^a rodadas: anos 1999–2003 e 2011–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

14) Cogitou participar dos certames que visavam a manutenção dos trens porque, normalmente, também há a exigência de fornecimento de algumas partes sobressalentes e equipamentos a serem substituídos;

15) Como não poderia participar sozinha do certame – porque a Mitsui não oferecia os serviços de manutenção –buscou licitamente um parceiro comercial;

VERSÃO PÚBLICA

16) A Representada não foi contratada pelo Consórcio CONSMAC (ganhador da licitação da Série 2100), pois, apesar de ter interesse, não participou das licitações referente às Séries 2000, 2100 ou 3000;

17) Quanto ao Memorando de Entendimento (“MoU”), acostado à fl. 93 da NT PA 81/2014, assinado por MITSUI, SIEMENS e TEMOINSA, contendo a participação das empresas nas licitações referentes as Séries, 2100 e 3000, a SG/CADE alega que tal MoU seria bastante para comprovar o compartilhamento de informações sensíveis entre os concorrentes. No entanto, a Mitsui defende que tal MoU é apenas uma confirmação de que a Representada era considerada como uma confiável fornecedora de produtos japoneses/asiáticos de alta qualidade;

18) Quanto à licitação para a Série 3000, *seria racional estar pronta para participar* dado que na licitação original, a Representada forneceu dez das composições originais da Série 3000 para a CPTM por meio de consórcio com a SIEMENS que forneceria o serviço, ao passo que a MITSUI importaria as peças. Dessa forma, Mitsui e SIEMENS *concordaram que a Siemens submeteria uma proposta ao Projeto S3000 e subcontrataria a Mitsui, caso fosse a vencedora da licitação.* Na licitação para a Série 2100, a Siemens questionou a Mitsui quanto à possibilidade de trabalhar com a Temoinsa e esta concordou que ambas – Mitsui e Temoinsa – participariam nos projetos das Séries 2100 e 3000. Dessa forma, o MoU firmado entre Mitsui, Siemens e Temoinsa (fls. 189 – 1897 do apartado), visa, de forma legítima, *permitir que a Siemens, Temoinsa e Mitsui participasse das licitações para as Séries 2100 e 3000 de forma bastante confortável, sabendo que elas seriam capazes de adimplir qualquer acordo que fosse firmado com a CPTM;*

19) A Siemens desfez repentinamente o acordo comercial com a Mitsui para participar sozinha da licitação, o que seria a maior prova de inexistência do suposto cartel;

20) Quanto ao indício colacionado no §93 da NT PA 81/2014, o MoU fora encontrado na sede da MGE e, provavelmente, este arquivo fora levado por um ex-funcionário da Mitsui, o que não significa que houve compartilhamento de informações sensíveis entre concorrentes, conforme alega esta SG/CADE;

21) Quanto a manuscrito apreendido na sede da CAF, acostado entre às fls. 2454 – 2456 do apartado, o qual descreve uma possível divisão do escopo do objeto da licitação da Série 2100 e 3000, não há qualquer menção à Mitsui, até porque, conforme exposto, a empresa foi descartada pela Siemens;

22) Por fim, a Mitsui ressalta, mais uma vez, que não foi subcontrata e que também não participou de nenhuma dos certames para qualquer das Séries licitadas pela CPTM;

23) Quanto à “pirâmide invertida” e tabela apreendida na CAF, que supostamente alocam os projetos licitados para empresas concorrentes, citadas pela NT PA 81/2014 Técnica nos §§144 e 145, a Mitsui alega, que até este momento, não é feita qualquer menção à empresa nos documentos apreendidos;

VERSÃO PÚBLICA

24) Já na alegação feita no §149 da NT PA 81/2014, de que a Siemens estaria negociando a subcontratação da Temoinsa e MGE nas licitações referentes as Séries 2100 e 3000, a Mitsui alega que este mesmo documento foi apresentado como evidência de conluio para a 1^a rodada de manutenção (pg. 43 da nota) e que o documento sequer está datado. Aliás, a Mitsui sustenta que este era simplesmente uma cópia do documento da 1^a rodada de manutenção levado para a MGE por um ex-funcionário da Mitsui;

25) Por fim, ressalta que não há qualquer outro documento que mencione ou inclua a Mitsui em suposto acordo ilegal;

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

26) A Mitsui sustenta que nunca participou do processo licitatório para aquisição de 64 carros e, portanto, não pode ser acusada de participar de uma suposta negociação ilícita sendo que sequer envolver-se em tal certame;

27) Tentou, juntamente com a HYUNDAI-ROTEM, participar da licitação para o fornecimento de 320 trens e diante da grande quantidade de trens a serem fornecidas, ambas as empresas decidiram convidar a Alstom e Toshiba para o consórcio. Tendo a TOSHIBA participado do consórcio, não haveria racionalidade para subcontratação a SIEMENS;

28) No intuito de comprovar que não houve acordo entre as empresas, a Mitsui alega que demonstrou às autoridades competentes os erros de cálculo do preço submetido pela CAF, devido a questões tributárias. Também cogitou apresentar recurso – embora este nunca tenha sido apresentado –, *uma vez que a proposta da SIEMENS foi melhor do que o consórcio da Alstom e a desqualificação da empresa CAF não resultou na vitória do consórcio da Alstom na licitação*;

29) Por fim, a Mitsui procurou, de forma legítima e legal, outros *players* do mercado para atender o complexo escopo do edital e para se juntar a potenciais licitantes e tentar ganhar a licitação, dado que os seus produtos poderiam ser complementares aos produtos ofertados pelas demais empresas;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

30) A única participação que teve nas licitações para modernização das linhas 1 e 3 do Metrô de São Paulo resumiu-se em auxílio prestado a um dos licitantes para encontrar um fornecedor de um equipamento específico, qual seja, os motores de tração da Toshiba e que não existiu mais nenhuma participação de qualquer natureza por parte da Mitsui nesses projetos;

Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

31) O edital exigia a formação de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, dispendo de US\$ 100 milhões de capital próprio – o que foi considerado muito alto para todas às empresas –, e ocorreu a criação de um fundo de capital para cada

VERSÃO PÚBLICA

empresa, no qual o patrimônio total deveria ser equivalente à parcela que cada uma seria obrigada a cumprir do escopo do projeto, ressaltando que a Mitsui jamais seria capaz de cumprir com a integralidade do certame sozinha;

32) As empresas não chegaram a um entendimento comum e não formaram o consórcio, diante disso a Mitsui cogitou convidar a CAF para formar o consórcio, tendo em vista que a BOMBARDIER estaria avaliando a sua participação, por discordar da parte do projeto que cada membro do consórcio teria direito;

33) A ausência de definição precisa da participação de cada Representado no suposto cartel prejudica o exercício do seu direito de defesa e que, por isso, o caso deve ser arquivado em relação à Representada.

I.4.21 Masao Suzuki

39. Em defesa administrativa, Masao Suzuki alegou em síntese que:

1) Foi vice-presidente da Divisão de Transportes da Mitsui entre 1995 e 2008, defende que o cartel não foi contínuo porque, em primeiro lugar, dos 15 projetos citados na NT PA 81/2014, o nome do Representado aparece apenas 2 vezes (quando da licitação da Linha 5 do Metrô São Paulo e na fase 1 da licitação promovida pela CPTM para manutenção dos trens das Séries 2100 e 3000), o que provaria que não participou de forma contínua no suposto cartel;

2) Nem ele ou a Mitsui, empresa que trabalhava na época dos fatos, estavam alinhados com o grupo que teria organizado e implementado o suposto grande e único cartel;

3) O lapso temporal entre os indícios dos primeiros projetos em que Masao Suzuki é mencionado (Linha 5 – CPTM e 1ª fase da licitação da CPTM para manutenção dos trens de Séries 2100 e 3000) e o último (licitação da CPTM para aquisição de carros da Série 5000) é de aproximadamente 5 anos, sendo que, pelo menos, mais três projetos foram realizados durante este tempo, nos quais não há quaisquer indícios de participação da Mitsui ou do Representado;

4) A Mitsui lucrou apenas R\$ 35 milhões de reais dos R\$ 8,6 bilhões de reais pagos pela administração pública aos 15 projetos sob investigação pela SG/CADE, motivo pelo qual não há qualquer racionalidade para integrar o suposto grande cartel, tendo em vista os riscos e as multas que poderiam ser aplicadas caso a conduta fosse descoberta. Nesse sentido, alega que o suposto cartel não acrescentaria na sua remuneração, tendo em vista que já ocupava o cargo máximo possível no Brasil e não tinha interesse naqueles fora do país;

5) Esta SG/CADE falhou em individualizar de forma clara e expressa a suposta conduta ilegal que foi imputada ao Representado, bem como ao apontar os documentos que suportariam tal acusação;

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM):

VERSÃO PÚBLICA

6) A Mitsui buscou a Alstom para formar consórcio e fornecer sistemas auxiliares e material rodante, além de ser responsável por obter financiamento junto ao banco japonês “Export–Import Bank of Japan”. No entanto, a Alstom decidiu participar sozinha do certame e a Mitsui foi desqualificada na fase de pré-qualificação. A partir disso, a Mitsui procurou as demais empresas qualificadas, a fim de verificar se alguma delas necessitaria de algum equipamento e/ou serviço, quando, então, Masao Suzuki encontrou-se com representantes das integrantes do Consórcio SISTREM, na sede da Mitsui, antes destas apresentarem a proposta que os tornaram vencedores. Após algumas reuniões, tais empresas decidiram subcontratar a MitsuiI, na hipótese do Consórcio SISTREM lograr-se vencedor. O Memorando de Entendimentos prevendo tal cenário fora assinado em 18 de abril de 2000 (fls. 1690–1696 do apartado);

7) Só participou de reuniões na sede da empresa em que trabalhava e nenhum representante da TTrans ou de empresas integrantes do Consórcio Metrô Cinco, participaram destes encontros, bem como nunca foi tratado qualquer assunto relacionado a um cartel ou sobre a possibilidade do Consórcio SISTREM subcontratar a TTrans;

8) Só teve conhecimento dos fatos quando da assinatura do documento “Aditivo 2 ao Acordo Interno do Consórcio” e que isto foi solicitado pelo Consórcio SISTREM, de maneira que ele não tinha qualquer poder de voto ou ingerência sobre quem poderia ou não ser subcontratado;

9) A Mitsui não foi pré-qualificada na licitação e não possuía capacidade para apresentar propostas individuais, tendo em vista que não poderia fornecer todos os serviços e equipamentos objeto da licitação;

10) Não tinha conhecimento de suposto acordo para formar o reconsorciamento das empresas, tendo em vista que a Mitsui sequer foi pré-qualificada neste certame ou, tampouco, foi parte efetiva do consórcio SISTREM;

11) Não há nos autos qualquer documento capaz de demonstrar o seu envolvimento e/ou conhecimento sobre suposto acordo nessa licitação.

Manutenção dos trens– 1^a rodada: anos 1999–2003 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

12) Em meados de 1997 a Mitsui, juntamente com a Siemens, foi a responsável pelo fornecimento dos trens da Série 3000 à CPTM, bem como pelo apoio à manutenção desses trens até 2002, até quando este serviço passou a ser fornecido integralmente pela Siemens, na qualidade de vencedora da supracitada licitação. Isto posto, em meados de 2001, já havia informações no mercado de que o edital da supracitada licitação seria aberto e, como a MITSUI tinha interesse em continuar o serviço prestado, Masao Suzuki procurou Everton Rheinheimer (Siemens) para que ambas as empresas formassem um consórcio para participar do certame relacionado à Série 3000. Everton Rheinheimer informou que a Siemens pretendia participar sozinha, mas que poderia subcontratar a Mitsui para fornecimento de algumas peças/serviços, recebendo 30% do escopo do projeto. Depois dessa definição, a Siemens informou que teria feito acordo também com a Temoinsa, para que ambas participassem das

VERSÃO PÚBLICA

licitações da 1^a rodada quanto aos trens da Série 3000 e 2100. Dessa forma, teria ficado acordado que Siemens e Temoinsa participariam em consórcio da licitação da Série 2100 e que a Temoinsa seria subcontratada pela Siemens – caso fosse vencedora – na Série 3000, ficando aquela com 20 do escopo deste último projeto. No entanto, Masao Suzuki alega que discordou veementemente de tal arranjo, de maneira que, ao final, a Temoinsa ficaria com 10% e a Mitsui com 20% do escopo da licitação para a Série 2100. Em contrapartida, Siemens e Temoinsa subcontratariam a Mitsui na Série 3000, para que esta prestasse 12% do escopo do projeto e que tais tratativas foram formalizadas no Memorando de Entendimentos, de 14/12/2001, acostado às fls. 1894–1897 do apartado. No entanto, a SIEMENS – vencedora da licitação para a Série 3000 –, na pessoa de Evertom Rheinheimer, descumpriu o acordo, e que as durante tais tratativas, Masao Suzuki não se reuniu com representantes das empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF e/ou PROCIT;

13) Maurício Memória (Temoinsa), Geraldo Filho (Alstom), Murilo Cunha (CAF) e Serge Themsche (Bombardier), podem, através de depoimento pessoal, comprovar que Masao Suzuki nunca estive presente em tais reuniões;

14) A Mitsui não foi subcontratada pelo consórcio CONSMAC, composto pela Alstom e CAF, vencedores do certame, fato esse confirmado pelo Promotor de Justiça do Estado de São Paulo, na denúncia crime apresentada ao Juízo Criminal de São Paulo, pelo Dr. Marcelo Mendroni;

15) Quanto ao indício apontado no item 54 do Histórico da Conduta (fl. 80, 0006339), não há menção ao destinatário deste e-mail e, tampouco, quem teria sido copiado, de maneira que *a veracidade da informação de que o tal e-mail teria sido endereçado aos dois funcionários da MITSUI encontra-se, no mínimo, sob suspeição*. Além disso, alega não se recordar de ter recebido tal e-mail e afirma ser comum que *empresas integrantes de um mesmo consórcio façam projeções, com base em diferentes cenários, sobre possíveis preços que podem ser oferecidos para tentar ganhar uma licitação*;

16) Não existia um “único e grande cartel” e, se assim fosse, desde o processo licitatório do projeto da – Linha 5, promovida pela CPTM, não seria necessário que *as empresas supostamente envolvidas nesse “único acordo” chegassem a “um outro acordo”* à época desta licitação;

Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

17) À época da licitação, exercia a função de Vice-Presidente Sênior da Mitsui, de forma que não estava mais à frente das atividades diárias da área de transportes, sendo apenas consultado quando necessário;

18) A Mitsui havia optado por consorciar-se com a Siemens, Bombardier e Tejofran, tendo em vista a necessidade de constituição da empresa “Newco” e que, para tanto, as empresas integrantes do Consórcio teriam que aportar recursos para a integralização de seu capital. No entanto, não houve entendimento entre as empresas e o consórcio não participou desta licitação;

VERSÃO PÚBLICA

19) Nunca encontrou ou conversou com Cesar Ponce de Leon, Luiz Ferrari, Wagner Ribeiro, Isidro Quinonero ou Antonio Oporto sobre o supracitado projeto e que, tampouco, teria ciência de eventual acordo ilícito entre concorrentes;

20) Da proposta citada no e-mail encaminhado por Cesar Ponce de Leon, em 19 de setembro de 2009 (fl. 1268 do apartado), depreende-se que, se esse e-mail realmente se referia à possibilidade de tais empresas encontrarem uma solução conjunta para evitar concorrência no certame, o conteúdo deste documento deixa claro que tais tratativas visavam formar um único consórcio, feito exclusivamente entre CAF e Alstom;

21) Que o sobrenome “Suzuki”, mencionado às fls. 1952–1957 do “Apartado”, podem, na verdade, fazer referência ao Sr. Yasuhiro Suzuki, Diretor Sênior da Divisão de Projetos da MitsuiI e que este também estaria envolvido em tal projeto, na qualidade de representante da Mitsui alemã.

I.4.21 MPE, Adagir Filho, José Valladão e Rodrigo Costa

40. Em suas defesas administrativas, MPE, Adagir Filho, José Valladão e Rodrigo Costa alegaram, em defesa conjunta, em síntese:

1) Os supostos indícios robustos de infração à ordem econômica contra os Representados, resumem-se apenas às informações prestadas pelos Signatários. A Doutrina e a Jurisprudência entendem que, por se tratar de depoimentos de co-investigados, diretamente envolvidos e interessados no rumo da investigação e/ou do processo, as suas declarações não merecem plena credibilidade, a não ser se corroboradas por outras provas trazidas aos autos;

2) Diante de editais que permitem a participação de consórcios nos certames licitatórios, não representa formação de cartel ou qualquer infração à ordem econômica, que diversas empresas concorrentes no mesmo mercado mantenham contato entre si, realizem reuniões, sondem os interesses recíprocos, troquem correspondências e firmem acordos com vistas à formação dos consórcios para participarem das diferentes licitações;

3) Não basta comprovar a existência de um acordo, combinação ou ajuste para caracterizar ato ilícito, existência de cartel e infração à ordem econômica, pois é perfeitamente possível haver acordos, combinações e ajustes entre concorrentes – fora das hipóteses dos incisos I a IV, do art. 36, da Lei 12.529/2011 – que sejam lícitos e louváveis;

4) No presente caso, trata-se de um mercado que, pela alta exigência de capacitação técnica/operacional e qualificação econômico-financeira, possui um número restrito de players, os quais necessariamente mantêm contato habitual entre si em razão de suas relações comerciais, mesmo porque os editais das licitações permitem a formação de consórcios entre as empresas. Ou seja, a Nota Técnica transforma as circunstâncias particulares do mercado – circunstâncias que exigiriam muito maior cautela e prudência na análise da documentação dos autos – em "fatores facilitadores" do cartel;

VERSÃO PÚBLICA

5) Toda a argumentação da NT PA 81/2014 padece do conhecido erro de lógica denominado petição de princípio (*petitio principi*) que consiste em tomar como prova o que é preciso demonstrar, ou, dito de outra forma, tentar provar urna conclusão com base em premissas que a pressupõe como verdadeira. Outro erro de lógica em que parece ter incorrido a referida Nota Técnica foi a "generalização precipitada". Essa falácia argumentativa consiste em tirar conclusões com base em premissas insuficientes, ou, dito em outras palavras, julgar uniformemente situações diversas, de um mesmo universo, com base em uma amostragem precária, ignorando detalhes, fatores e circunstâncias particulares;

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

6) Sobre a 1^a rodada, a Representada MPE participou da licitação, mas foi inabilitada por problemas de documentação, não tendo prestado qualquer serviço nesses contratos. Por isso, não há – e nem poderia haver – qualquer imputação de conduta ilícita à Representada MPE.

7) Em relação à 2^a rodada, os documentos acostados aos autos são simples planilhas, nas quais consta a divisão dos trabalhos e do faturamento previsto para o contrato, dentre as seis empresas participantes do consórcio. Tratam-se de documentos normais, lícitos e corriqueiros, que necessariamente devem existir num consórcio de empresas que disputa uma licitação. No que diz respeito à Representada MPE, é preciso ressaltar que todos os documentos relevantes apresentados nesse tópico foram escritos por terceiros e, por isso, não tem condições de esclarecer com precisão as circunstâncias e o contexto em que tais documentos foram produzidos;

8) Na 2^a rodada de licitações, a CPTM estava insatisfeita com a execução dos contratos anteriores e o edital (tempo x serviço) exigia a união dos esforços de várias empresas. A MPE havia obtido toda a documentação e atestados necessários para participar da licitação. Após laboriosas negociações, foi acertado entre as empresas Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa, Tejofran e MPE a criação do consórcio COMAFER, para participar da licitação da 2^a rodada da CPTM. Esse consórcio sagrou-se vencedor da licitação e realizou regularmente o objeto da contratação, de acordo com o escopo atribuído internamente a cada empresa. Quanto à subcontratação da Trans para serviços de revisão geral (caldeiraria), é preciso dizer que o escopo subcontratado era exclusivo das empresas Alstom, CAF e Bombardier e os pagamentos foram feitos diretamente por essas empresas. Ou seja, nunca houve emissão de notas para o consórcio. A leitura dos e-mails indicados (fls. 3758/3761 do “Apartado”), deixa claro que a Representada MPE não teve qualquer poder de decisão sobre essa contratação;

9) No que tange à 3^a rodada, como se tratam de documentos elaborados por terceiros, a MPE não tem condições de esclarecer com precisão as circunstâncias e o contexto a que tais documentos se referem. No entanto, aparentemente, a maioria desses documentos referem-se a discussões e negociações de empresas players do mercado sobre a formação de consórcios para participar da licitação. O que aconteceu na 3^a rodada de licitações da CPTM foi: a MPE inicialmente decidiu consorciar-se com as empresas Temoinsa e Tejofran / Trail e participou de todo o processo de

VERSÃO PÚBLICA

elaboração de proposta. Porém, como não conseguiu obter uma certidão fiscal a tempo, retirou-se do consórcio e não participou da licitação. Diante da impossibilidade de a MPE participar da licitação e, tendo em vista a necessidade do Consórcio apresentar acervo técnico com experiência mínima de 10 anos de experiência, foi necessária a participação da TTRANS no Consórcio a partir do terceiro lote da licitação;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

10) A MPE participou da licitação no Consórcio MANTREM, formado por ela e pelas empresas Bombardier e Opportrans. Ocorre que o Consórcio MANTREM foi desqualificado, pois a Opportrans possuía seu objeto social necessário restrito ao metrô do Rio de Janeiro. E, para tentar reverter essa desqualificação, ingressou-se com ação judicial. A Representada MPE não participou, nem tem conhecimento, de nenhuma negociação para a desistência dessa ação judicial, nem para uma suposta subcontratação. Se os Signatários – e/ou outras empresas – tentaram negociar, elaboraram unilateralmente documentos e trocaram e-mails a esse respeito, a MPE não teve conhecimento. A MPE nunca participou, nem teve conhecimento, de qualquer negociação que visasse a desistência dessa ação judicial em troca de uma suposta subcontratação. Além disso, ela e/ou o Consórcio MANTREM não prestaram nenhum serviço nesse contrato de manutenção do metrô do Distrito Federal;

Projeto Boa Viagem – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

11) A NT PA 81/2014 não traz nenhum documento no qual haja menção específica a MPE. Há, apenas, acusação genérica de que as empresas que participaram da licitação teriam realizado "diversas reuniões" para "dividir os lotes" em "supostos acordos ilícitos" "antes mesmo da pré-qualificação na licitação". Afiram que reuniões, para a formação de consórcio, "antes mesmo da pré-qualificação na licitação" é algo absolutamente normal, lícito e regular, que não pode ser considerado indício de infração à ordem econômica e/ou formação de cartel.

12) A MPE consorciou-se com a empresa TTrans, uma vez que possuía capital social exigido suficiente e a TTrans estava com ociosidade em seu parque industrial. Desta forma, venceu um dos lotes da licitação. O serviço foi prestado e não houve subcontratação de nenhuma empresa que tivesse participado do certame;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

13) Os e-mails colacionados na NT PA 81/2014 não se referem a supostos acordos anticoncorrenciais, mas tratam da formação de consórcios para participar das licitações. O único documento de autoria de um dos diretores da MPE, o qual, segundo a nota técnica corroboraria "as suspeitas de divisão do escopo do projeto", na verdade trata-se de um e-mail trocado entre empresas parceiras do mesmo consórcio, no qual se discute os interesses recíprocos diante de uma nova licitação futura. O mencionado e-mail foi dirigido a um funcionário da Temoinsa, empresa que compunha – juntamente com a própria MPE e a TTrans – o Consórcio MTRENS.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.22 Procint, Lucy Teixeira e Arthur Teixeira

41. Em defesa administrativa conjunta, Procint, Lucy Teixeira e Arthur Teixeira alegaram que:

- 1) A atuação dos Representados sempre foi lícita e se voltou à efetiva prestação de serviços de consultoria técnica às empresas contratadas pelo Poder Público, em decorrência de licitações;
- 2) A vasta documentação das empresas Constech e Procint juntadas aos autos demonstram que as empresas não eram de fachada e possuíam atividades suficientes para obrigarem a manutenção de contratos de prestação de serviços e de funcionários a elas vinculados para essa prestação;
- 3) O relatório de atividades encaminhado ao Consórcio contratante dos Representados juntado aos autos confirma que os trabalhos realizados pelas empresas efetivamente eram trabalhos de consultoria, com a necessidade de produção de relatórios e de prestação de contas às empresas contratantes sobre as atividades desenvolvidas;
- 4) O conteúdo do relatório produzido para a Alstom, dando-lhe satisfação dos serviços prestados pelas empresas Procint e Constech, afasta qualquer dúvida de que o trabalho desempenhado não era o de combinar preços em licitações públicas e muito menos de organizar cartéis para impedir a lícita promoção de certames.

I.4.23 Serveng, Homero de Vasconcellos e Moisés Neto

42. Os Representados Serveng, Homero de Vasconcellos e Moisés Neto, em defesa conjunta, alegaram, em síntese, que:

- 1) Não se vislumbra racionalidade econômica ou possibilidade fática para a realização, pela Serveng, de contatos e acordos anticompetitivos com empresas fornecedoras de equipamentos, peças e insumos da área metro ferroviária;
- 2) Afirmando que a Serveng é empresa focada no ramo de construção civil e desempenhou atividades acessórias na única licitação em que foi mencionada como participante de suposta conduta colusiva;
- 3) Não explorava a atividade objeto das referidas licitações (isto é, prestação de serviços de manutenção de linhas de trens e/ou fornecimento de trens, equipamentos e insumos metro ferroviários) à época dos fatos investigados.
- 4) Não há nos autos quaisquer elementos de prova que evidenciem de forma subsistente a participação dos Representados em qualquer conluio com outras empresas;
- 5) Eventuais contatos e acordos foram realizados unicamente pela Siemens, na condição de líder do Consórcio METROMAN, sem qualquer participação da Serveng;

VERSÃO PÚBLICA

Manutenção de 2005 – Metrô DF

6) A Siemens claramente era a líder do Consórcio METROMAN, pois detinha as condições técnicas necessárias para a prestação do objeto da licitação. A Serveng teria participado deste certame apenas para dar suporte aos serviços de manutenção, além de ter condições de prestar serviços relacionados a construção civil, considerando a sua participação na própria construção do Metrô DF;

7) Afirram ainda, que, além da ausência de racionalidade econômica, não foram apresentados quaisquer elementos nos autos que demonstrem que a SERVENG teria participado de contatos e acordos anticompetitivos relativos à divisão do escopo da licitação do Metrô DF, tendo em vista que: (i) a SERVENG não assinou a ata de reunião supostamente realizada em 16 de fevereiro de 2006; e (ii) os contatos com concorrentes supostamente feitos pela Siemens, líder do Consórcio METROMAN, não contaram com a participação da Serveng;

8) Os pontos constantes do documento, não assinado por qualquer Representante da Serveng, referente à suposta referida reunião (valor das propostas, subcontratações, etc.) não foram efetivamente implementados e houve efetiva competição na licitação do Metrô DF;

9) Não há, nos autos, elementos que comprovem a participação da SERVENG em outras supostas tratativas anticompetitivas apontadas pela NT PA 81/2014, quais sejam: (i) negociação entre Siemens e MPE para que esta empresa retirasse ação judicial movida contra a desqualificação do consórcio MANTREM em troca de sua subcontratação pela Siemens; e (ii) negociação entre Siemens e MGE, pela qual o Consórcio METROMAN subcontrataria a MGE;

10) Não é possível comprovar a participação do Sr. Homero em reunião com participantes da Alstom e da Siemens a partir de e-mail interno trocado entre **[ACesso RESTRITO]**, uma vez que a correspondência eletrônica foi produzida de forma unilateral pelos beneficiários da Leniência, não havendo representante da Serveng como emissor ou destinatário. Também não há comprovação de que a reunião tenha sido realizada e nem que houve participação do Sr. Homero. Quanto à suposta divisão 50%–50%, constante do referido e-mail, a SG reconheceu na Nota Técnica 81/2014 que tais valores não se confirmaram;

11) Em relação ao suposto segundo e-mail, que trata do hipotético consórcio entre a METROMAN e a empresa MGE, enviado pelo Sr. Ben-Hur para o Sr. Homero para tratar da contratação dos Senhores Ben-Hur e Luiz Taulois, constata-se que o conteúdo do e-mail trata da contratação dos profissionais e da remuneração, não havendo expressamente a subcontratação da MGE pelo consórcio METROMAN (Siemens e Serverg) pelo suposto favor prestado. Em relação à anotação do Sr. Moisés que corroboraria com as supostas tratativas entre o Consórcio METROMAN e a MGE, o representado reitera que não elaborou e que as negociações ocorreram apenas entre a Siemens e a MGE.

12) No tocante à anotação apreendida na mesa do Sr. Moisés Smaire com suposta divisão de valores referentes à licitação, a mesma não foi produzida pelo representado;

VERSÃO PÚBLICA

não há data no documento, o que dificulta a afirmação de que foi produzido em período anterior à licitação do Metrô-DF; e os valores indicam reajuste após a adjudicação do objeto da licitação ao Consórcio METROMAN, sinalizando que teria sido produzido após a ocorrência da licitação.

Manutenção dos trens – 3^a rodada: anos 2011–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

13) Com relação à terceira rodada de licitações promovida pela CPTM para a manutenção de trens das séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, entre 2011 e 2013, os Representados entendem que os elementos dos autos reforçam a conclusão de que devem ser excluídos da presente investigação, na medida em que demonstram que a SERVENG era considerada como um efetivo concorrente dos demais participantes destes certames.

I.4.24 Ben-Hur Viana e Luiz Costa

43. Em suas respectivas defesas administrativas, Ben-Hur Viana e Luiz Costa, com argumentos semelhantes, alegaram que:

1) O nome de ambos não foi citado no acordo de leniência, mas estes foram incluídos no polo passivo do presente Processo Administrativo porque a SG/CADE entendeu haver indícios robustos contra os mesmos nos documentos trazidos pelos Signatários;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

2) Quanto à inclusão de ambos no polo passivo do presente processo administrativo, esta baseia-se no projeto acima, na qual esta SG/CADE alega ambos seriam os únicos indivíduos a apresentar as qualificações exigidas pelo edital, dado que tanto Ben-Hur Souza e Luiz Costa trabalhavam na Alstom e, à época do edital, foram contratados pela Siemens, o que teria possibilitado a participação da empresa no certame e viabilizado a tratativa de acordos não competitivos com a Alstom. No entanto, tal afirmativa não merece prosperar, tendo em vista que os Representados não eram os únicos profissionais com as qualificações exigidas, já que o Consórcio Metrô Planalto não só foi habilitado, como atingiu nota máxima nesse quesito e a empresa Oppotrans, membro do Consórcio MANTREM, tinha 36 engenheiros com capacitação técnica igual ou superior à Ben-Hur Souza e Luiz da Costa. Neste sentido, o edital exigia que houvessem 3 profissionais a serem indicados aos cargos de Gerente de Contrato, Gerente Técnico e Gerente de Produção, de modo que a presença apenas dos Representados na Siemens não a qualificaria no certame;

3) Também não possuem qualquer poder de representação, sendo apenas engenheiros. Dessa forma, a assertiva do §177 da NT PA 81/2014, produzida unilateralmente pelos Signatários do acordo de leniência, não é capaz de provar a suposta reunião ou, tampouco, que esta tenha servido para aproximar a Alstom da Siemens;

VERSÃO PÚBLICA

- 4) Quanto à alegação de que o contato entre as empresas teria começado em 1998 e durado até 2013, tal afirmação não é fidedigna, pois teriam começado muito antes do supracitado projeto e, ademais, seria irreal afirmar que a simples mudança de emprego de dois engenheiros seria capaz de incitar a Alstom a buscar a Siemens para firmar ajustes não competitivos;
- 5) Foram citados apenas quanto à possível colusão na licitação do Metrô do Distrito Federal e que não participaram ou foram citados, de qualquer forma, quanto aos demais projetos sob investigação por esta SG/CADE;
- 6) Quanto ao suposto indício, colacionado no §175 da NT PA 81/2014, o documento não narra ou comprova nenhuma prática anticompetitiva e não pode ser considerado como indício de participação dos Representados no suposto cartel praticado por empresas, mesmo porque o objeto do referido documento não tem como tema uma subcontratação, mas, sim, uma preocupação de Bem-Hur Souza e Luiz da Costa com os atrasos nos pagamentos devidos a eles. Ambos na condição de contratados. Ademais, a contratação de ambos foi benéfica ao certame, pois *possibilitou a concorrência, uma vez que a SIEMENS, conforme redação da Nota Técnica, pode participar da Licitação do Metrô-DF*;
- 7) Por fim, o Representado Ben-Hur Souza esclarece que quanto ao documento colacionado no §198 da NT PA 81/2014 do Inquérito Administrativo (fls. 1929–1930), em que Everton Rheinheimer (Siemens) teria tentado negociar com o Representado que a MPE fosse subcontratada caso desistisse de uma ação judicial. Dessa forma, Ben-Hur ressalta que não tinha qualquer poder de representação, tendo em vista que era um mero engenheiro, e que a própria MPE, em sua defesa (fls. 3443–3485), informa que não realizou qualquer tratativa neste sentido e que isto seria uma criação unilateral dos Signatários.

I.4.25 TTRANS, Massimo Bianchi, Edgard Filho e Paulo Machado

44. Os Representados TTRANS, Massimo Bianchi, Edgard Filho e Paulo Machado, em defesa administrativa conjunta, alegaram em síntese que:

- 1) O Representado Edgard Filho era representante legal da empresa Millennium Consultoria Assessoria e Representação Comercial Ltda que, em 01 de abril de 2008, celebrou contrato de representação comercial com a TTrans, *objetivando a promoção de venda dos produtos desta última no setor de material rodante*. Dessa forma, Edgard Filho não tinha poderes para firmar acordos de qualquer natureza em nome da TTrans;
- 2) Esta SG/CADE o incluiu no polo passivo com base em único e-mail datado de 08 de abril de 2013 (fl. 560 do apartado de **ACESSO RESTRITO**), em que ele foi somente copiado;
- 3) Edgard Filho nunca participou de acordo competitivo entre as empresas na disputa pela Série 3000 da CPTM (3^a fase) e desde 09 de agosto de 2012 *todo o mercado metro-ferroviário já sabia que o Consórcio TMT 3000 havia vencido a Concorrência nº 8017123011* – referente a Série 3000 da CPTM, 3^a fase;

VERSÃO PÚBLICA

- 4) Paulo Machado foi contratado pela TTrans como engenheiro eletrônico, *não tendo poderes para firmar acordos de qualquer natureza por esta empresa sem a autorização de seu Diretor Presidente;*
- 5) Massimo Bianchiera acionista minoritário da TTrans e em 03 de agosto de 2007 assumiu o total das ações da empresa;
- 6) A TTrans é a única empresa genuinamente brasileira no mercado em questão e que prepostos participam de reuniões eventualmente marcadas por outras empresas na qualidade de subcontratada ou consorciada e, também, com o intuito de esclarecer dúvidas quanto aos seus serviços e/ou equipamentos. Dessa forma, a empresa nunca atuou de forma a compor acertos ou conluios com outros competidores, mesmo porque a TTrans não compete com ninguém do mercado interno, dado que é *conhecida por sua intransigência na defesa da indústria nacional;*

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM):

- 7) Não participaram do “reconsorciamento” das empresas participantes da licitação ou, tampouco, de acordo que dividisse o escopo deste ou de qualquer outro projeto;
- 8) Formaram o Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM ENGENHARIA S.A e ASNALDO TRANSPORTI S.P.A) do início ao fim do procedimento licitatório e nunca participaram do Consórcio SISTREM, formado pelas demais empresas participantes do procedimento licitatório, havendo ampla competição no certame;
- 9) Quanto ao indício de que o Consórcio Metrô Cinco teria sido subcontratado pelo Consórcio SISTREM, vencedor, alegam que (i) além de não integrar o Consórcio SISTREM, não teve qualquer tratativa anticompetitiva com as demais empresas; (ii) que o Consórcio Metrô Cinco não foi subcontratado, tampouco a TTrans isoladamente; e (iii) a MITSUI não integrou o Consórcio Metrô Cinco, apesar de ter sido qualificada na primeira fase, porque não apresentaram proposta comercial;
- 10) A SETAL, subcontratada no Consórcio SISTREM, cedeu seus direitos e obrigações na área metroviária à TTrans, por decisão interna de atuar somente no seguimento de óleo e gás, sendo que tal situação não foi objeto de qualquer acerto prévio, dado que nenhum dos funcionários da empresa TTrans participou de qualquer reunião;

Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999 – 2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

- 11) A TTRANS não participou da Concorrência 016/2000 da CPTM, cujo objeto era a manutenção de 30 TUE's Série 2000, tendo em vista que não possuía o capital social mínimo para tanto então logrou êxito na tentativa de consórcio com outras empresas, bem comonão foi subcontratada pelas empresas do vencedor do certame, o Consórcio COBRAMAN;
- 12) Apesar de ter participado da Concorrência nº 001/01 da CPTM, cujo objeto era manutenção de 10 TUE's Série 3000, apresentou-se sozinha no certame e, ainda assim, a vencedora fora a Siemens;

VERSÃO PÚBLICA

- 13) Participou da Concorrência nº 002/01 da CPTM, cujo objeto era a manutenção de 48 TUE's Série 2100, mediante Consórcio com a TEJOFTRAN (Consórcio Trem Azul), pois sozinha não possuía o capital social necessário para tanto.
- 14) Quanto à licitação 002/01, afirma, que os funcionários da TTrans não participaram de nenhuma reunião na Procint e que se houve cartel, a TTrans e seus funcionários dele não participaram;
- 15) Ainda sobre esta concorrência, a TTrans foi procurada pelo Consórcios CONSMAC porque já havia prestado serviços semelhantes da S4400 da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística CENTRAL (ex-Flumitrens) e que seu preço era muito atrativo;
- 16) Por fim, ressalta ser comum que empresas multinacionais procurem a TTrans, a fim de averiguar a condição do mercado nacional, já que os seus serviços são naturalmente mais caros e que não há nada de ilegal nesta prática. Também destacam que não há que se falar em proposta de cobertura, tendo em vista que a TTrans questionou o edital na associação de classe (ABIFER) *e houve amplo embate jurídico entre as empresas na fase de pré-qualificação*;
- 17) A Representada TTrans só participou do processo licitatório da série 2100 e não se consorciou com outras empresas nessa fase. Tendo em vista sua classificação em 2º lugar na concorrência, esta firmou Contrato de Prestação de Serviços para as empresas Bombardier, Alstom e CAF apenas para executar parte dos serviços de revisão dos trens;
- 18) As conversas acostadas nas fls. 1465–1466 do “Apartado”, entre Massimo Giavina (TTrans) e Telmo Giolito Porto (Tejofran), representam apenas uma tentativa de reproduzir o mesmo consórcio da 1ª fase da licitação da CPTM, entre a TTrans e Tejofran;
- 19) Quanto aos documentos de fls. 2500–2509 do “Apartado”, destaca que não representam prova contra ela porque não foram sequer produzidos pela empresa. Ademais, ressalta que suas concorrentes a consideram “agressiva”, conforme extrai-se do trecho de fls. 2496 (“... e TTrans, normalmente mais agressivas, poderão ser problema”);
- 20) A TTrans ressalta que embora não tenha logrado êxito na licitação referente as Séries 2000 e 2100, porque não teve tempo hábil para regularizar os documentos necessários para habilitação, nas Séries 2070, 3000, 7000 e 7500 estava com a documentação completa e integrou o Consórcio TMT, declarado vencedor das Séries 2000, 2100, 2070 e 3000. Alega que tal consorciamento não foi fruto de acordo anticompetitivo;
- 21) O único documento relacionado à empresa é o que está acostado à fl. 560 do “Apartado”, *consistente em mensagem eletrônica com cópia ao SR. Edgard Toledo Filho (TTrans) e outros, em 08.04.2013, cujo conteúdo não indica qualquer conduta irregular dessa empresa e seus funcionários*;

VERSÃO PÚBLICA

22) Ainda quanto ao indício supramencionado, alega que em 09 de agosto 2012 ocorreu a Sessão Pública para abertura de propostas comerciais, de maneira que, nesta data, todo o mercado metro–ferroviário já sabia que o Consórcio TMT 3000 havia vencido a concorrência nº 8017123011. Justifica também, que o conteúdo do e-mail se baseia no fato de que *o objeto da Concorrência foi anteriormente executado pelas empresas Siemens e MGE, razão pela qual esta última procurou o Sr. Manuel Carlos do Rio Filho, representante da TRAIL, empresa líder do Consórcio TMT 3000, buscando um “entendimento” da Série 3000;*

Manutenção de 2005 – Metrô DF

23) A TTRANS alega que não participou do processo licitatório e tampouco fora subcontratada, motivos pelos quais não há indícios contra a empresa.

Extensão da Linha 2– Metrô São Paulo

24) Diferentemente do que alega a SG/CADE, a TTrans não foi subcontratada pelo consórcio vencedor, mas, na verdade, sub–rogou os direitos e obrigações da PEM Engenharia no contrato que esta mantinha com a Alstom (integrante do consórcio, principalmente para o sistema de bilhetagem).

25) A TTrans, seu diretor presidente e seus funcionários não participaram de qualquer acordo anticoncorrencial;

26) Quanto ao e-mail de fls. 1216–1217, bem como anotação manuscrita de Rosângela Tsuruda (Alstom), às fls. 814–822, ambos do apartado de **ACESSO RESTRITO**, a TTRANS defende que que tais documentos não perfazem qualquer indício de prova, tendo em vista que a empresa sequer é mencionada;

27) Quanto ao indício acostado na fl. 2559 do apartado, defende ser absurda a alegação de que Edson Yassuo Hira, funcionário da TTrans à época, teria participado de reuniões para discutir “*alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor, em suposta divisão de mercado*”, dado que não tinha legitimidade para tomar quaisquer decisões de participações da empresa em consórcios, mas tão somente confeccionava propostas comerciais e agrupava documentos vindos das diferentes áreas responsáveis pela elaboração de preços e condições comerciais;

28) Ademais, nunca recebeu e-mail encaminhado por Júlio Leitão (Alstom) em 10 de fevereiro de 2005 (fls. 1412–1414 do “Apartado) mas que, no entanto, não estranharia receber pedido de cotação de preços dos seus serviços para possível subcontratação, tendo em vista que ela é a única empresa nacional a fornecer o sistema de bilhetagem (SCAP) e *que seu produto está à disposição de quem quiser comprar. Nada há de ilegal nisso.*

Projeto Boa Viagem

29) Dos 12 lotes distintos e licitados, participou da disputa apenas de 1;

30) Quanto à Concorrência nº 8489402011 para prestação de serviços especializados de revisão geral de 22 trens–elétricos (TUE’s) da Série 4400 da CPTM, estes eram

VERSÃO PÚBLICA

parecidos com os 18 trens da Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística (Contrato nº 085/ASJUR/98), cuja modernização da frota foi previamente feita pela TTrans);

31) Tendo em vista sua expertise no objeto do certame e a ausência de todas as condições financeiras para participar sozinha, consorciou-se com a MPE de maneira lícita que, juntas, lograram êxito no certame;

32) A prova cabal da licitude do consórcio, é que nos documentos apontados por esta SG/CADE como indicadores de suposta ilicitude não há menção ao nome da TTrans;

33) Quanto ao lote C5 da supracitada concorrência, a TTrans afirma que além de não ter participado desta disputa, os *documentos juntados às fls. 869–870, 872–889, 891–011, 913–915, 917–918 e 921–923 do apartado, não têm qualquer relação com a TTRANS, pois nenhuma daquelas mensagens partiu ou foi destinada a esta empresa ou aos seus funcionários, tampouco o conteúdo das mesmas foi por eles partilhado ou aceito como verdadeiro.*

Aquisição de 320 carros e 64 carros: 2007– 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

34) A TTrans não participou do certame e/ou foi subcontratada pelas empresas no bojo da supracitada concorrência, nem foi mencionada no relatório de fls. 2571–2575 do apartado.

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

35) Se consorciou com a MPE e Temoinsa, formando o Consórcio MTTRENS, porque a MPE possuía o capital necessário e a Temoinsa os atestados de instalação de ar condicionado e engenheiro elétricos que trabalharam no projeto original dos trens. A TTrans, por sua vez, detinha as instalações fabris necessárias para executar o serviço;

36) Houve ampla competitividade, tendo em vista que a TTrans apresentou proposta apenas para o Lote 2 da Concorrência e que o Consórcio BT SP (Bombardier e Tejofran) também o fizera. Este último consórcio foi inabilitado e apresentou recurso administrativo contra tal decisão. Isto posto, os Representados defendem que este é um indício de competitividade e embate jurídico entre os concorrentes;

37) Além de não ter participado de concorrências para outros lotes, a TTrans também não subcontratou nenhuma das empresas que participaram da supracitada licitação, executando o contrato de forma integral e sem a participação de outras empresas que não a MPE e Temoinsa;

38) Os documentos de fls. 540, 532–533, 554, 563 e 1296–1297 são mensagens e anotações alheias à TTrans ou a seus funcionários, não constituído indício de prova contra estes;

39) O documento colacionado à fl. 624 do Apartado é alheio à TTrans, e que, no máximo, quer dizer que a TTrans e Massimo Bianchini (Diretor Presidente), *jamais*

VERSÃO PÚBLICA

participara do suposto cartel, eis que lá diz que a TTrans não queria participar do Lote 1, como de fato não participou”;

Aquisição e manutenção de trens da Série 5000: 2008 – 2009 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

40) A TTrans não participou deste processo licitatório ou, tampouco, foi subcontratada por qualquer empresa, motivo pelo qual entende que não há razão para se defenderem sobre os indícios coletados quanto a este certame;

Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte – TRENSURB e CPTM

41) A TTrans não participou deste processo licitatório ou, tampouco, foi subcontratada por qualquer empresa, motivo pelo qual entende que não há razão para se defenderem sobre os indícios coletados quanto a este certame;

Aquisição de trens, pelo Estado do Rio de Janeiro, para operação na Supervia: 2011 – 2012

42) A instauração de Processo Administrativo contra Paulo Machado baseia-se em documentos apreendidos na Alstom, consistentes em e-mails trocados entre ele e Cesar Basaglia (Alstom), onde, segundo a SG/CADE, estariam fazendo um acordo para a divisão do escopo do contrato (fls. 1471–1477 do “Apartado” e §290 da NT PA 81/2014). No entanto, o Representado alega que tal e-mail refere-se a dois projetos, quais sejam: (i) Concorrência Internacional – BIRD – Adicional PET2 01/11/CELIC, realizada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para fornecimento de 60 (sessenta) trens e (ii) uma negociação direta com a empresa privada SUPERVIA, para o fornecimento de 20 (vinte) trens. Dessa forma, a empresa chinesa CNR Changehum Railway manifestou interesse em fazer parceria com a TTrans para a concorrência (i). No entanto, como a preferência por empresas domésticas não foi considerada no edital, a CNR desistiu de consorciar-se com a TTrans e, por isto, a empresa buscou parceria com a Alstom, justificando a troca de e-mails supramencionado;

43) Ademais, quanto aos e-mails mencionados acima, os Representados esclarecem que a divisão do escopo, na verdade, seria do próprio consórcio entre a TTrans e Alstom e que tal consórcio não logrou êxito, por esse motivo a TTrans não participou da Concorrência Internacional – BIRD – Adicional PET2 01–11/CELIC, na qual empresas chinesas foram declaradas vencedoras;

44) Quando da tratativa dos 20 trens a serem comprados pela Supervia, houve nova troca de e-mails com a Alstom com exatamente o mesmo assunto de e-mail em 16, 19 e 29 de março de 2012 (“Central 240C: Proposta de divisão de escopo”), não obstante estivesse sendo tratado outro fornecimento, qual seja, dos 20 trens para a empresa privada Supervia.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.26 Edson Hira e Juarez Filho

45. Em suas defesas administrativas, apresentadas com argumentos semelhantes, Edson Hira e Juarez Filho alegaram em síntese que:

- 1) Não há, nos autos, qualquer prova direta de que os Representados tenham participado de qualquer arranjo com concorrentes. Não há correio eletrônico, ou documento por eles enviado, ou emitido, ou evidência crível de que tenham participado de qualquer reunião com concorrentes;
- 2) O valor probatório das alegações feitas por Signatários de Acordo de Leniência, especialmente quando desacompanhadas de provas concretas, é contestado tanto na doutrina quanto na jurisprudência;
- 3) Sobre a suposta reunião em 2004, Edson Hira afirma que não participou de reunião com representantes das empresas Representadas para discutir possíveis consórcios para esta ou qualquer outra licitação. À época em que teria ocorrido a suposta reunião, o Sr. Edson Hira exercia o cargo de Gerente de Orçamentos na TTrans, e os executivos que teriam participado da suposta reunião, todavia, exerciam cargos de presidência e diretoria executiva em suas respectivas empresas. Além disso, o suposto tema da reunião não era compatível com as suas atribuições ou mesmo seus poderes na TTrans, de maneira que de nenhuma forma faria sentido que participasse da reunião;
- 4) As anotações da suposta reunião não apontam quem teria participado do suposto encontro, não indicam data e local da suposta reunião, não sendo possível ter certeza de que tratam de anotações desse suposto encontro;
- 5) Quanto ao e-mail apreendido na Alstom datado de 10 de fevereiro de 2005, alega que a interpretação da SG/CADE não corresponde à realidade e não serve como prova de envolvimento do Representado Edson Hira em qualquer conluio com concorrentes, porque é comum que as empresas solicitem orçamentos para os fornecedores (subcontratados) para que possam selecioná-los e preparar sua proposta comercial. Nesse sentido, no corpo do e-mail fica claro que se trata de solicitação de orçamento para a TTrans no papel de possível subcontratada;
- 6) O pedido de orçamentos é comum, aliás, necessário, mas o envio das informações pelos fornecedores é feito individualmente, de forma que as outras empresas consultadas não recebam informações sensíveis. O Representado Edson Hira jamais encaminhou propostas ou orçamentos de um potencial cliente a terceiras empresas;
- 7) Nesse contexto, faz sentido que o e-mail da Alstom tenha sido enviado durante a fase de elaboração da proposta, a potenciais fornecedores, antes da entrega das propostas para a participação na licitação. Tal fase corresponde à coleta de orçamentos para escolha de possíveis subcontratados e elaboração da proposta comercial;
- 8) Caso se entenda que tal solicitação de orçamento seria ilícita, não há evidência de que o Representado Edson Hira – ou mesmo a TTrans – tenha apresentado cotação de preços a Alstom ou sequer recebido a referida mensagem;

VERSÃO PÚBLICA

9) Além de inúmeros e-mails spam, a conta de e-mail neve.branca@gmail.com contém apenas mensagens de uma empresa de fardas (Socifardas). Já a conta de e-mail sete.anoes@gmail.com, além dos e-mails spam, contém apenas e-mails enviados pela Sra. Eliana Van Tol Paes, nomeada como "Flora", em que encaminha documentos referentes à Escola Municipal Sete Anões. Portanto, a interpretação dada pela Siemens e pela SG/CADE às contas de e-mails não pode ser considerada a mais plausível e provável;

10) A TTrans sequer participou do Lote C5 do certame a que supostamente se refere o e-mail – conforme assinalado no próprio Histórico da Conduta. Assim, não faz sentido a afirmação da Siemens de que tal e-mail serviria para ditar os preços a serem propostos pela TTrans. E mesmo que se assuma que esta teria sido a intenção da Siemens, há que se concluir que se tratou de infrutífera tentativa unilateral. Assim, fica evidente que a TTrans não estava alinhada com a Siemens, já que não só não adotou os preços indicados pela Siemens, como decidiu não participar do Lote C5 do certame;

11) Ainda, a versão dada pela Siemens também é questionada pelo fato de ser contraditória com evidência constante nos autos. Em e-mail enviado por um funcionário da Siemens para funcionários da MGE e da própria Siemens, este afirma: "Para facilitar a comunicação com o consultor foram criados os seguintes e-mails". Ora, a TTrans não atuava como "consultor" e os Representados nunca desempenharam tal atividade.

12) Não há registro de que os Representados tenham recebido a mensagem – não há confirmação de recebimento ou de leitura – ou de que o Representado Edson Hira tenha respondido ao e-mail. Fato é que o Representado Edson Hira não se recorda de ter recebido qualquer mensagem destas contas.

13) A própria SG/CADE deixou de mencionar o referido e-mail na Nota Técnica, o que evidencia que a própria não o considerou como indício de ilicitude por parte do Representado Edson Hira;

14) As correspondências em que os Representados Edson Hira e Juarez Barcellos estão copiados são datadas de 2008, data em que os Representados trabalhavam na Siemens. Os demais copiados no e-mail também eram funcionários da mesma empresa. Assim, em primeiro lugar, observa-se que tais e-mails não revelam qualquer troca de informações entre concorrentes. As mensagens tratam da decisão de uma divisão da Siemens (TS TR) em não participar da licitação de 64 carros da CPTM, no fornecimento de material rodante; enquanto outra divisão (SET) avaliava se deveria participar da licitação no fornecimento de peças para outras empresas na qualidade de subcontratada. Não há aí qualquer irregularidade, muito menos evidência de conluio. Ressalta-se, ainda, que os Representados deixaram de ser copiados nos e-mails consequentes em que se discutiam possíveis estratégias de subcontratação;

15) Entre os documentos apreendidos na Alstom, foi localizado e-mail enviado por funcionário da Siemens para a Alstom, em que é copiado, ressalta que tais e-mails não revelam qualquer ilicitude. Apenas para contextualização, alega que o Consórcio MODERTREM, formado por Alstom e Siemens, já havia vencido a licitação quando a troca de mensagens ocorreu. A reunião proposta trataria do início do

VERSÃO PÚBLICA

desenvolvimento do projeto pelo consórcio. Nada há de ilegal neste pedido de reunião. Ademais, ressalta que o próprio funcionário da Alstom afirma que as pessoas envolvidas nesta reunião não seriam as mesmas que participaram dos acordos;

16) Também entre os documentos apreendidos na Alstom, foi localizada ata de reunião realizada entre esta empresa e a Siemens em junho de 2009, em que foi discutida a licitação das Linhas 10 e 11 da CPTM. Edson Hira não participou dessa reunião, mas na última página da ata, que trata de próximos passos, ele é mencionado como responsável pela lista de documentos de qualificação da licitação. Dessa forma, o documento evidencia as responsabilidades do Representado Edson Hira, que, como dito, não incluíam negociação de participação nas licitações;

17) A troca de correspondências datada de outubro de 2009, revela discussão interna da Siemens em meio à preparação para formação de consórcio para a participação na licitação da CPTM Linha 8. As correspondências não revelam qualquer ilícito por parte do Sr. Edson Hira, já que se tratam de mobilizações normais que antecedem a formação de consórcios.

18) Edson Hira se recorda que o projeto da Linha 8 era grande e que a Siemens procurou formar consórcio com a Mitsui, a Bombardier e a Tejofran. No entanto, houve muita discordia entre tais empresas, de forma que sequer foi possível firmar compromisso de consórcio até a realização da licitação. Como consequência, a Siemens não participou dessa licitação;

19) Edson Hira ocupava o cargo de Gerente de Orçamentos na TTrans e recebia instruções sobre o conteúdo dos orçamentos/propostas para que então preparasse o documento a ser encaminhado aos clientes;

20) Juarez Barcellos ocupava o cargo de Gerente Comercial na TTrans e era responsável pelo relacionamento com clientes.

21) Os Representados não tinham qualquer envolvimento ou influência na negociação de consórcios ou fornecimentos para participação em licitações ou decisão de preços a serem incluídos na proposta. Tais informações eram a eles encaminhadas por outros funcionários com poder decisório na TTrans;

22) Quanto à 1ª rodada de manutenção dos trens da CPTM, percebe-se clara incompatibilidade entre o relato da Siemens no Histórico da Conduta e a prova apreendida pela SG/CADE. Ainda, nenhuma dessas versões é compatível com o histórico da licitação. Além disso, Siemens e a SG/CADE se equivocaram ao apresentar o resultado da licitação para S2100. De fato, o consórcio CONSMAC venceu a licitação, mas as empresas subcontratadas foram: Temoinsa, Tejofran, TTrans e Bombardier, contrariando a versão trazida pela Siemens no Histórico da Conduta: (a) a Mitsui sequer tentou se pré-qualificar para a licitação da série S2100, tampouco foi subcontratada pelo consórcio vencedor; (b) embora a Siemens não devesse ganhar esse lote, a empresa se pré-qualificou, preocupando os outros concorrentes, que entraram com recurso contra sua pré-qualificação; e (c) Tejofran e TTrans, que não estavam incluídas no suposto acordo, foram subcontratadas;

VERSÃO PÚBLICA

- 23) Quanto a documento apreendido na CAF, relacionado à 1^a rodada de manutenção dos trens da CPTM, é possível verificar que: (a) embora a Siemens tenha se pré-qualificado, a CAF e a Alstom contestaram a sua pré-qualificação; (b) a Siemens não foi contemplada com parte do contrato; (c) a divisão percentual do projeto prevista no suposto acordo não corresponde à realidade; e (d) Tejofran e TTrans, que não estavam incluídas no suposto acordo, foram subcontratadas;
- 24) A TTrans não foi mencionada em nenhum documento ou relato antes da entrega das propostas, o que deixa claro que ela não participou de nenhum acordo com outras empresas do setor e sua participação na licitação foi independente;
- 25) Após a entrega das propostas técnica e comercial, ocorrida em 10/06/2002, a TTrans participou de negociações com o consórcio mais forte (CONSMAC) para tentar ser subcontratada caso não vencesse a licitação. É nesse contexto em que se inserem as menções à TTrans e ao Representado Juarez Barcellos, momento no qual as propostas já haviam sido entregues e o resultado da licitação não estava mais em suas mãos;
- 26) Sobre manutenção de trens da Série 2100, desde o começo da licitação, a TTrans batalhou para participar e concorrer em condições justas com seus concorrentes. Não tendo condições de atender sozinha às exigências do edital, juntou-se à Tejofran no consórcio Trem Azul para participar da licitação. Ao ser desqualificada, entrou com recurso administrativo contra a decisão da CPTM, que reverteu a decisão. Ainda não satisfeita, procurou apoio da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) para questionar o edital, alegando que este era "tendencioso". Apesar de todas as dificuldades, em conjunto com a Tejofran, apresentou a menor proposta comercial e só não venceria a licitação por questões técnicas.
- 27) Sobre troca de e-mails intitulada "Confirmação Reunião Boa Viagem" em que foi confirmado agendamento de reunião entre TTrans e a Procint, e cuja confirmação Juarez Filho encaminhou ao diretor presidente da empresa, Sr. Massimo Bianchi, bem como, ao seu superior imediato, Sr. Pedro Gherardi Neto, tal documento não é indício de qualquer ilícito, uma vez que (i) não é possível confirmar se a reunião de fato ocorreu; (ii) não há indicação de quem participaria da reunião; e (iii) não é possível saber o conteúdo da mesma;
- 28) Sobre o projeto de aquisição de 64 carros pela CPTM, Juarez Barcellos já era funcionário da Siemens à época da audiência pública, de forma que sua participação na audiência, acompanhando outro funcionário da empresa, é absolutamente legítima e legal. A própria SG/CADE deixou de mencionar essa audiência na Nota Técnica, o que evidencia que não considerou a participação do Sr. Juarez Barcellos como sendo indício de ilicitude. Não obstante, e apenas pelo amor ao debate, a participação de Juarez Barcellos em audiências públicas de apresentação de novos projetos/llicitações fazia parte de suas funções como Gerente Comercial, tendo o dever de reportar à empresa os detalhes do novo projeto para que esta pudesse avaliar sua participação no mesmo.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.27 TC/BR

46. O Representado TC/BR, em sua defesa, alegou em síntese:

- 1) Prejudicial de mérito quanto à prescrição. Segundo ele, quanto à licitação do Metrô DF, única no processo em que o nome da TCBR é citado, a adjudicação do objeto licitado se deu em 14 de setembro de 2007. Portanto, a prescrição teria ocorrido em 14 de setembro de 2012. Como o presente processo somente foi instaurado em 22 de maio de 2013, restaria prescrito em relação aos fatos imputados a ele;
- 2) Nenhuma prova técnica, nem mesmo análise econômica dos efeitos da suposta conduta anticompetitiva foi produzida por esta SG/CADE para instruir a apuração das denúncias contra o Representado. Este entende que o mercado relevante é critério básico na análise das condições estruturais e/ou institucionais de práticas restritivas;
- 3) No presente processo, não há provas econômicas que corroborem a acusação, pois não foram juntadas provas de que os valores apresentados pelas empresas que participaram das licitações (i) estavam em nível de monopólio; (ii) eram incompatíveis com os preços unitários ofertados pelas empresas em outros processos de licitação similares; (iii) tinham ou não justificativa com base nos custos calculados; ou (iv) quando vitoriosos, gerariam ganhos supra competitivos para a empresa vitoriosa;
- 4) O simples fato de haver ocorrido uma reunião, em um almoço, entre o Sr. Everton Rheinheimer, representante da Siemens, e o Sr. Renato Ely, presidente da TCBR, não demonstra realização de conluio para acordos anticoncorrenciais. Não consta nos autos nenhuma prova de que o referido almoço ocorreu, nem tampouco alguma prova atestando o teor da conversa. Não se observa na conduta da TCBR o necessário concurso expresso de vontades, ou ao menos, a sua consciência de estar participando de uma estratégia comum tendente a restringir a livre concorrência.

I.4.28 Renato Ely

47. Em sua defesa Administrativa, Renato Ely alegou em suma que:

- 1) O fato de Lei nº 8.666/93 já tipificar penalidades administrativas e criminais próprias impossibilita que o CADE sancione um administrado por uma suposta conduta já tipificada na Lei nº 8.666/93, sob o risco de incorrer em *bis in idem*;
- 2) A formação de consórcios é plenamente lícita, autorizada e regulamentada pela Lei 6.404/76. Além disso, o consórcio é uma ferramenta importantíssima no âmbito de licitações, pois permite que as empresas assumam empreitadas que empresas sozinhas não seriam capazes de suportar. O consórcio é, em verdade, ferramenta que aumenta a competitividade, pois permite que pequenos players se juntem e rivalizem com empresas de maior porte e disputem contratos com a administração pública. Portanto, não há ilegalidade no fato de uma empresa simplesmente participar de um consórcio;

VERSÃO PÚBLICA

3) A associação da TC/BR com a Alstom remonta a projetos anteriores, incluindo o Consórcio Brasmetrô que disputou licitação em 1992 e, portanto, já tinham *know-how* para disputar licitações do Metrô-DF;

4) Sua empregadora, a TC/BR, não atua no mesmo mercado das outras empresas apontadas como as principais do suposto cartel. Ao passo que Alstom e Siemens são fabricantes de trens e equipamentos correlatos, a TC/BR é apenas uma empresa de projetos de engenharia, figurando nos consórcios com a responsabilidade de elaborar os projetos e planejamento para a execução dos contratos. Em função disso ela não poderia ser concorrente das demais empresas do suposto cartel. O fato de a empresa participar de um consórcio onde um dos membros poderia supostamente ter participado de um arranjo ilícito também não implica em responsabilização automática da TC/BR e do Representado. Em vários contratos, a participação da TC/BR foi, no maior dos casos de consórcio, de 11,26% e no menor 4,18%.

5) O porte econômico da TC/BR é muito inferior ao das demais empresas apontadas como participantes do suposto cartel, fazendo com que a TC/BR não possua parcela relevante neste mercado;

Manutenção de 2005 – Metrô DF

6) A NT PA 81/2014 faz inúmeras referências de contatos entre concorrentes envolvendo primordialmente a Alstom e a Siemens, empresas que lideravam dois dos quatro consórcios que disputaram a licitação na qual a TC/BR participou. Portanto, se de fato houve cartel na licitação do Metrô DF, tal acordo ocorreu entre as duas empresas somente, não envolvendo a TC/BR e o Representado, tal como aponta o item 178 da Nota Técnica.

7) O próprio Histórico da Conduta traz em sua redação evidência do caráter secundário e coadjuvante da TC/BR no consórcio Metrô Planalto, que demonstra que a TC/BR não poderia ter participado de qualquer eventual acordo;

8) Em relação ao suposto almoço que teria acontecido com a presença do Representado e de Everton Rheinhimer, em 19 de janeiro de 2006, apesar de confirmar o acontecimento do almoço, afirma que não foi tratado nenhum ajuste anticompetitivo entre ambos. O almoço na realidade ocorreu a pedido da Siemens, com intuito de convidar a TC/BR a entrar no consórcio da Siemens (consórcio METROMAN), ao invés de permanecer no consórcio liderado pela Alstom (consórcio Metrô Planalto);

9) Se de fato houvesse acordo anticompetitivo, as propostas dos consórcios nas licitações seriam mais próximas de 100% do valor base indicado pelo Metrô DF. Ademais, a responsabilidade puramente administrativa na doutrina de Marçal Justen Filho depende de tipicidade e culpabilidade. Dessa forma, é necessário que as evidências dos autos demonstrem uma conduta específica do Representado, que não é possível com as poucas provas constantes dos autos.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.29 RHA (representando Balfour)

48. Em defesa administrativa, alegou, em síntese, que:

- 1) A busca e apreensão não ocorreu na sede da Representada Balfour, indicada pelos Signatários da Leniência, mas, sim, na RHA;
- 2) A Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda. adquiriu o CNPJ nº 04.129.328/0001-63, da Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil, de maneira que aquela é responsável pela realização de eventuais atos ilícitos e não a RHA, que tem o CNPJ nº 11.116.655/0001-46 e foi constituída apenas em 26 de agosto de 2009, portanto após o período da realização de suposto ilícito, que data de 2005;
- 3) Apesar de sua ilegal inclusão no polo passivo, em respeito ao princípio da eventualidade, tratará da improcedência dos indícios imputados à BALFOUR no decorrer da NT PA 81/2014 do presente Processo Administrativo;
- 4) Há severo cerceamento de defesa, haja vista que a RHA não conhece os fatos, tendo em vista que sequer existia na época do suposto ilícito cometido pela BALFOUR, na extensão da Linha 2 do Metrô de São Paulo, em 2005 e que sua defesa se baseia única e exclusivamente com base em documentos disponíveis e/ou acostados aos autos, “impossibilitada que está de produzir qualquer prova sobre fatos e pessoas – físicas e jurídicas – que lhe são completamente desconhecidos e estranhos”;

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

- 5) A anotação feita por Everton Rheinheimer e colacionada no §213 da NT PA 81/2014, em verdade, não menciona qualquer reunião entre concorrentes ou mesmo a data em que ela teria ocorrido. Aliás, conforme consta do próprio documento, este teria sido elaborado com base na “*análise dos atestados de cada empresa*”, por meio de informações públicas facilmente obteníveis;
- 6) Ainda sobre o indício supracitado, a tabela foi preenchida de maneira equivocada, haja vista que não foi atribuída à Balfour atestado para sistema de baixa tensão e, segundo a minuta de “Subcontrato de Prestação de Fornecimento e de Serviços”, a Balfour teria sido subcontratada justamente para executar o “Sistema de Alimentação Elétrica de Baixa Tensão” (fls. 812–835 do “Apartado”).
- 7) Também sustentam que a Balfour seria insignificante e dispensável perante as demais empresas, tendo em vista que não seria parte necessária para o suposto conluio da licitação Linha 2 do Metrô, já que, caso a Bombardier obtivesse determinado atestado, ela seria excluída do “Consórcio 2” e sequer participaria desta licitação;
- 8) Por fim, ainda sobre o indício do item §da NT PA 81/2014, a RHA alega que caso a BALFOUR fosse integrante de um conluio e a Bombardier obtivesse o tal “atestado”, a Balfour teria de ser compensada por um hipotético rodízio das participantes em outras licitações. No entanto, ela foi incluída no presente Processo Administrativo tão somente por suposta atuação em uma única licitação, não havendo lógica ou racionalidade para que “tivesse aberto mão de obter ganhos em diversas

VERSÃO PÚBLICA

licitações ao longo de todo esse período, para apenas e tão somente obter uma única subcontratação de escopo reduzido em um único projeto”;

9) Quanto ao indício colacionado no item 214 da NT PA 81/2014, trata-se de tabela interna da Siemens que, segundo os Signatários, seria supostamente datada de 20/07/2004. Contudo, tal tabela, além de não possuir qualquer data ou lastro probatório que possa confirmar a veracidade de tal data, ainda que o documento estivesse corretamente datado, a verdade é que ele contém apenas dados de inteligência de mercado (notadamente preços de insumos e propostas apresentadas em licitações anteriores), de maneira que seria inviável inferir qualquer conduta ilegal a partir da elaboração deste documento;

10) Sobre o indício apontado no §215 da NT PA 81/2014, não há qualquer prova de que tal reunião tenha efetivamente ocorrido, tampouco que a Balfour tenha participado. Ademais, ainda que a alegada reunião tivesse ocorrido, não há como inferir nenhum ato ilegal da realização desta, tendo em vista que a formação de consórcios era lícita – e até mesmo necessária –, não existindo nada mais natural e compreensível do que a existência de reuniões e troca de informações para a efetivação de tais consórcios;

11) Quanto ao indício indicado no §216 da NT PA 81/2014, os anexos referidos em tal e-mail não constam nos autos, devendo tal evidência ser descartada. Ademais, trata-se, novamente, de documento interno, desta vez da Alstom, que também consolida dados de inteligência de mercado de obras que já haviam sido realizadas na extensão anterior (oeste) da Linha Verde do Metrô de São Paulo;

12) A anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom), colacionada no §217 da NT PA 81/2014, não é suficiente para indicar qualquer indício da existência do cartel, tratando-se, muito provavelmente, apenas da opinião de seu subscritor, que especulava sobre a lícita hipótese de formação de consórcios;

13) O e-mail de 10 de fevereiro de 2005, enviado por Júlio Leitão (Alstom) ao Sr. Edyval Junior (então funcionário da Balfour) e citado nos §§218–219 da NT PA 81/2014, não é suficiente para caracterizar qualquer prática anticompetitiva. Ademais, ainda que se alegue que “*o eventual fornecimento de dados necessários ao preenchimento da proposta do Consórcio Linha Verde, em especial no que toca a questão da subcontratação, caso comprovado, faria prova de qualquer ilicitude, haja vista que a subcontratação era lícita e deveria ser objeto da proposta do consórcio que pretendesse se valer de tal mecanismo*”. Afinal, não era possível o Consórcio Linha Verde compor os preços ofertados sem consultar as empresas que pretendia subcontratar;

14) Por fim, quanto a e-mail interno da Alstom, citado no §220 da NT PA 81/2014, trata-se novamente de documento interno de empresa e que não menciona a Balfour ou qualquer de seus funcionários. Dessa forma, tal documento não passa de uma mera alegação unilateral, desprovida de qualquer força probante.

VERSÃO PÚBLICA

I.4.30 Edyval Junior

49. Em sua defesa Administrativa, Edyval Junior, alegou em suma que:

- 1) É ex-gerente de vendas e de marketing da Balfour Beatty e que não foi feita nenhuma acusação no que diz respeito a sua participação em reunião, conluio ou estratégia sobre a Linha 2 (dois) do Metrô de São Paulo. A única acusação seria a respeito da inclusão de seu nome como destinatário de e-mail de 10 de fevereiro de 2005.
- 2) Sempre atuou em funções estritamente técnicas e operacionais nos projetos desenvolvidos pela empresa, não tendo qualquer função, responsabilidade de representação ou poder decisório em relação a esses projetos. Logo, jamais tomou parte de qualquer decisão corporativa de participar, ou não, e como participar em licitações públicas.
- 3) Sequer foi mencionado como participante do conluio, agindo em consonância com os limites da sua função empregatícia.

Extensão da Linha 2 (2005) – Metrô São Paulo

- 4) Agiu como um dos meros prepostos das empresas do consórcio, suas funções englobavam a apresentação dos documentos de habilitação, submissão das propostas e interposição de eventuais recursos, ou seja, funções técnicas relativas ao processo licitatório.
- 5) Adjudicado o contrato ao Consórcio Linha Verde e encerrado o certame, cessou também a participação do Representado no referido processo. Além disso, seu contrato de trabalho com a Balfour Beatty terminou em 28 de fevereiro 2007, como consequência, Edyval Junior deixou de ter conhecimento sobre qualquer fato relacionado à empresa.
- 6) A tabela apresentada na página 123 da Nota Técnica traz que a Balfour Beatty seria responsável pela parte iluminação, mas a empresa não seria responsável por tal serviço, nem mesmo como objeto de sua subcontratação ou do consórcio. Conforme os termos da proposta de subcontratação aceita pelo Metrô de São Paulo, os serviços contratados seriam os de “baixa tensão”.
- 7) Tal tabela seria apenas o exercício de avaliação das condições de mercado que possibilitariam a apresentação de proposta economicamente viável pelo consórcio Linha Verde. Ou, ainda, de acordo com os termos da acusação, os referidos valores decorriam de propostas comerciais anteriormente apresentadas em outros projetos. Então, não se trata de prova de conluio. Dessa forma, os Beneficiários da Leniência não imputam ao Representado qualquer participação.
- 8) O único outro documento que indicaria a suposta conduta anticompetitiva seriam as anotações feitas pelo Sr. Everton Rheinheimer, fls. 718 a 721. O representado afirma que não reconhece tal documento e que jamais esteve presente em uma reunião, como a descrita no documento, representando a Balfour.

VERSÃO PÚBLICA

9) Sobre o e-mail utilizado pela SG/CADE para incluir o representado no Processo Administrativo, afirma que não há comprovação de que, na época do e-mail, as empresas faziam parte de consórcios distintos. Caso o potencial consórcio Linha Verde pretendesse realizar a subcontratação de serviços, nada mais lógico do que pesquisar a viabilidade em momento que possibilitasse a correta elaboração de proposta. O intuito do potencial consórcio em subcontratar já teria sido explícito na proposta apresentada ao Metrô São Paulo.

10) Não há confirmação de recebimento do e-mail, o qual pode ter ficado retido na caixa de saída do remetente, ou outras situações. Isso porque o representado não possui qualquer recordação da existência de tal comunicação.

I.4.31 Haroldo Carvalho

Em defesa administrativa, Haroldo Carvalho, alegou em suma que:

1) A Balfour possuía extrema necessidade de se consorciar, em virtude de seu pequeno porte (capital social de cerca de 10 milhões de reais), e sua especialização em sistemas elétricos. Dessa forma, a única licitação em que a empresa poderia participar sem consórcio seriam licitações específicas de sistemas elétricos. Prova disso seria licitação exclusiva de sistemas elétricos do metrô de recife no ano 2001, onde a Balfour ganhou sozinha a licitação.

Metrô São Paulo – Projeto de expansão da linha 2:

2) A Balfour não fez parte do acordo que originou o cartel realizado em 1998. De todos os 15 projetos afetados pelo suposto cartel, a Balfour participou apenas de uma licitação, consorciada com a Bombardier e a TTrans. No entanto o consórcio não conseguiu o contrato. Por este motivo, a Balfour buscou o consórcio vencedor, ofereceu serviços mediante subcontratação e conseguiu um contrato no valor de R\$ 13.354.227,72 (inferior à sua parte no caso de ter se sagrado vencedora, em que responderia com 30% do contrato, correspondente a 50 milhões de reais). Tal valor é bastante superior ao faturado pela Balfour na condição de subcontratada de outro consórcio.

3) O documento de fl. 1936, produzido de forma unilateral pelo Signatário, trata de informações públicas sobre as demais empresas Representadas neste Processo Administrativo. Inclusive, nele é mencionado que a Balfour poderia ser substituída *no consórcio eventualmente a ser formado com Bombardier e TTrans*. Embora pareça que os Signatários estavam “montando” a conformação de dois consórcios – o que é meramente especulativo –, é possível, no máximo, depreender deste manuscrito como um *exercício de monitoramento de mercado*. Aliás, a Balfour nem poderia participar de qualquer ilícito quando já que era considerava como dispensável.

4) Ademais, um equívoco quanto ao documento supracitado, repousa no fato de que consta na tabela de informação que a Balfour não prestaria os serviços de “baixa tensão”. Na verdade, a Balfour possuía os atestados para tanto, tendo em vista que sempre realizou este serviço. Isto para demonstrar o quanto escuso seria tal documento.

VERSÃO PÚBLICA

5) Sobre o documento acostado na fl. 1938 da Nota Técnica de Instauração, tal tabela também poderia ser um mero monitoramento do mercado feito pela Siemens, que poderia ser elaborado com informações públicas, como os preços de itens e serviços específicos de licitações passadas. Os preços de referência de itens isolados eram informados aos licitantes antes dos certames. Portanto, trata-se de documento “pré-consorcial”, lícito e natural entre empresas que pretendem constituir um consórcio.

6) O documento colacionado nas fls. 1938/1939 da Nota Técnica de Instauração, menciona que a Balfour teria participado de reunião com concorrentes no dia 17 de setembro de 2004, fato este que o representado afirma que não se recorda. Ademais, mesmo que a Balfour estivesse presente na reunião, a empresa não estaria praticando uma ilicitude, pois seria uma fase pré-consorcial, na qual as empresas transacionavam a fim de atender ao escopo do edital.

7) Por sua vez, o documento de fls. 1939 seria outro e-mail interno da Alstom, *denotando alguma combinação em preços de referência em razão de expressões cifradas (no caso, cômicas)*. Tais menções versam sobre preços de referência de outro certame, qual seja, o da Linha Verde, em sua expansão sentido oeste e, nessa época, a Balfour Brasil se quer existia. Por fim, o conteúdo de tal documento pode ter sido obtido por meio de mero monitoramento estratégico ou subcontratação.

8) Sobre a suposta anotação manuscrita e apreendida na sala de Rosângela Tsuruda, mencionada pela Nota Técnica de Instauração na fl. 1940, este documento é uma anotação manuscrita de uma funcionária da Alstom que relata uma reunião também interna da Alstom, onde teria sido mencionado que a Balfour seria uma “parceira”. Tal documento não imputa qualquer conduta ilícita, mas apenas possíveis arranjos entre consórcios. Prova disso é que, na realidade, a Balfour foi concorrente da Alstom, e não consorciada dela.

9) Por fim, o e-mail colacionado nas fls. 1940/1941 teria como destinatário um funcionário da Balfour – Edyval Campianelli –, que se quer o respondeu. Além disso, alega que não se recorda de conhecê-lo. O e-mail diz respeito ao preenchimento de uma tabela que não se encontra anexa, logo, não há como saber sobre qual produto/serviço trata o e-mail. Como o edital permitia subcontratação, provavelmente a Alstom estava procurando essas empresas para discutir possibilidades de subcontratação.

I.4.32 Tejofran, Antônio Felipe, Manuel Filho, Marcos Ribeiro, Reinaldo Andrade e Telmo Porto

50. Em suas defesas administrativas, Tejofran, Antônio Felipe, Manuel Filho, Marcos Ribeiro, Reinaldo Andrade e Telmo Porto, com argumentos semelhantes, alegaram em síntese que:

1) Não há, e nem nunca houve, número reduzido de players no mercado de prestação de serviços, como é o caso da empresa Tejofran.

VERSÃO PÚBLICA

- 2) A Tejofran não participou de licitações envolvendo “projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares”, ou que tratavam de “elaborar um projeto de uma linha de metrô” ou que cuidavam de realização de obra, por esse motivo, a sua participação Tejofrannas licitações de reforma e manutenção de trens constituiu-se na própria negação da sua alegada participação em eventual cartel;
- 3) A Tejofran não dispunha de atestação técnica que lhe permitisse participar isoladamente das licitações de reforma e manutenção de trens promovidas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. Diante disso, a Tejofran precisava se associar a outra empresa que possuía atestados de capacitação técnica exigidos em editais licitatórios, de modo a permitir a sua participação nos certames com o objetivo de adquirir as atestações técnicas. Para a Tejofran, essa possibilidade surgiu como oportunidade de participar de um novo mercado e de ter contato com projetos de valor tecnológico e de alto valor de agregação;
- 4) A Tejofran se lançou na busca de parceiros e essa é a razão de seus contatos de cunho eminentemente comercial. A NT PA 81/2014 não percebeu que a Tejofran estava quebrando a alegada concentração de mercado, tendo em vista que com a atestação de subcontratação ela poderia participar de licitações como integrante de consórcios e participando de consórcios, a empresa passou a adquirir conhecimento em área dominada por grandes empresas multinacionais;
- 5) A Tejofran não compartilha do mesmo mercado das empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Hyundai, Mitsui;
- 6) A NT PA 81/2014 não aponta ato praticado pelos Representados que tenha permitido, por exemplo, fossem aumentados “arbitrariamente os lucros”, “exercer de forma abusiva posição dominante” e “dominar mercado relevante de bens ou serviços”. Por isso, não há como oferecer defesa se não são descritas as suas participações de forma a que apresentem devidamente a suas razões;
- 7) Em relação ao Representado Marcos Ribeiro, não se pode entender que ele tenha participado da formação de cartel apenas pelo fato de ter sido colocado como um dos destinatários de um único e-mail;
- 8) Se determinada empresa busca se associar em consórcio com a Tejofran e oferece percentual de participação que esta entende reduzido é justo que ela busque outra parceira para uma participação mais substancial;

Manutenção dos – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

- 9) Neste certame, a Tejofran, inicialmente, não conseguiu ser pré-qualificada, único certame que ela participou da pré-qualificação. Após a interposição de recurso administrativo, que foi ao final provido, foi que se deu a sua pré-qualificação. Uma vez pré-qualificada, impugnou o edital da fase comercial e a proposta apresentada pelo Consórcio TS, composto pelas empresas Siemens e Temoinsa. Abertas as propostas, verificou-se que a Tejofran tinha apresentado o menor preço, mas o Consórcio que compunha não venceu o certame em razão da nota obtida no quesito técnica;

VERSÃO PÚBLICA

- 10) A Tejofran – e qualquer outro licitante – não tem condições de prever, com segurança, a nota técnica, quanto mais de manipulá-la, por isso, é impossível implementar uma divisão, notadamente se a estratégia for a de apresentação de proposta de cobertura. Ademais, a apresentação de proposta de menor preço afasta qualquer ilação no sentido de alinhamento entre concorrentes, eis que proporciona ao ente público licitante a possibilidade de alterar parte subjetiva do julgamento técnico, critério ou refazer o certame;
- 11) Teria sido ajustado “que as outras empresas competidoras apresentariam preços superiores à proposta da Siemens” (trecho do HC transrito no §95 da Nota Técnica), mas a Tejofran não é citada, não participou das reuniões e ofertou preço menor do que o da Siemens. Vale lembrar, ainda, que ela impugnou a proposta apresentada pelo Consórcio TS, composto pelas empresas Siemens e Temoinsa;
- 12) Se a Tejofran, comprovadamente à época, sequer apresentava as condições de competir, é óbvio que ela não iria compor – como de fato não compôs – nenhum acordo para eliminar a competitividade do certame. Ademais, a sua postura da na única licitação em que, como consorciada, conseguiu participar, afasta a possibilidade de que há composição de qualquer acordo com vistas à eliminação da concorrência;
- 13) A Tejofran é apenas citada em mensagens eletrônicas produzidas por terceiros;
- 14) Quanto ao §100 da NT PA 81/2014, que relata uma suposta reunião ocorrida em 02 de julho de 2002, a Tejofran jamais esteve em tal reunião e a referência em conjunto com a TTrans, se dá porque elas participaram da licitação em Consórcio;
- 15) Ademais, os envelopes contendo as propostas técnica e comercial já haviam sido entregues em 10 de junho de 2002, ao passo que a reunião “teria” ocorrido em 02 de julho de 2002, ou seja, quase um mês após e antes mesmo da própria abertura dos envelopes comerciais, que ocorreu em 10 de julho de 2002. Portanto, antes mesmo de que a relação técnica e preço (critérios daquela concorrência) permitisse antever os ganhadores e os perdedores;
- 16) No §106 da NT PA 81/2014, a Tejofran é apenas citada em suposto acordo entabulado entre Alstom e CAF, por meio do qual a primeira ficaria responsável por subcontratá-la. Ressalte-se que o §106 traz como parâmetro a data de assinatura do Contrato de manutenção da Série 2100. Ou seja, já estava definido as licitantes vencedoras e já se sabia quem executaria o objeto, restando apenas a formalidade de assinatura do instrumento contratual. Daí ser ainda mais natural a definição das subcontratações neste contexto;
- 17) A mensagem eletrônica relatada no §108 segue o mesmo padrão das anteriores: e-mail interno da Alstom, encaminhado por seus funcionários somente para outros funcionários daquela empresa. Todavia, analisando literalmente os termos da mensagem, eis que não se sabe propriamente o que a teria motivado, e se a contratação se deu em função de "necessidade política", é fato que não se trata de nenhum cartel;
- 18) O único fato que efetivamente diz respeito à Tejofran foi a sua subcontratação por parte da Alstom; e tal subcontratação se deu de forma lícita, com conhecimento do

VERSÃO PÚBLICA

ente público responsável, e com objeto absolutamente compatível e pertinente à sua maior expertise à época;

19) Por fim, a corroborar que a subcontratação não se deu no âmbito de nenhum acordo colusivo, o significativo lapso temporal entre a assinatura do contrato decorrente do certame, que se deu em 28 de agosto de 2002, e as subcontratações, realizadas em 10 de janeiro de 2003 e 18 de fevereiro de 2004, foi onde teve lugar a negociação das condições, o que comprova sua legitimidade e licitude;

20) As mensagens eletrônicas relatadas nos §§125 da Nota Técnica e seguintes representam tentativas, sondagens e contatos da Tejofran com os demais agentes do mercado para viabilizar a composição de um consórcio apto a propiciar sua participação do certame em questão. Isto fica claro na mensagem eletrônica do item 125, na qual o Sr. Telmo Porto afirma que não há sentido em simples adições de licitantes, a não ser que haja razão técnica, e que, por questão de ética, as equipes deveriam permanecer separadas;

21) Ao receber a mensagem do Sr. Telmo Porto, o funcionário da CAF a encaminha a outras empresas, questionando, surpreso, tanto a aportação da Tejofran, quanto a sua qualidade de sócia da Temoinsa. Novamente cabe indagar: como é que se entabula um acordo colusivo se são desconhecidas informações essenciais a respeito daqueles que comporão o suposto conluio?

22) Já a mensagem retratada no item 126 revela outra passagem contendo interpretação distorcida. A sua interpretação contextualizada revela única e tão somente a posição de outra empresa em relação à proposta de subcontratação apresentada pela Tejofran;

23) Nesse item, o Sr. Telmo Porto, da Tejofran, levanta a possibilidade de ser criado um grupo alternativo efetivamente forte para, exatamente, ser possível concorrer com as demais empresas, sabidamente detentoras de tecnologia e de maior expertise. O Sr. Massimo Giavina, ao responder, afirma que (i) existiria uma intenção de "reproduzir o passado", ou seja, de reproduzir os consórcios e subcontratações anteriormente realizados e que (ii) não teria nada contra a montagem de um consórcio. Curiosamente, a SG/CADE não menciona o trecho atinente à formação do consórcio, limitando-se a transcrever aquilo que seria de seu interesse;

24) O mesmo se diga em relação à mensagem retratada no §128, em que a mensagem é dirigida à Alstom, CAF e Bombardier, empresas que, mais tarde, vieram a compor o Consórcio;

25) Também o §129 trata de e-mail enviado por funcionário da Tejofran, em que relata a reunião para a composição de Consórcio; tanto assim que o emissor da mensagem claramente afirma que “a PROCINT acha que nós estamos certos e que consórcio de 5 é loucura (...”). Além disso, o funcionário da Tejofran discute com a Temoinsa, sua parceira, e somente com ela, se devem participar ou não do consórcio, expondo os pontos que entende pertinentes para a decisão;

VERSÃO PÚBLICA

- 26) A mensagem retratada no §141 é comunicação interna exploratória, típica da atividade comercial. Ademais, nada daquilo consignado na mensagem ocorreu de fato;
- 27) A mensagem mencionada no §147, também comunicação interna, evidencia tentativa da Tejofran em manter o Consórcio ganhador da licitação anterior, aquele composto por seis empresas, daí a denominação "G6";
- 28) No §151, houve uma interpretação equivocada por parte da SG/CADE, notadamente em razão da palavra "coordenação". O funcionário da Tejofran, Sr. Telmo Porto, afirmou que o presidente da CPTM estaria "alarmado" em razão das impugnações ao Edital realizadas por algumas das potenciais licitantes e, em razão disso, abandonou a coordenação que visava dar continuidade aos contratos de manutenção de trens. Trata-se da coordenação dos certames para a continuidade dos serviços de manutenção. Tanto é assim que, em relação à Série 3000, houve efetiva interrupção do contrato pelo período de um ano, com descontinuidade da manutenção terceirizada e aumento na imobilização da frota;
- 29) No parágrafo seguinte, §152, o que se constata é a tentativa de manutenção anterior com a Alstom e a CAF. O "acordo", verbete que certamente motivou a SG/CADE a selecionar tal e-mail, refere-se ao acordo necessário para consorciamento;
- 30) Em relação ao e-mail retratado no item 158, observe-se que na data de emissão da mensagem eletrônica (23 de janeiro de 2013), já se sabia quem seria o ganhador do certame, eis que: a Nota Técnica foi divulgada em 24 de outubro de 2012, o resultado da análise da Proposta Comercial foi divulgado em 10 de dezembro de 2012 e o resultado da habilitação foi divulgado em 20 de dezembro de 2012. Logo, tanto a Tejofran já sabia que havia ganhado o certame, pendendo apenas a formalidade de assinatura do instrumento contratual, quanto a Bombardier já sabia que o havia perdido;
- 31) Em verdade, o que ocorreu foi que a Bombardier estava ressentida por ter perdido o aludido certame para a Tejofran, cujo porte e histórico de atuação nesta área são notoriamente inferiores se comparados aos da primeira empresa. Daí que a Bombardier, alegando políticas de compliance, afirmou que não iria auxiliá-la na execução do serviço do escopo e, ainda, "apostou" que ela não conseguiria executar o escopo de forma integral. Por fim, alega que o e-mail é dirigido à Temoinsa, outra empresa que compunha o Consórcio que ganhou 4 dos 6 certames promovidos à época. Em síntese, o e-mail consubstancia um relato de uma empresa consorciada à sua parceira, também consorciada, relatando a postura desesperada da empresa perdedora do certame;
- 32) O mesmo afirma em relação à mensagem eletrônica retratada no item 159, dado que na data de emissão da mensagem também já se sabia que a Tejofran, em consórcio com a Temoinsa, havia ganhado o certame;
- 33) Nesse cenário, em que a Tejofran venceu 4 dos 6 certames, resta claro a inexistência do acordo oclusivo, já que uma empresa que não domina o mercado derrotou empresas tidas como gigantes;

VERSÃO PÚBLICA

Manutenção de 2005 – Metrô DF

34) A NT PA 81/2014 sequer faz referência à Tejofran, e não poderia ser diferente, eis que os fatos que lhe são concernentes evidenciam o seu intuito competitivo, já que o seu consorciamento se deu com empresas que sequer estão abarcadas no "cartel" enxergado pela NT PA 81/2014;

Projeto Boa Viagem – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

35) Não há qualquer menção à Tejofran nesse projeto. Dessa forma, os Representados acreditam que a Tejofran esteja incluída como “participe” de acordo colusivo somente pelo fato de ter participado e saído vencedora em um dos certames dos quais participou;

Linha 5 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

36) Quanto ao e-mail retratado no §51, único indício relacionado a Tejofran, alegam que à época da emissão da mensagem, os Editais já haviam sido republicados, e as potenciais licitantes começavam a se movimentar no mercado para buscar o parceiro ideal. Tanto é verdade que a não constituição daquele consórcio idealizado (Bombardier/Tejofran/Temoinsa) resultou na desqualificação do consórcio efetivamente formado por Bombardier e Tejofran em razão da falta de atestação técnica relativa à ar-condicionado de salão.

I.4.33 Temoinsa, Amador Peñin, David Lopes, Maurício Memória e Wilson Daré

51. Em suas respectivas defesas administrativas, David Lopes, Maurício Memória, Temoinsa, Wilson Daré e Amador Peñin, alegaram, em síntese, que:

1) A Temoinsa, apresenta expertise em parte dos subsistemas necessários para concorrer nas licitações e que a empresa não teria capacidade de participar isoladamente de certames de modernização e manutenção de trens, sem se consorciar com outro *player*;

2) David Lopes ocupou a posição de Técnico na Temoinsa, Maurício Memória foi procurador e sócio e Wilson Daré administrador e sócio;

3) Tendo em vista que a expertise da empresa se baseava na manutenção e modernização dos trens da Série 2100, os Representados alegam que a empresa não participou da construção da linha 5 do Metrô São Paulo (promovida pela CPTM), da licitação promovida pelo Metrô DF, da aquisição de trens realizada pelo Estado do Rio de Janeiro, da extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo, do Projeto Boa viagem da CPTM e, tampouco, da aquisição e manutenção de trens da Série 7500;

Manutenção dos trens – 1^a, 2^a e 3^a rodadas: anos 1999–2013 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

VERSÃO PÚBLICA

- 4) Sobre indício apontado no §104 da NT PA 81/2014, de suposta reunião que teria ocorrido nos dias 16 e 17 de julho de 2002, o resultado da concorrência já havido sido publicado em 13 de julho de 2002, portanto antes do acontecimento da suposta reunião e que, ainda sim, estariam presentes apenas representantes das empresas componentes do Consórcio ganhador, restringindo-se a discussão sobre tópicos técnicos e operacionais da execução contratual, não havendo que se considerar tal documento como prova de formação de cartel;
- 5) Sobre este mesmo indício, quanto à discussão de subcontratações (inclusive da Temoinsa) as discussões também eram pautadas por tópicos técnicos. A Temoinsa fora subcontratada em decorrência de seu amplo conhecimento técnico dos trens Série 2100, haja vista que os sistemas e softwares destes trens eram de sua fabricação. Por tanto, sua subcontratação aconteceu exclusivamente por conveniência técnica e não por arranjo.
- 6) Ademais, o §9 do documento colacionado pela SG/CADE no item 104 da NT PA 81/2014 – que fora suprimido da NT PA 81/2014 – demonstra que os concorrentes estavam com medo de que a Temoinsa exportasse peças sobressalentes dos trens Série 2100, o que deixa claro que se houvesse algum acordo, a Temoinsa não venderia tais peças à outras empresas que não as participantes do cartel que a própria integraria;
- 7) David Lopes apenas encaminhou o e-mail colacionado ao §108 da NT PA 81/2014, dado que era o técnico responsável por operacionalizar o início da execução contratual sem, contudo, ter redigido o supramencionado documento;
- 8) Quanto ao documento mencionado no item 110 da NT PA 81/2014, David Lopes defende que as discussões eram estritamente técnicas, abarcando temas como “seguros e performance”, “contra garantia”, “prazo da subcontratação e etc”, sem qualquer indício de cartel;
- 9) O e-mail utilizado no §113 da NT PA 81/2014, foi enviado por funcionário da CAF em 04 de setembro de 2003, portanto um ano após a assinatura do contrato com o Consórcio CONSMAC – vencedor da licitação da Série 2100 –, e que diferentemente do alegado por esta SG/CADE, não se trata de indício de conluio *ainda antes da realização das licitações*, mesmo porque a Temoinsa sequer fora subcontratada;
- 10) Apenas neste momento a Temoinsa passou a concorrer efetivamente com as demais empresas, tendo em vista a obtenção de comprovação técnica para tanto, embora lhe faltasse outros requisitos. Por isso, haja vista o fim da vigência do contrato de manutenção anterior, a Temoinsa buscou parceiros para que pudesse lograr êxito no atual certame, de maneira que o indício colacionado no item 117 da NT PA 81/2014 representa apenas tabela circulada exclusivamente entre membros da própria Temoinsa, versando sobre estudos e projeções mercadológicas, para saber *quais os possíveis valores que seriam adotados em eventuais novas licitações para identificar, desde já, a conveniência de participação, bem como as possibilidades de participação*;
- 11) Sobre o indício colacionado no item 118 da NT PA 81/2014, a Temoinsa alega desconhecer a ocorrência de ligação telefônica entre Cesar Ponce de Leon (Alstom) e Maurício Memória (Temoinsa), em que teriam conversado sobre a realização de

VERSÃO PÚBLICA

audiências públicas preparatórias para licitação de manutenção e reabilitação dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, nos quais a PROCINT estaria atuando e teria dito que não deveria excluir acordo com as empresas Temoinsa, Tejofrna, IESA e MPE. Tal documento configurava apenas *possíveis arranjos para constituição de parcerias, não para divisão de licitações afim de eliminar a concorrência;*

12) Quanto ao compartilhamento da tabela colacionada no item 120 da NT PA 81/2014, com Manuel Carlos do Rio Filho (Tejofran), justificam que as empresas possuíam perfis semelhantes. A Temoinsa tinha atestação técnica e a Tejofran dispunha do capital exigido para a habilitação financeira e, por isso, a tabela foi feita, para que as expertises fossem somadas e ambas pudessem concorrer no mercado;

13) Quanto ao campo “proposta” da tabela supramencionada, David Lopes afirma que esta *não se referia às propostas que seriam entregues no certame e, sim, à proposta para avaliação de um possível cenário, em que as “pequenas”, concorrendo com as “grandes” aumentariam sua participação no mercado*, sendo possível concorrer com a Alstom, CAF e Bombardier. Dessa forma, a tabela seria tão somente um estudo realizado entre duas parceiras, e não um indício de conluio e comunicação entre as demais concorrentes, como apontado pela SG/CADE;

14) A afirmação feita por esta SG/CADE, de que a tabela acostada no item 122 da NT PA 81/2014 seria uma nova tabela encontrada na Temoinsa, que faria previsão de faturamento anual e mensal das empresas Temoinsa, Tejofran, CAF, Bombardier, TTrans, MPE e MGE, é, na verdade, a mesma tabela acostada no item 121 e, portanto, não há que se falar em novo indício de conluio;

15) De maneira semelhante, afirma que a tabela colacionada no item 123 da NT PA 81/2014 seria apenas uma nova versão da tabela anteriormente descrita no item 120, contendo apenas outro cenário para análise, dado que havia passado um mês desde a elaboração da versão anterior;

16) Por fim, quanto à denominada “segunda rodada de acordos”, diferentemente do que fora alegado por esta SG/CADE, não havia interesse em que a Temoinsa fosse subcontratada, dado que a empresa pretendia vencer a licitação em consórcio com a Alstom, Bombardier e CAF;

17) O fato da empresa ter ganho quatro dos seis lotes licitados, é justificada por sua estratégia nas licitações anteriores, a fim de afirmar-se efetivamente como player de mercado, vez que obteve todas as qualificações requeridas para tanto;

18) As pirâmides acostadas no item 144 da NT PA 81/2014 tem o mesmo objetivo das anteriores citadas no seu decorrer: realizar projeções de possíveis cenários que poderiam ocorrer nas licitações;

19) Um mesmo documento, denominado como “Memorando de Entendimentos” fora utilizado por esta SG/CADE no item 149 da NT PA 81/2014 para justificar suposto conluio entre concorrentes tanto na primeira, quanto na terceira rodada de licitações, conforme depreende-se dos itens 93 e 149 da NT PA 81/2014. Os Representados ressaltaram que essa SG/CADE utilizou o mesmo documento para

VERSÃO PÚBLICA

comprovar situações que ocorreram num lapso temporal de dez anos de diferença e em licitações distintas;

20) Quanto aos itens 156 e 157 da NT PA 81/2014, tratam-se de e-mails internos enviados entre funcionários da Temoinsa, em data posterior à fase de habilitação, nos quais a Alstom, *ressentida por ter perdido o aludido certame para a Temoinsa, apostou que o Consórcio TMT não conseguiria executar os serviços e sugeriu a desistência do certame em seu favor, já que ela havia ficado em segundo lugar* (fl 115 SEI 30570);

21) Em relação ao e-mail tratado no item 158 da NT PA 81/2014, a data de emissão da mensagem (23 de janeiro de 2013) foi posterior a divulgação do resultado da habilitação (20 de dezembro de 2012) e, por isso, não haveria lógica em combinar qualquer espécie de estratégia. Dessa forma, sustentam que a Bombardier também estaria ressentida por ter perdido o aludido certame para a Temoinsa e teria apostado que o Consórcio ganhador (Temoinsa e Tejofran) não conseguiria adimplir o contrato. Isto posto, questionam como a subcontratação da Bombardier seria uma forma de recompensá-la, sendo que a mensagem informa justamente que a BOMBARDIER não auxiliaria o consórcio ganhador da série 2000;

22) Quanto à tabela indicada no item 165 da NT PA 81/2014, que desta vez não foi produzida pela Temoinsa, indicam que esta seria, novamente, *uma avaliação de prováveis possibilidades do que poderia ocorrer nas movimentações dos players para a nova licitação que ocorreria* e que os valores dos contratos futuros seriam em média 92% superiores aos contratos vigentes, e não 192%, como consta na NT PA 81/2014 de rodapé nº 93;

Boa Viagem – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

23) Diferentemente do que trouxe a NT PA 81/2014, em seus itens 223 e 224, a Temoinsa não participou deste certame, e também não teria sido subcontratada para executar nenhum dos projetos licitados;

Modernização das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo – 2008 e 2009

24) As tabelas colacionadas nos itens 249 e 250 da NT PA 81/2014 versam sobre possíveis cenários a serem efetivados nas licitações e circulada entre integrantes da Temoinsa. Portanto, não seriam prova de suposto conluio entre os concorrentes;

25) Por fim, a tabela mencionada no item 254 da NT PA 81/2014 criada em 23 de fevereiro de 2009, que se referia a valores dos Lotes 2 e 3, foi criada em data posterior à abertura das propostas comerciais, que ocorreu em 20 de fevereiro de 2009, sendo de conhecimento público quais seriam os ganhadores dos supracitados lotes, não havendo que se falar em conluio

I.4.34 Marco Missawa

52. Em defesa administrativa, Marcos Missawa, alegou em suma que:

VERSÃO PÚBLICA

- 1) Há ausência de justa causa no processo administrativo em relação ao Representado, tendo em vista que não há qualquer conduta específica sua evidenciada nos autos. As provas apresentadas que evidenciam uma eventual participação do Representado são documentos produzidos unilateralmente pelos Signatários.
- 2) O ilícito econômico é praticado por agentes econômicos e, muitas vezes, pelo empresário. Nesta linha, o Representado não se enquadra em qualquer das opções, tendo em vista que foi mero empregado da Siemens que *apenas atuou episodicamente como um colaborador auxiliar, na linguagem do Direito Comercial, numa relação trabalhista, isto é, de subordinação*. Desse modo, *a falta de justa causa impõe a imediata extinção do processo administrativo em relação ao ora Representado*. Em suma, alega não ter qualquer poder decisório e que nunca fez escolhas próprias sobre preços e condições de mercado, mas que *apenas expressava as estratégias da direção, no Brasil ou na Alemanha*.
- 3) Nesse sentido, cita a Súmula 430 do STJ, na qual defende que, diferentemente do que acontece na obrigação tributária, em que o que determina a solidariedade é o sócio *tenha atuado como administrador ou dirigente, tenha agido com culpa ou dolo em infração à lei*, no ilícito de cartel, os atos são próprios de agente econômico e *não o realiza o colaborador que atua como empregado numa relação de subordinação*.

Metrô Distrito Federal – Manutenção de 2005

- 4) Embora esta SG/CADE alegue que ele participou de reunião realizada em 16 de fevereiro de 2006 (citada no item 193 da Nota Técnica de Instauração, fl. 1927), defende que a persecução por participação neste suposto ilícito encontra-se prescrita, tendo em vista que o Representado foi notificado da instauração deste Processo Administrativo apenas em 28 de março de 2014, transcorridos mais de oito anos da prática do suposto ilícito.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – Aquisição de 320 carros da Série 7000 e 64 carros da Série 7500: 2007– 2009

- 5) De maneira semelhante, defende que apesar desta SG/CADE ter alegado que o Representado participou de troca de e-mails, ocorridas entre o final de 2004 e o início de 2005, o mesmo só foi notificado em 28 de março de 2014, portanto, a pretensão punitiva da administração pública encontra-se prescrita pois já transcorreram mais de seis anos da prática do suposto ilícito.

I.4.35 Ricardo Alzogarray

53. Em defesa administrativa, Ricardo Alzogarray, alegou em síntese que:

- 1) Foi Controller do setor de energia da Siemens e que não há qualquer detalhamento sobre a suposta conduta anticoncorrencial praticada, já que seu nome é mencionado apenas num único e-mail, no qual o representado é copiado. A comunicação é estabelecida entre o Sr. Everton Rheinheimer (Siemens) e seu superior,

VERSÃO PÚBLICA

Sr. Newton José Leme Duarte (Siemens), em que ele avisa sobre sua ausência em uma "reunião PTS";

2) O representado não possuía qualquer contato com clientes e parceiros de consórcios, não participava de reuniões nem de negociações referentes à formação de consórcio e elaboração de propostas da Siemens. Eventualmente, poderia auxiliar na revisão de documentos internos da Siemens;

3) O setor de energia da Siemens é dividido em setores: PTD (power transmission and distribution), PG (power generation) e TS (transportation system). Era comum que os CEO's destes setores marcassem reuniões para ouvir os objetivos de cada mercado, as previsões e mudanças de processos. Assim, Sr. Newton Duarte, em decorrência de sua posição, CEO da área PTS, agendava reuniões mensais para discutir assuntos internos, reuniões chamadas PTS. Logo, no e-mail, o Sr. Everton Rheinheimer apenas informa sua ausência na reunião "PTS", pois teria um compromisso com a MPE. O Sr. Ricardo Alzogarray não sabia o que seria discutido e não possuía controle sobre a agenda do Sr. Everton;

4) Foi copiado ou incluído com destinatário de e-mails relacionados a questões financeiras da Siemens, conforme comprova os documentos anexados.

5) Sobre os documentos anexados ao Histórico de Conduta, o Representado alegou em suma que: o documento anexo 35, fls. 598 a 601, trata de uma corrente de 4 (quatro) e-mails, conteúdo referente à situação da licitação da manutenção do Metrô DF. Sobre os e-mails, afirma que foi copiado pelo Sr. Everton Rheinheimer por se tratar de questões financeiras, referentes ao relatório anual da Siemens (2005–2006), reforçando que não há qualquer informação ilegal ou menção a formação de conluio. Dessa maneira, como o final do ano comercial estava se aproximando, era comum verificar os projetos com alguma chance de serem fechados naquele ano; No último e-mail, o Sr. Everton Rheinheimer afirma que estava negociando com a MPE a retirada formal de sua proposta para o projeto do Metrô DF. Apesar de essa informação constar no e-mail, destaca que ela só poderia apenas adquirir um caráter ilegal quando analisada no contexto de eventual conluio. O Sr. Ricardo Lamenza não estava inserido nesse contexto e estava preocupado apenas com a elaboração do relatório financeiro anual;

6) Quanto ao documento anexo 36, fls. 604 a 609, trata-se de uma corrente de e-mails, em que o assunto tratado era a chamada "conta corrente". O representante da Tejofran apresentou a discussão da conta corrente em um consórcio que participaria com a Siemens referente a trens da Série 2000 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos ("CPTM"). Destaca que o Sr. Ricardo Alzogarray não era destinatário nem estava em cópia do e-mail enviado. O representado passou a ser envolvido na discussão interna apenas após o encaminhamento do referido e-mail pelo Sr. Everton Rheinheimer. Sobre esse assunto, sua resposta consistiu numa indicação de que, a priori, não haveria impedimentos, mas recomendou que fosse conversado com o jurídico, Dra. Andréa (advogada interna da Siemens). A última mensagem da corrente refere-se à elaboração de um compromisso de subcontratação da empresa MPE para o caso do Metrô DF e o agendamento de uma reunião com esta empresa, todavia ela não foi enviada ou encaminhada ao Sr. Ricardo Lamenza;

VERSÃO PÚBLICA

7) Já no documento anexo 55, fls. 860 a 863, a Dra. Andréa de Moraes Lande (advogada interna da Siemens) enviou os valores que a empresa PEM, subcontratada da Siemens para o Projeto do Metrô SP linha 2, receberia do Metrô SP por esse projeto. Posteriormente, ela questiona sobre a cessão de direitos da subcontratada a TTrans. A resposta do Sr. Ricardo Lamenza consiste apenas no apontamento de que ela deveria consultar o Sr. Daniel Leibold (diretor financeiro da área de transportes da Siemens);

8) O documento anexo 63, fls. 924 a 929, versa sobre as receitas e os valores que a Siemens receberia em decorrência do contrato do Projeto Boa Viagem da CPTM. O Sr. Daniel Leibold (Siemens) questiona sobre a inclusão do contrato da licitação do projeto Boa Viagem no relatório anual financeiro da empresa.

I.4.35 Ronaldo Cavalieri

54. Em sua defesa administrativa, Ronaldo Cavalieri alegou em síntese que:

- 1) Ocupava cargo interno, não realizando qualquer acordo com terceiros ou empresas. Assim, não possuía qualquer atuação na área de vendas ou mercado, além do mais, não participava como membro de qualquer associação, não fazia prospecção de negócios e nem tinha conhecimento do mercado;
- 2) Os únicos momentos, em que foi citado são em dois e-mails, os quais são copiados para mais quatro pessoas, funcionárias da Siemens. Dessa maneira, não há qualquer menção que Sr. Ronaldo Cavalieri tenha contribuído para a formação do cartel.

I.5 Do Saneamento e da Análise dos Pedidos de Produção de Provas

55. Em 16 de abril de 2015, conforme Nota Técnica nº 33/2015 (SEI 0049187), acolhida pelo Despacho nº 430/2015 (SEI 0049187), a SG/CADE analisou as questões preliminares e os pedidos de provas apresentados pelos Representados.

56. Ainda nessa Nota Técnica, esta SG/CADE determinou a reintegração do Representado Amador Francisco Rodriguez Peñin (“Amador Peñin”) ao polo passivo do presente Processo Administrativo, tendo em vista que, apesar de ter sido realizado o desmembramento em relação a ele, que passaria a integrar o polo passivo do Processo Administrativo nº 08700.000449/2015–87 (“Processo desmembrado”)¹², este foi devidamente notificado em seu endereço profissional (fl. 3905) e apresentou defesa administrativa nestes autos (SEI 0030593), não havendo qualquer prejuízo para os demais Representados.

57. Quanto às preliminares suscitadas, após fundamentada análise, foram indeferidas as seguintes, as quais foram consideradas carentes de fundamento e/ou amparo legal:

¹² Conforme Nota Técnica 434/2014 (fls. 3898/3919).

VERSÃO PÚBLICA	
Preliminares	Representados
Da Incompetência Do CADE Por Inaplicabilidade Da Lei Antitruste. <i>Bis In Idem</i>	Alstom Albert Blum Alstom Amador Peñin Andoni Altuna Antonio Felipe RHA Bombardier CAF Carlos Leopoldo Caterpillar David Lopes Antonio Charro Eduardo Basaglia Tejofran Francisco Perroni Francisco Amigo Haroldo Carvalho Hyundai Isidro Quinonero José Regueiro Júlio Leitão Luiz Ferrari Manuel Filho Marco Contin Marcos Ribeiro Maria Bartholetti Masao Suzuki Maurício Memória MGE Murilo Cunha Paulo Junior Paulo Stuart Philipe Dufosse Reinaldo de Andrade Rinaldo Tsuruda Ronaldo Moriyama Rosângela Tsuruda Ruy Grieco Telmo Porto Temoinsa Wagner Ibarrola Wagner Ribeiro Wilson Daré
Da Nulidade Do Acordo De Leniência	Albert Blum Amador Peñin Andoni Altuna RHA
Do Inquérito Administrativo	

VERSÃO PÚBLICA	
Preliminares	Representados
	Bombardier CAF Brasil Indústria e Comércio Carlos Leopoldo Caterpillar David Lopes Edyval Junior Hyundai José Regueiro Marcelo Santos Maurício Memória MGE Temoinsa Wagner Ibarrola Wilson Daré
	Alstom Antonio Charro RHA Bombardier CAF Eduardo Basaglia Francisco Perroni Francisco Amigo Isidro Quinonero Júlio Leitão Luiz Ferrari Marco Contin Maria Bartholetti Mitsui Paulo Junior Paulo Stuart Philipe Dufosse Renato Ely Rinaldo Tsuruda Rosângela Tsuruda Ruy Grieco Wagner Ribeiro
Da Busca E Apreensão Realizada E Da Ilicitude Dos Elementos Obtidos	Caterpillar MGE
Da Necessidade De Perícia Nos Documentos Eletrônicos Apreendidos Na Busca E Apreensão Realizada	Carlos Teixeira Caterpillar MGE
Do Cerceamento De Defesa	Ben-Hur Souza Luiz Costa
Da Instauração Do Processo Administrativo Fundamentada Apenas Nos Documentos E Informações Trazidas Pelos Signatários	RHA Edson Hira Fleury Pissaia Juarez Filho Marco Missawa
Da Illegitimidade Passiva	

VERSÃO PÚBLICA	
Preliminares	Representados
	Mitsui
	Ronaldo Cavalieri
	TC/BR
	Albert Blum
	Andras Mesics
	RHA
	Bombardier
	Caterpillar
	Edson Hira
	Edyval Junior
	Juarez Filho
	Marcelo Santos
	Marco Missawa
	Masao Suzuki
	MGE
	Albert Blum
	Andoni Altuna
	Antonio Charro
	Antonio Felipe
	Andras Mesics
	RHA
	Bombardier
	CAF
	Carlos Leopoldo
	Carlos Teixeira
	Caterpillar
	Edgard Filho
	Edson Hira
	Eduardo Basaglia
	Edyval Junior
	Tejofran
Da Ausência De Indícios E Provas	Francisco Perroni
	Francisco Amigo
	Haroldo Carvalho
	Hyundai
	Isidro Quinonero
	José Regueiro
	Juarez Filho
	Júlio Leitão
	Luiz Ferrari
	Manuel Filho
	Marcelo Santos
	Marco Contin
	Marcos Ribeiro
	Maria Bartholetti
	Masao Suzuki
	Massimo Bianchi
	MGE
	Mitsui
Da Acusação Genérica, Ausência De Individualização Da Conduta E Ausência De Vinculação Legal Das Condutas Investigadas	

VERSÃO PÚBLICA	
Preliminares	Representados
	Murilo Cunha Paulo Junior Paulo Machado Paulo Stuart Paulo Albuquerque Philipe Dufosse Reinaldo de Andrade Rinaldo Tsuruda Ronaldo Moriyama Rosângela Tsuruda Ruy Grieco Telmo Porto TTrans Wagner Ibarrola Wagner Ribeiro
Da Equivocada Definição Do Mercado Relevante	Caterpillar MGE
	Albert Blum Alstom Amador Peñin Andoni Altuna Antonio Charro RHA Bombardier CAF Carlos Leopoldo Caterpillar David Lopes Edgard Filho Eduardo Basaglia Fleury Pissaia Francisco Perroni Francisco Amigo Haroldo Carvalho Hyundai IESA Isidro Quinonero José Regueiro Júlio Leitão Luiz Ferrari Marcelo dos Santos Marco Contin Maria Bartholetti Masao Suzuki Massimo Bianchi Maurício Memória MGE Mitsui Paulo Junior
Da Nulidade E Invalidade Do Desmembramento Realizado	

VERSÃO PÚBLICA	
Preliminares	Representados
	Paulo Machado Paulo Stuart Philippe Dufosse Rinaldo Tsuruda Ronaldo Moriyama Rosângela Tsuruda Ruy Grieco Temoinsa TTrans Wagner Ibarrola Wagner Ribeiro Wilson Daré
Da Suspensão Do Processo Administrativo Até O Julgamento Final Do Processo Penal	Ronaldo Cavalieri
Do Reconhecimento Judicial De Que As Discussões Entre As Empresas Não Criaram Um Cartel	Caterpillar MGE
Da Impossibilidade Jurídica De Cartel Entre Não Concorrentes	Carlos Teixeira Caterpillar MGE
	Albert Blum Alstom Amador Peñin Antonio Charro Antonio Felipe Arthur Teixeira Andras Mesics Ben-Hur Souza Bombardier CAF Carlos Leopoldo David Lopes Edgard Filho Edson Hira Eduardo Basaglia Edyval Junior Tejofran Fleury Pissaia Francisco Perroni Francisco Amigo Haroldo Carvalho Homero Vasconsellos Serveng Moisés Neto Hyundai IESA Isidro Quinonero José Regueiro Juarez Filho Júlio Leitão
Da Prescrição	

VERSÃO PÚBLICA	
Preliminares	Representados
	Luiz Costa
	Luiz Ferrari
	Manuel Filho
	Marcelo Santos
	Marco Contin
	Marco Missawa
	Marcos Ribeiro
	Maria Bartholetti
	Masao Suzuki
	Massimo Bianchi
	Maurício Memória
	Mitsui
	Murilo Cunha
	Paulo Junior
	Paulo Machado
	Paulo Stuart
	Philipe Dufosse
	Reinaldo de Andrade
	Renato Grillo Ely
	Ricardo Alzogarey
	Rinaldo Tsuruda
	Rosângela Tsuruda
	Ruy Grieco
	TC/BR
	Telmo Porto
	Temoinsa
	TTrans
	Wagner Ibarrola
	Wagner Ribeiro
	Wilson Daré

58. Quanto ao pedido para tradução de diversos documentos em língua estrangeira que foram citados tanto na NT PA 81/2014, quanto em alguns apensos do Processo, tais pedidos foram parcialmente deferidos, de maneira que os documentos citados pela Nota Técnica nº 81/2014 foram traduzidos para o vernáculo e juntados no “Anexo I”, SEI 0049234.

59. Em relação aos pedidos de provas feitos pelos Representados, os mesmos foram analisados e encontram-se sintetizados na tabela abaixo:

Representado	Provas	Resultado da Análise desta SG/CADE
Albert Blum	Pedido genérico de provas, em especial toda prova documental capaz de suportar os argumentos trazidos pela defesa.	Deferiu o pedido de prova documental e solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Alstom	1. Prova documental 2. Pareceres Técnicos e econômicos	Deferiu o pedido de prova documental e intimou a Representada para justificar os demais pedidos apresentados.

VERSÃO PÚBLICA		
Representado	Provas	Resultado da Análise desta SG/CADE
	3. Requisição de cópias de processos administrativos em tramitação perante os entes licitantes. 4. Depoimento pessoal dos Signatários. 5. Pedido de envio de ofícios a CPTM, Metrô-DF, Metrô SP, CBTU, TRENSURB, Metrô RJ – Supervia. 6. Oitiva das testemunhas: a) José Luiz Lavorente; b) Sérgio Corrêa; e Carlos Mendonça da Silva	
Amador Peñin e Maurício Memória	1. Pedido genérico de provas 2. Prova Pericial 3. Prova documental	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial e solicitou que especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Andoni Altuna, Carlos Leopoldo, José Regueiro e Wagner Ibarrola	1. Pedido genérico de provas 2. Oitiva de testemunhas	Indeferiu a oitiva de testemunhas, considerando que os Representados não apresentaram o rol, e solicitou que especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Andras Mesics	1. Pedido genérico de provas 2. Prova Documental	Deferiu o pedido de prova documental e solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Antonio Charro, Eduardo Basaglia, Francisco Perroni, Francisco Amigo, Isidro Quinonero, Júlio Leitão, Luiz Ferrari, Marco Contin, Maria Bartholetti, Paulo Júnior, Paulo Stuart, Philipe Dufosse, Rinaldo Tsuruda, Rosângela Tsuruda, Ruy Grieco e Wagner Ribeiro	1. Pedido genérico de provas 2. Prova Documental 3. Prova Pericial 4. Oitiva das testemunhas: a) José Luiz Lavorente; b) Wilson Linder Vieira; c) Jairo Leite Favario; d) Marcelo Nery Costa; e) Ernani Fagundes; f) Osvaldo Spuri; g) Arnaldo Pinto Coelho; h) Sérgio Corrêa Brasil; i) Carlos Mendonça da Silva; j) Carlos Alexandre da Cunha; k) Osvaldo Spuri; l) Sergio Luiz Gonçalves; m) Sérgio Corrêa Brasil; n) Mano Fiorati Rua Augusta; e o) Oscar Wolif; p) Pedro Gherardi Neto; q) Sergio Henrique Passos; r) José Kalil Neto; e s) Milton Frasson.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial e solicitou que justificassem as oitivas requeridas e especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Antônio Felipe, Manuel Filho, Marcos Ribeiro, Tejofran, Reinaldo de	1. Pedido genérico de provas 2. Prova Pericial 3. Prova Documental	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial e solicitou que especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.

VERSÃO PÚBLICA		
Representado	Provas	Resultado da Análise desta SG/CADE
Andrade e Telmo Porto		
Arthur Teixeira	Pedido genérico de provas	Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Ben-Hur Souza	1. Pedido genérico de provas 2. Oitiva das testemunhas: a) Carlos Alberto Alves; b) Michael Marcello Cunha; e c) Paulo Roberto Almeida da Rocha.	Solicitou que justificasse a necessidade das oitivas requeridas e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Bombardier	1. Pedido genérico de provas 2. Pareceres econômicos e técnicos 3. Visita às instalações da Representada pela Autoridade 4. Prova Pericial 5. Depoimento pessoal dos Signatários 6. Oitiva da testemunha: a) Baudouin Meert.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial e visita a sede das instalações. Solicitou que justificasse os depoimentos e as oitivas requeridas e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
CAF	1. Pedido genérico de provas 2. Prova Documental 3. Oitiva de testemunhas	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu a oitiva de testemunhas, considerando que o Representado não apresentou o rol, e solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Carlos Roso	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental 3. Oitiva das testemunhas: a) Sr. Valdir Augusto de Assunção; b) Sr. Eduardo Dias Vendramini; e c) Sr. Diego Martini.	Deferiu o pedido de prova documental e solicitou que apresentasse a justificativa para as oitivas requeridas e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Carlos Teixeira	Oitiva da testemunha: a) Eder Luciano Saizaki.	Deferiu a oitiva solicitada.
Caterpillar e MGE	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Prova Pericial 4. Oitiva das testemunhas: a) Michel C. Weil; b) Henry Munhoz; c) Vicente Abate; e d) Ronaldo Cavalieri.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificassem as oitivas requeridas e que especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
David Lopes	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Prova Pericial	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Edgard Filho	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Prova Pericial 4. Oitiva da testemunha: a) Maria das Graças Gurgel.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Edson Hira e Juarez Filho	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas	Deferiu o pedido de prova documental. Solicitou que especificassem as outras provas

VERSÃO PÚBLICA		
Representado	Provas	Resultado da Análise desta SG/CADE
		que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Edyval Junior	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Oitiva da testemunha: a) Ligia Scavone.	Deferiu o pedido de prova documental. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Haroldo de Carvalho	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Prova Pericial	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Hyundai	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Pericial 3. Oitiva das testemunhas: a) Dong Ik Woo; e b) Oh Hyun Kwonº.	Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificasse as oitivas requeridas e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Homero Vasconcellos, Moisés Neto e Serveng	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Pericial 3. Oitiva de testemunha	Indeferiu a prova pericial e a oitiva de testemunhas, considerando que os Representados não apresentaram o rol, e solicitou que especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
IESA	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Prova Pericial 4. Oitiva da testemunha: a) Julio Roberto de Oliveira.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Luiz Costa	1. Pedido Genérico de Provas 2. Oitiva das testemunhas: a) Carlos Alberto Alves; b) Michael Marcello Cunha; e c) Paulo Roberto Almeida da Rocha.	Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Marcelo Santos	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Oitiva da testemunha: a) Cristiane Caselli Misso dos Santos.	Deferiu o pedido de prova documental. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Marco Missawa	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Oitiva da testemunha: a) Reinaldo Goulart de Andrade; e b) David Lopes.	Deferiu o pedido de prova documental. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Masao Suzuki	1. Prova Documental, por meio de envio de ofícios a Alstom e Bombardier, Metrô de São Paulo e CPTM. 2. Pedido Genérico de Provas 3. Oitiva das testemunhas: a) Serge Van Themsche; b) Geraldo Philippe Hertz Hertz; e c) Cesar Ponce de Leon.	Indeferiu o pedido para envio de ofício a Alstom e a Bombardier e deferiu para o Metrô de São Paulo e CPTM. Indeferiu o pedido de prova documental e testemunhal. Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Massimo Bianchi, Paulo	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou

VERSÃO PÚBLICA		
Representado	Provas	Resultado da Análise desta SG/CADE
Machado e T'Trans	3. Prova Pericial 4. Oitiva da testemunha: a) Maria das Graças Gurgel.	que justificassem a oitiva requerida e que especificassem as outras provas que pretendiam produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Mitsui	1. Pedido Genérico de Provas 2. Oitivas das testemunhas: a) Kazuhisa Ota; e b) Hiroshi Fujikawa.	Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Murilo Cunha	1. Pedido Genérico de Provas 2. Oitivas das testemunhas: a) Eduardo Vanuchi, brasileiro; e b) Luis José Berenguer.	Solicitou que justificasse as oitivas requeridas e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Paulo Albuquerque	1. Prova Documental 2. Pedido Genérico de Provas 3. Prova Pericial 4. Oitiva de Testemunha	Deferiu a prova documental. Indeferiu a prova pericial e a oitiva de testemunhas, considerando que o Representado não apresentou o rol, e solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Renato Ely	Pedido Genérico de Provas	Solicitou que especificasse as provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Ricardo Alzogarray	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental 3. Prova Pericial 4. Oitiva da testemunha: a) Edvaldo Segura Ramos.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Ronaldo Cavalieri	Oitiva da testemunha: a) Aurélio Suriani.	Solicitou que justificasse a oitiva requerida.
Ronaldo Moriyama	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental 3. Prova Pericial 4. Oitivas das testemunhas: a) Sr. Paulo Augusto Viana de Alvarenga; b) Sr. Antal Harter; e c) Sr. Eurico Baptista Ribeiro Filho.	Deferiu o pedido de prova documental e testemunhal. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
RHA	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental	Deferiu o pedido de prova documental. Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Sérgio Lombardi	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental	Deferiu o pedido de prova documental. Solicitou que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Temoinsa	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental 3. Prova Pericial 4. Oitivas das testemunhas: a) Mario Edson de Andrade; e b) Mauro Babeto.	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificasse a oitiva requerida e que especificasse as outras provas que pretendia produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.
Wilson Daré	1. Pedido Genérico de Provas 2. Prova Documental 3. Prova Pericial 4. Oitivas das testemunhas:	Deferiu o pedido de prova documental. Indeferiu o pedido de prova pericial. Solicitou que justificasse as oitivas requeridas e que especificasse as outras provas que pretendia

VERSÃO PÚBLICA

Representado	Provas	Resultado da Análise desta SG/CADE
	a) Claudinei Roberto Mittestainer; e b) Dirceu Bernado.	produzir, tendo em vista o pedido genérico de provas.

60. Além disso, em tal Despacho, considerando que alguns Representados não haviam especificado as provas, tal como solicitado quando da notificação de instauração de Processo Administrativo, a SG/CADE, excepcionalmente, concedeu prazo adicional para que os Representados especificassem as provas que pretendiam produzir.

61. Em atenção a tal requisição, os Representados atenderam à solicitação de especificação de provas, ensejando nova análise dos pedidos de provas, feita através da Nota Técnica nº 116/2015 (SEI 0130700) e Despacho SG nº 1559/2015 (SEI 0143823).

62. Na Nota Técnica nº 116/2015, esta SG/CADE, em síntese, além de ter solicitado informações e documentos adicionais à Signatária, assim procedeu:

- 1) deferiu parcialmente o pedido de reconsideração da RHA;
- 2) indeferiu as preliminares reiteradas e apresentadas pelos Representados, por falta de amparo legal;
- 3) deferiu as provas documentais solicitadas pelos Representados;
- 4) deferiu as provas testemunhais solicitadas pelos Representados Alstom, Andras Mesics, Antonio Charro, Eduardo Basaglia, Francisco Perroni, Francisco Amigo, Isidro Quinonero, Júlio Leitão, Luiz Ferrari, Marco Contin, Maria Bartholetti, Paulo Júnior, Paulo Stuart, Philipe Dufosse, Rinaldo Tsuruda, Rosângela Tsuruda, Ruy Grieco, Wagner Ribeiro, Antonio Dias Felipe, Manuel Carlos do Rio Filho, Marcos José Ribeiro, Reinaldo Goulart de Andrade, Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda, Telmo Giolito Porto, Ben-Hur Souza, Luiz Costa, Bombardier, Caterpillar, MGE, David Lopes, Edgard Filho, Massimo Bian-chi, Paulo Machado, TTrans, Edson Hira, Juarez Filho, Edyval Junior, Fleury Pissaia, IESA, Hyundai, Marcelo Santos, Marcos Missawa, Masao Suzuki, Mitsui, Murilo Cunha e Ricardo Alzogarray;
- 5) indeferiu as provas testemunhais solicitadas pelos Representados Andoni Altuna, CAF, José Regueiro, Wagner Ibarrola e Ronaldo Cavalieri;
- 6) deferiu a produção de prova pericial solicitada pelos Representados Antônio Felipe, Manuel Filho, Marcos Ribeiro, Reinaldo Andrade, Tejofran, Telmo Porto;
- 7) indeferiu as provas periciais solicitadas pelos Representados Albert Blum, Bombardier e Haroldo Carvalho;
- 8) indeferiu o pedido de visita às instalações, solicitado pela Bombardier;
- 9) indeferiu o pedido referente ao envio de ofícios pela SG/CADE, solicitado pela Bombardier;

VERSÃO PÚBLICA

- 10) deferiu o pedido referente ao envio de ofícios pela SG/CADE, solicitado pelo Representado Masao Suzuki;
 - 11) deferiu parcialmente o pedido referente ao envio de ofícios pela SG/CADE, solicitado pela Alstom;
 - 12) determinou a colheita de depoimentos dos Signatários do Acordo de Leniência; e
 - 13) designou as datas e os horários para a realização das oitivas.
63. A Signatária apresentou os documentos solicitados pela SG/CADE, conforme SEI 0156624 e 0155495.

I.5.1 Do Agendamento e da Realização das Oitivas de Testemunhas

64. Conforme mencionado, foram designados horários e datas para a realização das oitivas das testemunhas indicadas.

65. Posteriormente, alguns Representados solicitaram a desistência e substituições de oitivas por apresentação de declaração escrita, convertendo a prova testemunhal em documental. Tais pedidos foram continuamente analisados e as informações sobre a realização destas oitivas encontram-se consolidadas na tabela abaixo, tendo sido as oitivas realizadas entre os dias 12 janeiro e 09 de março de 2016.

	Oitiva	Data	Horário	Situação da Oitiva	Nº SEI do pedido de dispensa ou conversão em declarações escritas	Nº SEI da Nota Técnica que analisou o pedido	Nº SEI do áudio da oitiva
1.	Peter Andreas Gölitz	12/01/2016	09h	Realizada			0209915
2.	Jan-Malte Hans Jochen Orthmann	12/01/2016	14h	Realizada			0209912
3.	Nelson Branco Marchetti	13/01/2016	09h	Realizada			0209917
4.	Newton José Leme Duarte	13/01/2016	14h	Realizada			0209919
5.	Everton Rheinheimer	14/01/2015	09h	Realizada			0209929, 0209929, 0209931, 0209934
6.	Daniel Mischa Leibold	14/01/2015	14h	Realizada			0209938
7.	Antonio Charro	16/02/2016	09h	Realizada			0209948
8.	Eduardo Basaglia	16/02/2016	11h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
9.	Francisco Perroni	16/02/2016	14h	Dispensado por desistência	0164461	0165354 (NT nº 12)	X

VERSÃO PÚBLICA							
	Oitiva	Data	Horário	Situação da Oitiva	Nº SEI do pedido de dispensa ou conversão em declarações escritas	Nº SEI da Nota Técnica que analisou o pedido	Nº SEI do áudio da oitiva
10.	Francisco Amigo	16/02/2016	16h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
11.	Isidro Quinonero	17/02/2016	09h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
12.	Júlio Leitão	17/02/2016	11h	Realizada			0209957
13.	Luiz Ferrari	17/02/2016	14h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
14.	Marco Contin,	17/02/2016	16h	Realizada			0209965
15.	Maria Bartholetti,	18/02/2016	09h	Realizada			0209977
16.	Paulo Júnior	18/02/2016	11h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
17.	Paulo Stuart	18/02/2016	14h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 12)	X
18.	Philipe Dufosse	18/02/2016	16h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
19.	Rinaldo Tsuruda	19/02/2016	09h	Realizada			0209985
20.	Rosângela Tsuruda	19/02/2016	11h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
21.	Ruy Grieco	19/02/2016	14h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
22.	Wagner Ribeiro	19/02/2016	16h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X
23.	Ronaldo Cavalieri	22/02/2016	09h	Realizada			0209995
24.	Reinaldo Goulart de Andrade	22/02/2016	11h	Realizada			0210004
25.	David Lopes	22/02/2016	14h	Dispensado por desistência	0164931	0165354 (NT nº 12)	X
26.	Dong Ik Woo	22/02/2016	16h	Adiada. Convertida em declaração escrita	0203828	0203509 (NT nº 41)	X
27.	Serge Van Themsch	23/02/2016	09h	Não compareceu			X
28.	Geraldo Phillippe Hertz Filho	23/02/2016	11h	Não compareceu			X
29.	Cesar Ponce de Leon	23/02/2016	14h	Não compareceu			X
30.	José Luiz Lavorente	25/02/2016	14h	Realizada			0210017
31.	Sérgio Corrêa Brasil	25/02/2016	15h30	Realizada			0210020
32.	Carlos Mendonça da Silva	25/02/2016	17h	Realizada			0210035
33.	Simone Frossard Gemi	26/02/2016	09h	Realizada			0210040
34.	Marcelo Samogin	26/02/2016	10h30	Realizada			2010046
35.	Arnaldo Pinto	26/02/2016	14h	Realizada			0210050
36.	Carlos Alexandre da Cunha	26/02/2016	15h30	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9)	X

VERSÃO PÚBLICA						
	Oitiva	Data	Horário	Situação da Oitiva	Nº SEI do pedido de dispensa ou conversão em declarações escritas	Nº SEI da Nota Técnica que analisou o pedido
37.	Ernani Fagundes	26/02/2016	17h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
38.	Jairo Leite Favario	29/02/2016	09h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
39.	José Kalil Neto	29/02/2016	10h30	Realizada		0210057, 0210060
40.	Marcelo Nery Costa	29/02/2016	14h	Dispensado por desistência	0164461	0165354 (NT nº 12) X
41.	Mario Fiorati	29/02/2016	15h30	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
42.	Milton Frasson	29/02/2016	17h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
43.	Oscar Wolf	01/03/2016	09h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
44.	Osvaldo Spuri	01/03/2016	10h30	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
45.	Pedro Gherardi Neto	01/03/2016	14h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
46.	Sérgio Henrique Passos Avelleda	01/03/2016	15h30	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
47.	Sérgio Luiz Gonçalves Ferreira	01/03/2016	17h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
48.	Wilson Linder Vieira	02/03/2016	09h	Dispensado por desistência	0160815	0160501 (NT nº 9) X
49.	Vicente Abate	02/03/2016	10h30	Realizada		0210065
50.	José Antônio Fernandes Martins	02/03/2016	14h	Realizada		0210075
51.	Carlos Alberto Alves	02/03/2016	15h30	Realizada		0210077
52.	Michael Marcello Cunha	02/03/2016	17h	Dispensado por desistência	0203481	0203509 (NT nº 41) X
53.	Paulo Roberto Almeida da Rocha	03/03/2016	09h	Realizada		0210085
54.	Eder Luciano Saizaki	03/03/2016	10h30	Dispensado por desistência	0146475	0150248 (NT nº 01) X
55.	Michel Weil	03/03/2016	14h	Realizada		0210090
56.	Henry Munhoz	03/03/2016	15h30	Dispensado por desistência	0168084	0168366 (NT nº 13) X
57.	Edson Ghiro	03/03/2016	17h	Realizada		0210093
	Avelino Figueiredo Júnior	04/03/2016	09h	Realizada		0210102
58.	Maria das Graças Gurgel	04/03/2016	10h30	Dispensado por desistência	0169248	0168366 (NT nº 13) X
59.	Manoel Mendes	04/03/2016	14h	Realizada		0210108

VERSÃO PÚBLICA							
	Oitiva	Data	Horário	Situação da Oitiva	Nº SEI do pedido de dispensa ou conversão em declarações escritas	Nº SEI da Nota Técnica que analisou o pedido	Nº SEI do áudio da oitiva
60.	Fernando Niero de Sousa	04/03/2016	15h30	Realizada			0210112
61.	Ligia Scavone	04/03/2016	17h	Adiada. Convertida em declaração escrita	0167963	0168366 (NT nº 13)	X
62.	Júlio Roberto de Oliveira	07/03/2016	09h	Realizada			0210114
63.	Oh Hyun Kwonº	07/03/2016	10h30	Adiada. Convertida em declaração escrita	0171584	0173201 (NT nº 21)	X
64.	Cristiane Caselli Misso dos Santos	07/03/2016	14h	Adiada, convertida em declaração escrita	0167960	0168366 (NT nº 13)	X
65.	Kazuhisa Ota	07/03/2016	15h30	Realizada			0210117
66.	Hiroshi Fujikawa	07/03/2016	17h	Dispensado por desistência	0159662	0160501 (NT nº 9)	X
67.	Eduardo Vanuchi	08/03/2016	09h	Realizada			0210130
68.	Luis José Berenguer	08/03/2016	10h30	Realizada			0210134
69.	Edvaldo Segura Ramos	08/03/2016	15h30	Realizada			0210138
70.	Paulo Augusto Viana de Alvarenga	08/03/2016	17h	Realizada			0210163
71.	Antal Harter	09/03/2016	09h	Realizada			0210146
72.	Eurico Baptista Ribeiro Filho	09/03/2016	10h30	Realizada			0210154
73.	Valdir Augusto de Assunção	09/03/2016	14h	Realizada			0210158
74.	Eduardo Dias Vendramini	09/03/2016	15h30	Realizada			0210160
75.	Diego Martini	09/03/2016	17h	Dispensado por desistência	0170693	0173201 (NT nº 21)	X

66. Por fim, ainda quanto às oitivas, esclarece-se que esta SG/CADE analisou em diversas Notas Técnicas, os reiterados pedidos do Representado Masao Suzuki, a fim de que esta SG/CADE se comprometesse a notificar os depoentes Serge Van Themsch, Geraldo Phillippe Hertz Filho e Cesar Ponce de Léon que, por sua vez, são Representados no Processo Desmembrado nº 08700.000449/2015-87 e, à época, sequer haviam sido notificados da instauração de processo administrativo, tendo em vista que possivelmente residiam no exterior.

67. Nesse sentido, a Nota Técnica nº 106/2016 (0259405), indeferiu o pedido de depoimento dos Representados Cesar Ponce de Léon e Serge Van Themsch e deferiu o do Representado

VERSÃO PÚBLICA

Geraldo Phillippe Hertz Filho, tendo em vista a localização de seu endereço pátrio no âmbito do Processo Desmembrado, conforme AR cumprido SEI 0151834.

68. Contudo, Geraldo Phillippe Hertz Filho não compareceu à oitiva na data marcada, conforme Certidão SEI 0274567.

I.5.2 Da Inclusão da Adtranz Sistemas e Eletromecânicos Ltda. no Polo Passivo do Processo Administrativo nº 08700.000448/2015–32 (Apartado Acesso Restrito nº 08700.000449/2015–87)

69. A Nota Técnica nº 116/2015 também sugeriu a instauração de Processo Administrativo em face de Adtranz Sistemas e Eletromecânicos Ltda. (“Adtranz”), nos termos dos art. 13, V, e 69 e seguintes, da Lei nº 12.529/11 c/c art. 146 e seguintes do Regimento Interno do CADE, a fim de investigar as condutas passíveis de enquadramento nos art. no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011, com apuração de sua responsabilidade no Processo Administrativo nº 08700.000448/2015–32 (Apartado de **ACESSO RESTRITO** nº 08700.000449/2015–87), o que foi acolhido pelo Despacho nº 1559/2015 (SEI 0143823).

70. Isto porque, a RHA, representante do Grupo Balfour Beatty PLC no Brasil, alegou que o CNPJ da Balfour (04.129.328/0001–63) foi adquirido pela Adtranz.

71. Além disso, a empresa Adtranz teria mantido a titularidade do contrato celebrado entre Balfour – Representada no presente feito – e Companhia do Metropolitano de São Paulo, apontado como indício de suposto cartel na NT PA 81/2014 deste Processo Administrativo, e, consequentemente, auferido vantagem econômica, para além de ser a provável sucessora da Balfour.

72. Finalmente, tendo em vista que a inclusão da Adtranz neste Processo Administrativo o faria retornar à fase de notificação dos Representados, comprometendo a sua razoável duração, e que o Processo Administrativo nº 08700.000448/2015–32, o qual é fruto do desmembramento deste, encontrava-se em estágio de notificação dos Representados, decidiu-se que a sua responsabilidade seria apurada no mesmo.

I.6 Dos Demais Atos Instrutórios

73. Conforme Nota Técnica nº 116/2015, esta SG/CADE enviou em 13/05/2016 os Ofícios nº(s) 1784, 1846, 1855, 1856, 1860, 2184 às empresas Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (SEI 0186894), Companhia Metropolitana de Brasília – Metrô DF (SEI 0187913), Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô SP (SEI 0192296), Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Belo Horizonte – CBTU (SEI 0188069), Empresas de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A – TRENSURB (SEI 0188057) e Supervia Trens Urbanos – Supervia RJ (SEI 0188057), conforme requerido pelos Representados Alstom e Masao Suzuki, solicitando dados e documentos das licitações investigadas neste Processo Administrativo.

VERSÃO PÚBLICA

74. Tais ofícios foram respondidos e acostados aos autos do processo nº 08700.0011937/2014-51, conforme SEI 0219817 e 0231621 (CPTM), SEI 0207074 (CBTU), SEI 0208562 e 0208563 (TRENSURB), SEI 0209300 (Metrô SP), SEI 0209323 (Supervia RJ), e SEI 0233801 (Metrô DF).

75. Por fim, com vistas a complementar a instrução do presente Processo Administrativo, esta SG/CADE enviou em 24/01/2017, o Ofício nº 195/2017 (SEI 0291867) ao Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União, respondido em 01/03/2017, por meio do Ofício 3324/2017 (SEI 0307570 e 0307571), que encaminhou Relatórios de Ações de Controle – Fiscalização, referentes a licitações investigadas no bojo deste Processo.

I.7 Do Encerramento da Instrução Processual e das Alegações dos Representados

76. Estando o feito satisfatoriamente instruído e tendo sido produzidas todas as provas necessárias para a compreensão dos fatos, em 01/11/2018, determinou-se o encerramento da fase instrutória e os Representados foram notificados para apresentação de alegações finais (SEI 0543437). As alegações dos Representados foram acostadas aos autos, conforme tabela abaixo.

	Representados	Documento SEI nº
1	Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda	548608
2	Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil (RHA)	549900
3	Bombardier Transportation Brasil Ltda e Albert Fernando Blum	549914
4	CAF Brasil Indústria e Comércio; Andoni Sarasola Altuna; Carlos Alberto Penna Leopoldo; José Manuel Uribe Regueiro; e Wagner Ibarrola	549126
5	Caterpillar Brasil Ltda	549758
6	Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda; Antonio Dias Felipe; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcos José Ribeiro; Reinaldo Goulart de Andrade; e Telmo Giolito Porto	549682
7	Hyundai-Rotem Co. Ltd.	549730
8	IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; e Fleury Pissaia	549116
9	MGE Equipamentos e Serviços Rodoviários Ltda	549754
10	Mitsui & Co. (Brasil) S.A.	548516
11	MPE – Montagens e Projetos Especiais S.A.; Adagir de Salles Abreu Filho; José Ricardo Garcia Valladão; e Rodrigo Otávio Lobo da Costa	549895
12	PROCINT – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.; Lucy Elisabete Pereira Teixeira (representando Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.); e Arthur Gomes Teixeira	549327
13	Serveng–Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; Homero Lobo de Vasconcellos; e Moises Smaire Neto	549484
14	Siemens Ltda	550048 e 553004
15	TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A	–
16	Temoinsa do Brasil Ltda; Amador Francisco Rodriguez Peñin; David Lopes; Maurício Evandro Chagas Memória; e Wilson Daré	549486
17	TTrans Sistemas de Transportes S.A; Edgard Camargo de Toledo Filho; Massimo Andrea Giavina Bianchi; e Paulo Munk Machado	549310

VERSAO PÚBLICA

	Representados	Documento SEI nº
18	Andras Mukics Mesics	549289
19	Antonio Joaquim Charro; Eduardo Cesar Basaglia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Isidro Ramon Fondevila Quinonero; Júlio César Leitão; Luiz Fernando Ferrari; Marco Antônio Barreiro Contin; Maria Aparecida Ramos Bartholetti; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Roberto Stuart; Phillippe Emile Michel Dufosse; Rinaldo Marques Tsuruda; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; e Wagner Tadeu Ribeiro	549123
20	Ben-Hur Coutinho Viana de Souza	549925
21	Carlos Alberto Alves Roso	549507
22	Carlos Eduardo Teixeira	549489
23	[ACESSO RESTRITO]	549264
24	Edson Yassuo Hira	549473
25	Edyval Antônio Campanelli Junior	549011
26	Haroldo Oliveira de Carvalho	549986
27	Juarez Barcellos Filho	549475
28	Luiz Antonio Taulois da Costa	549915
29	Marcelo Zugaiar dos Santos	549009
30	Marco Vinicius Barbi Missawa	549487 e 0549919
31	Masao Suzuki	549485
32	Murilo Rodrigues da Cunha	549188
33	Paulo Rubens Fontenele Albuquerque	549167
34	Philippe Delleur	—
35	Renato Grillo Ely	—
36	Ricardo Mario Lamenza Alzogarray	549907
37	Ronaldo Cavalieri	549132
38	Ronaldo Hikari Moriyama	548121
39	Sergio Valente Lombardi	548084
40	Stephanie Brun-Brunet	—

I.7.1 Alstom

77. Em suas alegações, a Representada basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese, que o correto prazo prescricional seria de 8 anos, de modo que a conduta estaria prescrita, em conformidade com o entendimento exarado pelo Superior Tribunal de Justiça (REsp 1623985/SP, Rel. Ministro Nefi Cordeiro, Sexta Turma, julgado em 17/05/2018) segundo o qual, nos casos em que "as condutas tidas por anticompetitivas referiam-se exclusivamente a um procedimento licitatório, sendo certo que, pela descrição da denúncia, não se pode inferir que os acordos narrados configurariam, no limite descrito, domínio de mercado", aplica-se a regra do art. 40 II, a, b e c, da Lei 8.137/90.

VERSÃO PÚBLICA

I.7.2 Balfour (RHA)

78. Em suas alegações, a Representada basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese, que a decisão judicial, de 18 de setembro de 2017, Processo nº 0000515-93.2016.4.01.3400 – 15ª Vara da TRF da Primeira Região, reconheceu a ilegitimidade passiva da RHA no presente processo.

I.7.3 Bombardier e Albert Fernando Blum

79. Em suas alegações, os Representados reiteraram os argumentos apresentados na defesa e adicionalmente alegaram que:

- 1) O presente Processo Administrativo sofreu prescrição em relação ao Representado Albert Fernando Blum em decorrência do art. 115 do Código Penal, o qual prevê a redução pela metade do prazo prescricional quando o investigado é, na data da sentença, maior de 70 anos;
- 2) Diversos depoimentos tomados dos Beneficiários do Acordo de Leniência e as oitivas de várias testemunhas confirmaram a racionalidade econômica da conduta dos Representados nos certames investigados, que não são concorrentes entre si, apresentando apenas portfólios complementares.

I.7.4 CAF; Andoni Sarasola Altuna; Carlos Alberto Penna Leopoldo; José Manuel Uribe Regueiro; e Wagner Ibarrola

80. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

- 1) Os documentos dos autos demonstram tão somente trocas de informações legítimas no âmbito de seus negócios e que desde o início do processo não havia qualquer fato ou indício que justificasse a inclusão da CAF ou de seus funcionários na presente investigação;
- 2) Não indicou ou requereu a oitiva de testemunhas, por ser impossível o testemunho de algo que jamais aconteceu;
- 3) As oitivas indicadas pela SG e demais Representados corroboram os argumentos de sua defesa, no sentido de que os funcionários da CAF não participaram de qualquer infração, vez que não há referências à CAF ou a seus funcionários como participantes de qualquer colusão; todas as referências dizem respeito a negócios legítimos relativos à formação de consórcio para participar de licitações, a reuniões com autoridades para esclarecimento de pontos do edital e a reuniões em formações consorciais para desenvolvimento dos serviços contratados com a Administração;
- 4) A resposta do [ACESSO RESTRITO], beneficiário da Leniência, em sua oitiva, não confirma a participação da empresa no conluio, pois “prestar atenção” não

VERSÃO PÚBLICA

poder ser caracterizado como qualquer infração concorrencial. (O sr. Peter respondeu que tais empresas sempre participavam e que ele havia recebido a informação de que deveria prestar especial atenção nessas);

5) A oitiva [ACESSO RESTRITO], também beneficiário da leniência, evidencia que a CAF não tinha qualquer voz ativa ou envolvimento nas supostas reuniões, onde se discutia sempre deixá-la de fora, por estar "atrapalhando o processo" e que o seu interesse em participar deste consórcio era aumentar a sua presença no mercado nacional, de modo a obter certificação e conhecimento técnico que lhe permitiria, depois, conquistar sozinha a maior parte dos certames de que participou, como efetivamente ocorreu;

6) A oitiva de outro beneficiário da Leniência, [ACESSO RESTRITO], constituiria um verdadeiro salvo conduto para a CAF e seus funcionários, ao afirmar que: (i) a CAF não tinha grande expressão; (ii) que foi um concorrente inesperado; (iii) que apresentou preço pelo menos 15% menor do que o segundo colocado para a licitação do projeto da CPTM para aquisição de carros; (iv) que todos os demais *players* foram surpreendidos com a proposta da CAF; (v) que antes só participava pontualmente de pequenos negócios no Brasil; (vi) que depois atuou com agressividade e competitividade;

7) Ficou evidenciada a racionalidade técnica e econômica que levaram a CAF a integrar um consórcio com a Alstom para atender dois projetos simultâneos e bastante parecidos na oitiva do Sr. Marco Antônio B. Contin;

8) Foi juntado aos autos Parecer Econômico em 01/08/2016 (SEI 0227114), no qual ficou demonstrado que a própria estrutura de mercado e a forma de atuação da CAF nos diferentes processos licitatórios analisados impossibilitavam a caracterização de qualquer movimento cartelizador; ao contrário, as trocas de informações entre concorrentes, quando ocorriam, estavam diretamente ligadas ao atendimento de forma adequada e competitiva a cada um dos certames.

I.7.5 Caterpillar

81. Em suas alegações, a Representada basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

1) Com base no art. 33 da Lei 12.529/2011, há impossibilidade de condenação, pela mesma infração, de empresas que pertencem a um mesmo grupo econômico. Desse modo, a condenação da Caterpillar e da MGE pelos fatos imputados a elas representaria *bis in idem*.

2) A referência à “CAT” em e-mails internos da Alstom (fls. 1385–1387) não se refere à Caterpillar Brasil, mas à MGE, empresa que havia sido recentemente adquirida pela *Progress Rail*, divisão ferroviária do Grupo Caterpillar.

VERSÃO PÚBLICA

3) Nenhum funcionário da Caterpillar foi representado e não foram produzidas ao longo da instrução provas testemunhais e documentais em face da Caterpillar, o que evidencia a ausência de provas em relação à Representadas.

I.7.6 Tejofran; Antonio Dias Felipe; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcos José Ribeiro; Reinaldo Goulart de Andrade; e Telmo Giolito Porto

82. Em suas alegações, os Representados reiteraram os argumentos apresentados na defesa, os quais já foram relatados acima.

I.7.7 Hyundai–Rotem

83. Em suas alegações, a Representada basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Os depoimentos dos Signatários e testemunhas arroladas aos autos corroboram a defesa da Representada, indicando a ausência de participação no cartel;
- 2) Que as declarações do Sr. Woo esclarecem os temas lícitos das comunicações entre a Hyundai e a Siemens, sua parceira comercial;
- 3) Os Signatários demonstraram desconhecimento dos fatos narrados no Histórico da Conduta, enfraquecendo o conjunto probatório;
- 4) Decisão Judicial, confirmada pelo STJ, determinou o arquivamento da investigação criminal em relação ao Sr. Woo, funcionário da Representada, instaurada com base nos mesmos fatos que deram origem a este Processo Administrativo. Assim, afastada a participação do Sr. Woo, não procede a tese de que a Hyundai teria cometido qualquer infração à ordem econômica.

I.7.8 IESA e Fleury Pissaia

84. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

- 1) Que a conduta de Fleury Pissaia não restou individualizada e que tampouco foi demonstrado eventual enriquecimento ilícito de sua parte ou prejuízo à ordem econômica por seus atos;
- 2) Que a IESA não é mencionada na esmagadora maioria dos documentos, além do que não há prova incontestável de resultado danoso à concorrência;

VERSÃO PÚBLICA

- 3) Que as barreiras à entrada de novos concorrentes não decorrem da postura dos *players* investigados, mas da complexidade das obras alvo da investigação, que leva a Administração Pública a exigir maior qualificação e capacitação dos licitantes;
- 4) Que a SG/CADE confunde suposta “fiscalização” por parte dos supostos integrantes do cartel com os princípios da publicidade e transparência;
- 5) Que não há contato frequente entre a IESA e outras empresas e que a premissa de que tais eventuais contatos seriam estímulos às empresas para não se desviarem do cartel é equivocada. Da mesma forma, não haveria qualquer documento com menção expressa a reuniões com representantes da IESA;
- 6) Que nenhum documento foi produzido pela IESA, pelo que a empresa não se responsabiliza pelo conteúdo de documentos produzidos por terceiros, sem sua autorização.

I.7.9 MGE

85. Em suas alegações, a Representada basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- a) As oitivas realizadas ao longo da instrução corroboram os argumentos de defesa da MGE;
- b) O Signatário do Acordo de Leniência, [ACESSO RESTRITO], admitiu em depoimento (0209929) que a MGE não participou de discussões ilícitas na 1^a rodada de licitações das séries 2100 e 3000 da CPTM, pois foi apenas subcontratada pela Siemens;
- c) As oitivas dos sócios da PricewaterhouseCoopers (PWC), assessores contábeis da MGE, confirmam a explicação da empresa acerca do “Plano C”, que seria referente ao esforço da MGE para superar a incapacidade financeira para participar da 3^a rodada de licitações da CPTM;
- d) As testemunhas arroladas pela Serveng, confirmaram a licitude das comunicações entre as empresas ocorridas no período de transição entre os consórcios AIT e METROMAN, no âmbito do projeto do Metrô do Distrito Federal, o que é corroborada pelo edital de licitação e pelo contrato apresentado pelo Metro-DF. As testemunhas ouvidas também apontam a legitimidade da contratação dos ex-funcionários da Alstom, o que não afetou a capacidade técnica para atender requisitos da licitação, tanto que a Alstom participou perdeu por razões exclusivamente financeiras;
- e) Os ex-funcionários da Siemens, Antal Harter e Paulo Alvarenga, confirmaram a existência de desentendimentos entre a Siemens e MGE durante as licitações das linhas 1 e 3 do Metrô, esclarecendo a licitude das comunicações entre as empresas;

VERSÃO PÚBLICA

f) Os documentos apresentados pelo Metrô-DF e pela CGU não revelam qualquer conteúdo anticoncorrencial sobre a MGE.

I.7.10 Mitsui & Co.

86. Em suas alegações, a Representada basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Um dos Lenientes chegou a afirmar que nos trechos em que aparece a referência a "propostas perdedoras", largamente interpretada por esta SG como propostas de cobertura ou ainda como uma prova de um arranjo entre os *players* do mercado, se referia exclusivamente à projeções e estimativas discutidas entre a Siemens brasileira e sua matriz na Alemanha. Ainda, afirmou categoricamente que tais "propostas perdedoras" nunca foram discutidas com outros *players*, ou seja, tratavam de discussões internas apenas;
- 2) Os Lenientes da Siemens, quando perguntados por esta SG sobre quem eram os concorrentes da Siemens para os projetos investigados, não mencionaram a Mitsui, reforçando que não há qualquer explicação racional que justifique a consolidação de tantos projetos diferentes sob o mesmo mercado, ou até os elementos essenciais que influenciariam tal mercado, a fim de que se defina adequadamente os fatores que compõe a relação entre seus agentes;
- 3) A tese do "único cartel" não pode mais ser considerada como plausível ou condizente com os fatos, em decorrência das informações trazidas aos autos pelos demais Representados, e principalmente pelo que foi esclarecido pelos Lenientes e pelas demais testemunhas arroladas neste processo;
- 4) Conforme afirmado pelos próprios Lenientes em sede de depoimento pessoal tomado pelo CADE, o mercado sob investigação, em realidade, deve ser caracterizado por intensa volatilidade e acirrada competição;
- 5) O Relatório Técnico do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo ("IPT") permitiu concluir pela inexistência de aspectos econômicos que apontariam para uma possível colusão entre as empresas participantes do certame em razão: (i) da diferença entre o preço de referência da autoridade licitante e o preço de contratação e (ii) dos adiamentos ao contrato e aumento de preço;
- 6) Em seu depoimento, o Sr. Michel Weil, perito forense de computação, reitera que o documento encontrado nas dependências da MGE durante a diligência de Busca e Apreensão provavelmente teria sido trazido por um ex-funcionário da Mitsui para sua nova empresa, a MGE, como modelo/minuta de MoU;
- 7) Que as oitivas realizadas por esta SG nas quais o Projeto 320/64 carros foi abordado evidenciam que todas as empresas envolvidas em tal licitação estavam competindo ferozmente e que a vitória da CAF foi inesperada.

VERSÃO PÚBLICA

I.7.11 MPE; Adagir de Salles Abreu Filho; José Ricardo Garcia Valladão; e Rodrigo Otávio Lobo da Costa

87. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese, que os projetos anteriores à 22/03/2009 estão prescritos, uma vez que o prazo prescricional aplicável aos Representados é de 5 anos, previsto na Lei 8.888/94 vigente à época dos fatos, devendo-se considerar a contagem de cada projeto individualmente e a interrupção do prazo prescricional apenas com a regular notificação dos Representados.

I.7.12 Procint; Lucy Teixeira (representando Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.); e Arthur Gomes Teixeira

88. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

- 1) Não há provas nos autos em relação à Lucy Elisabete Pereira Teixeira, tendo sido incluída no polo passivo apenas por ser sócia minoritária da empresa Constech;
- 2) Houve contratação formal de consultoria técnica das empresas Constech e Procint pelo Consórcio NOVOTREM no Projeto Boa Viagem da CPTM, conforme defesa da MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda., em que se demonstra a licitude e regularidade das atividades de ambas empresas, que não contataram a maioria dos interessados;
- 3) Não houve contato das Representadas com o Consórcio NOVOTREM (Siemens/MGE) durante a fase de licitação, mas apenas 4 meses após a assinatura do contrato do Consórcio NOVOTREM com a CPTM;
- 4) As empresas não foram mencionadas pelo Ministério Público de São Paulo (MP/SP) nas 7 ações penais impetradas para apurar suposta formação de cartel em projetos da CPTM e Metrô de São Paulo.

I.7.13 Serveng; Homero de Vasconcellos; e Moisés Neto

89. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

- 1) As oitivas realizadas não acrescentaram outros fatos que confirmassem a participação dos representados em condutas anticoncorrenciais no tocante ao Metrô-DF.
- 2) A SG não se manifestou acerca da jurisprudência do STJ no tocante à prescrição;
- 3) Os representados Homero Vasconcellos e Moisés Smaire contestam qualquer prática anticompetitiva em licitações públicas referentes a projetos metro-ferroviários

VERSÃO PÚBLICA

e que os indícios apontados por esta SG são insuficientes para comprovar participação em eventuais acordos anticompetitivos.

I.7.14 Siemens

90. Em suas alegações, a Representada afirma que cooperou plena e permanentemente com a SG/CADE no âmbito do processo administrativo e cumpriu todas as cláusulas do Acordo de Leniência fazendo jus aos benefícios dele derivados.

I.7.15 TC/BR

91. A Representado não apresentou alegações finais.

I.7.16 Temoinsa; Amador Francisco Rodriguez Peñin; David Lopes; Maurício Evandro Chagas Memória; e Wilson Daré

92. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

- 1) As oitivas revelaram que alguns lenientes pouco ou nada contribuíram, prolongando injustificadamente o prazo de negociação da leniência;
- 2) Os lenientes citaram como concorrentes praticamente as grandes empresas e não a Representada;
- 3) A prova oral demonstrou nos autos que os consórcios, estudos e projeções feitos “tinham por premissa razões econômicas e técnicas”, neste caso, de acordo com o fabricante do trem e domínio público da tecnologia correspondente. A prova oral da testemunha Edson Ghiro “confirmou que neste mercado é absolutamente normal e necessário que sejam realizadas projeções, análises sobre possíveis parceiros possíveis custos e etc”;
- 4) A oitiva do Sr. Avelino Figueiredo Júnior ratificou que o desempenho de um dos diretores foi crucial para os resultados alcançados na 3^a Rodada de Manutenção da CPTM;
- 5) A oitiva do [ACESSO RESTRITO] apontaria para a prática de acordo anticoncorrencial, contudo, é uma versão separada que não coaduna com as versões de outros lenientes, não tendo sido apresentadas provas;
- 6) Fica manifesta na fala do leniente que este “permitiu” eventual “carona” da representada em negociações demonstrando assim que a Temoinsa não era considerada uma concorrente e, portanto, não há que ser falar em cartel. Quanto ao suposto pagamento, espécie de “comissão”, extraída da conduta do leniente, esta decorreria da

VERSÃO PÚBLICA

permissão da Temoinsa “sentar à mesa” e não de qualquer configuração de conduta anticoncorrencial.

I.7.17 TTrans

93. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa já relatados acima.

I.7.18 Andras Mukics Mesics

94. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa já relatados acima.

I.7.19 Antonio Joaquim Charro; Eduardo Cesar Basaglia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Isidro Ramon Fondevila Quinonero; Júlio César Leitão; Luiz Fernando Ferrari; Marco Antônio Barreiro Contin; Maria Aparecida Ramos Bartholetti; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Roberto Stuart; Phillippe Emile Michel Dufosse; Rinaldo Marques Tsuruda; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; e Wagner Tadeu Ribeiro

95. Em suas alegações, os Representados basicamente reiteraram os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegaram, em síntese:

1) Em duas das ações penais em trâmite sobre a mesma conduta, o Superior Tribunal de Justiça (“STJ”) concluiu que não houve violação à concorrência e à ordem econômica nos certames referentes à linha 2 do Metro de São Paulo e à compra de carros da CTPM;

2) Os depoimentos prestados nos autos confirmam a tese de que os Representados Maria Aparecida Ramos Bartholetti, Antonio Joaquim Charro, Rinaldo Tsuruda, Júlio César Leitão e Ruy Marcos Grieco não eram funcionários com poder decisório dentro da Alstom, de modo que não podem ser considerados como partícipes de eventual conduta anticompetitiva.

I.7.20 Ben-Hur Viana

96. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

1) Conforme dito na oitiva prestada pelo Sr. Carlos Alberto Alves, o Representado nunca deteve poderes de representação em nenhuma das empresas em que trabalhou;

VERSÃO PÚBLICA

2) Inexiste qualquer vínculo ou nexo entre a contratação do Representado e o fato de os reais administradores da empresa estarem utilizando sua qualificação como diferencial num certame licitatório ou como meio de realizar acordo com empresa para que desista de processo judicial. A narrativa da SG, no entanto, é tendenciosa sentido de que a mudança de emprego do Representado impulsionou a Alstom a procurar a Siemens para realizar acordos não competitivos no certame.

I.7.21 Carlos Roso

97. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Preclusão temporal em relação a duas nulidades por ele arguidas em sede de defesa que não analisadas na Nota Técnica nº 33, quais sejam: (i) inépcia da instauração do Processo Administrativo em virtude da ausência de individualização das condutas imputadas; e (ii) ilegalidade na juntada de novos documentos após a apresentação de defesa pelos Representados;
- 2) Falta de motivação para sua inclusão no polo passivo do presente Processo. Segundo o Representado, seu nome não foi citado pelos Beneficiários do Acordo de Leniência, sendo que o único elemento indiciário identificado contra ele consistiu na existência de "mensagens eletrônicas" internas trocadas com Carlos Teixeira (outro funcionário da mesma empresa).

I.7.22 Carlos Teixeira

98. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese a ausência de indícios para mantê-lo no rol de Representados do presente Processo Administrativo, já que os depoimentos prestados pelos Beneficiários do Acordo de Leniência não fizeram qualquer menção a seu nome, o que evidencia o fato de não participado do suposto conluio.

I.7.23 [ACESSO RESTRITO]

99. Em suas alegações, os Representados, todos Signatários da Leniência, reafirmam o compromisso quanto aos deveres e obrigações assumidos no âmbito do Acordo de Leniência nº 1/2013 e, dessa forma, requerem que o acordo seja declarado como cumprido pelo Tribunal do CADE, com a consequente extinção da ação punitiva da administração pública. Solicitam também, que na eventualidade de se entender pelo descumprimento do acordo, que lhes seja possibilitado apresentar alegações, documentos e esclarecimentos adicionais.

VERSÃO PÚBLICA

I.7.24 Edson Yassuo Hira

100. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) A pretensão punitiva em desfavor do representado está prescrita de acordo com recente acórdão da Sexta Turma do STJ de 17.05.2018 (Resp. nº 1.623.985-SP), que julgou conflito aparente de normas em relação ao crime do art. 90 da Lei nº 8.666/93 e o crime do art. 4º da Lei nº 8.137/90;
- 2) As oitivas do Srs. Manoel Ferreira Mendes, Fernando Niero de Souza e Marco Antônio Barreiro Contin demonstram a não participação do Representado em relação à suposta infração à ordem econômica;
- 3) A oitiva do Sr. Fernando Niero de Souza confirmou que as decisões, diretrizes relacionadas às licitações, gestão de contratos celebrados, participação em reuniões eram exercidas pelo Diretor Presidente da TTrans, Sr. Massimo Andrea Gaivina Bianchi.
- 4) Conforme oitiva do Sr. Marco Antônio B. Contin., diretor à época da Alstom Brasil, a TTrans não competia com a Alstom Brasil por não fabricar trens, e sim realizar a montagem, manutenção e renovação destes; que nos projetos Central do Brasil e Supervia, a Alstom procurou a TTrans na possível qualidade de subcontratada, e não consorciada, com o fito de minorar os custos das licitações diante da participação da TTrans enquanto beneficiária do programa “Rio Ferroviário” que concedia isenção do ICMS para empresas sediadas no RJ que forneciam para o próprio Estado. Por fim, o nome do representado não foi citado em nenhum momento pelo depoente;
- 5) Em diligências da SG solicitando informações e documentos referente aos projetos investigados, há assinatura do Representado em dois momentos: i) enquanto representante credenciado pelo Consórcio Linha 2 na ata da Sessão Pública de nº 1300 de abertura de envelopes com documentos para habilitação dos consórcios na Concorrência nº 40015212 (extensão da linha 2), e ii) no Termo de Desistência de Interposição de Recursos. Tais atos são procedimentais e representam decisão do Diretor Presidente.
- 6) Deverá ser aplicada ao Representado, por analogia, a punibilidade prevista no inciso III do art. 37 da Lei nº 12.529/11 que requer dolo ou culpa, não comprovada no presente caso para o Representado.
- 7) Características importantes das provas indiciárias como i) gravidade, ii) precisão e iii) concordância com o fato a ser provado não se apresentaram nos indícios apresentados pela SG não devendo prosperar o processo em relação ao Sr. Edson.

I.7.25 Edyval Junior

101. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

VERSÃO PÚBLICA

- 1) O depoimento prestado pelo Representado Júlio César Leitão deixa claro que este nunca teve contato e sequer conhecia Edyval, a quem teria destinado o único e-mail de 10 de fevereiro de 2005 para fins de cumprimento de ordens recebidas de seus superiores à época. Além disso, alegou que tal depoimento confirma a natureza técnica/operacional dos cargos ocupados pelos destinatários do e-mail de 10 de fevereiro de 2005, indicando a absoluta ausência de poder decisório empresarial de Edyval, bem como o escopo e conteúdo absolutamente comerciais daquela referida correspondência eletrônica;
- 2) O depoimento da testemunha Ligia Scavone confirma os argumentos apresentados na defesa e a ausência de sua participação na conduta.

I.7.26 Haroldo Oliveira de Carvalho

102. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Prescrição da pretensão punitiva, em razão de terem transcorridos mais de 5 anos entre a Concorrência nº 40015212 (única licitação da qual o Representado participou em nome de sua empregadora Balfour Beatty) e o início das investigações;
- 2) Não corresponde à verdade as afirmações do Sr. Everton Rheinheimer, no sentido de que a empregadora do Representado fosse propriamente uma concorrente da empresa Siemens: a empregadora do Representado nunca deteve certificações para serviços de telecomunicações, o que já lhe impediria de concorrer com a Siemens (e demais outras empresas) tanto na a Concorrência nº 40015212 quanto em qualquer outra licitação desta natureza;
- 3) Se de um lado os Signatários da Leniência no Histórico da Conduta e o raciocínio presente nas Notas Técnicas advogam a ter havido uma única conduta continuada "um grande acordo formatado desde 1998", de outro, a instrução processual confirmou em especial pela afirmação do Beneficiário **[ACESSO RESTRITO]** no sentido de que 'as licitações eram absolutamente dissociadas, não havendo qualquer tipo de relação entre elas'.

I.7.27 Juarez Filho

103. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Não há provas da participação do representado em negociações ilícitas como a subcontratação junto a candidato para a manutenção de trens Série 2100 e reunião com a Procint para a prática de condutas anticoncorrenciais;

VERSÃO PÚBLICA

- 2) As oitivas do Srs. Manoel Ferreira Mendes, Fernando Niero de Souza e Marco Antônio Barreiro Contin demonstram a não participação do representado em relação à suposta infração à ordem econômica;
- 3) A pretensão punitiva em desfavor do representado está prescrita de acordo com recente acórdão dos Ministros da Sexta Turma do STJ de 17.05.2018 (Resp. nº 1.623.985-SP), que julgou conflito aparente de normas em relação ao crime do art.90 da Lei nº 8.666/93 e o crime do art.4º da Lei nº 8.137/90;
- 4) Consoante a oitiva do Sr. Fernando Niero de Souza, as decisões, diretrizes relacionadas às licitações, gestão de contratos celebrados, participação em reuniões eram exercidas pelo Diretor Presidente da TTrans, Sr. Massimo Andrea Gaivina Bianchi;
- 5) De acordo com a oitiva do Sr. Marco Antônio B. Contin., diretor à época da Alstom Brasil, a TTrans não competia com a Alstom Brasil por não fabricar Trens, e sim realizar a montagem, manutenção e renovação destes; que nos projetos Central do Brasil e Supervia, a Astom procurou a TTrans na possível qualidade de subcontratada e não consorciada com o fito de minorar os custos das licitações diante da participação da TTrans enquanto beneficiária do programa “Rio Ferroviário” que concedia isenção do ICMS para empresas sediadas no RJ que forneciam para o próprio Estado. Por fim, o nome do representado não foi citado em nenhum momento pelo depoente;
- 6) Em diligências da SG, solicitando informações e documentos referente aos projetos investigados, não consta o nome do Representado;
- 7) Deve ser aplicada ao Representado por analogia a punibilidade prevista no inciso III do art. 37 da Lei nº 12.529/11, que requer dolo ou culpa, não comprovada no presente caso para o Representado;
- 8) Características importantes das provas indiciárias como i) gravidade, ii) precisão e iii) concordância com o fato a ser provado não se apresentaram nos indícios apresentados pela SG não devendo prosperar o processo em relação ao Sr. Juarez.

I.7.28 Luiz Antonio Taulois da Costa

104. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- a) Não é parte legítima a figurar na presente lide pois, enquanto pessoa física, não se qualifica como agente econômico, nem tem poder de mercado para integrar cartel;
- b) As testemunhas Carlos Alberto Alves e Paulo Roberto Almeida asseveraram a impossibilidade de o Representado ter exercido influência no processo licitatório e que este nunca teve poderes de representação em nenhuma das empresas em que trabalharam juntos;
- c) O caráter operacional de suas atribuições e que sua posição hierárquica na empresa era de absoluta subordinação e, portanto, sem qualquer relevância, razoabilidade e proporcionalidade com o objeto do processo;

VERSÃO PÚBLICA

- d) A ida do Representado para a Siemens não teria, por si só, possibilitado a participação da empresa no certame. Nesse sentido, afirma ainda que, se a contratação possibilisasse a participação da Siemens no certame, ela, na verdade, estimularia a concorrência e não o contrário;
- e) A responsabilidade administrativa é subjetiva, portanto, dependente de dolo ou culpa para sua configuração, e sua ausência implica a inexistência de conduta, por parte do Representado, que não conhece qualquer negociação supostamente havida entre empresas, não tendo participado, direta ou indiretamente de qualquer tratativa ou reunião, nem tampouco influenciado de qualquer forma com seu cargo eventual acordo entre empresas licitantes.

I.7.29 Marcelo Zugaiar dos Santos

105. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) O depoimento prestado pelo Representado Júlio César Leitão deixa claro que nunca teve contato e sequer conhecia Marcelo, a quem teria destinado um único e-mail para fins de cumprimento de ordens recebidas de seus superiores profissionais na empresa para a qual trabalhava à época. Além disso, alegou que tal depoimento confirma a natureza técnica/operacional dos cargos ocupados pelos destinatários do referido e-mail, indicando a absoluta ausência de poder decisório empresarial de Marcelo, bem como o escopo e conteúdo absolutamente comerciais daquela referida correspondência eletrônica;
- 2) O depoimento da testemunha Cristiane Casselli Misso dos Santos confirma os argumentos apresentados na defesa e a ausência de sua participação na conduta.

I.7.30 Marco Vinicius Barbi Missawa

106. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima.

I.7.31 Masao Suzuki

107. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese, que oitiva do Sr. Geraldo Phillippe Hertz Filho, que não apareceu na audiência marcada, não desobriga a SG de proceder a outra. Requer a intimação da testemunha para nova audiência, bem como a devolução do prazo para que o representado apresente “Novas Alegações”.

VERSÃO PÚBLICA

I.7.32 Murilo Rodrigues da Cunha

108. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) As provas testemunhais do Sr. Eduardo Vanuchi e do Sr. Luis José Berenguer endossam a prova documental acerca da desvinculação do Representado com o mercado metroviário e ferroviário após maio de 2004, período no qual deixou a empresa CAF e começou a dedicar-se integralmente à empresa familiar denominada Twinpix;
- 2) O Representado possui 78 anos devendo ser aplicada a redução do prazo prescricional prevista no art. 115 do Código Penal. Para corroborar com o argumento, menciona decisão no Processo 002475-97.2014.403.6181 (6ª Vara Criminal da Seção Judiciária de São Paulo Especializada em Crimes contra o Sistema Financeiro Nacional e Lavagem de Valores – doc.01) no qual a Justiça Federal extinguiu a punibilidade contra o Representado, confirmando posicionamento do Ministério Público Federal. Assim, além de alegar a extinção da pretensão punitiva por parte do CADE, exemplificou o reconhecimento da prescrição processual por parte da SG no PA nº08700.00371/2015-67;
- 3) A Nota Técnica nº 33/2015/CGAA8/SGA2/SG/CADE rejeitou as preliminares sem enfrentar a fundo as objeções trazidas;
- 4) Não está demonstrado pela SG que o Representado praticou conduta ilícita e que o conjunto probatório do presente processo administrativo é débil e não satisfaz aos mínimos requisitos para se concluir pela existência de práticas anticoncorrenciais. Neste sentido, faz referência ao Parecer da ProCADE nº 18/2017/CGEP/PFE-CADE-CADE/PGF/AG (suposto cartel de embalagens flexíveis).

I.7.33 Paulo Rubens Fontenele Albuquerque

109. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese, que o acordo de leniência celebrado com o CADE é nulo, porque acabou por exercer um papel predominante na investigação, quando deveria ter sido apenas um ponto de partida, bem como pelo fato de que os beneficiários continuaram a praticar a conduta lesiva à concorrência em clara ofensa à lei, que determina como condição para o acordo a cessação da conduta.

I.7.34 Philippe Delleur

110. O Representado não apresentou alegações finais.

VERSÃO PÚBLICA

I.7.35 Renato Grillo Ely

111. O Representado não apresentou alegações finais.

I.7.36 Ricardo Mario Lamenza Alzogarray

112. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese, que as oitivas da testemunha Edvaldo Segura Ramos (021038) e do Signatário **[ACesso RESTRITO]** confirmam que o Representado exercia atividades meramente financeiras e que não se envolveu na alegada conduta.

I.7.37 Ronaldo Cavalieri

113. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Em face do prazo de 9 anos transcorridos entre o momento em que o Representado deixou o cargo que ocupava no setor de transportes e a instauração do presente processo administrativo, operou-se a prescrição – seja ela considerada a de 5 anos, nos termos do art. 1º, da Lei nº 9.873/99, seja a de 8 anos, considerada a prescrição penal, caso se caracterizasse a sua eventual participação no delito de fraude à licitação (art. 90, Lei nº 8.666/93), conforme o art. 109, IV, do Código Penal;
- 2) Que o presente Processo deve ser sobrestado até o trânsito em julgado da ação penal, em trâmite na 6ª Vara Federal Criminal de SP que corre contra o Representado.

I.7.38 Ronaldo Hikari Moriyama

114. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Que nos depoimentos prestados pelos Beneficiários e por ex-funcionários da Siemens durante o período investigado não é feita qualquer referência ao Sr. Ronaldo como tendo se envolvido em discussões para fixação de preços ou qualquer outra prática anticoncorrencial;
- 2) Os esclarecimentos prestados à SG/CADE nas oitivas realizadas ao longo da instrução probatória deste processo, bem como os documentos juntados aos autos, evidenciam que o Sr. Ronaldo sempre atuou de forma pró-concorrencial para viabilizar a participação da MGE em projetos de metrô ou trens e sistemas auxiliares;
- 3) Os próprios Beneficiários da Siemens – **[ACesso RESTRITO]** – reconhecem que (i) as contratações dos Srs. Ben-Hur e Taulois foram imprescindíveis para que a

VERSÃO PÚBLICA

Siemens se qualificasse para prestar os serviços do Metrô DF e que (ii) o ato de integrar pessoas com expertise técnica a um consórcio visando participação em uma licitação pública nada tem de ilegal ou de anticoncorrencial;

- 4) Os depoimentos prestados demonstram que (i) a formação de consórcios era uma ferramenta legítima para possibilitar que as empresas se qualificassem em licitações e conseguissem atender ao escopo do edital, (ii) a MGE e a Siemens mantiveram uma parceria comercial para prestação de serviços cujos escopos eram complementares, (iii) a MGE não era uma concorrente da Siemens, (iv) a atuação do Sr. Ronaldo para viabilizar a participação da MGE nas licitações em parceria com a Siemens sempre foi absolutamente legítima;
- 5) Os depoimentos prestados pelos Srs. Antal Harter e Paulo Alvarenga a esta SG/CADE contextualizam o papel do Sr. Ronaldo nas negociações com a Siemens para evitar o encerramento da relação contratual no projeto das Linhas 1 e 3, bem como reforçam que a relação entre Siemens e MGE foi estremecida ao longo da execução desse projeto, pela decisão da Siemens de descumprir os termos da subcontratação originalmente pactuados com a MGE;
- 6) O depoimento do Sr. Eurico Ribeiro contextualizou as informações prestadas pelo Sr. Ronaldo em sua defesa, trazendo esclarecimentos acerca do escopo dos serviços técnicos prestados pela MGE na manutenção dos trens da Série 4400 do projeto Boa Viagem.

I.7.39 Sergio Valente Lombardi

115. Em suas alegações, o Representado basicamente reiterou os argumentos apresentados na defesa, e relatados acima. No mais, alegou, em síntese:

- 1) Na função de Gerente Comercial, enquanto empregado da Alstom, era responsável pelo controle e coordenação técnica das propostas comerciais, somente agindo na área "Região", cuja atuação era apenas dar prosseguimento a processos internos da empresa, ocupando-se de toda a parte organizacional para a participação da Alstom em licitações, organizando e conferindo documentos, certidões, bem como estimando valores a partir do que fora informado pela área "Operação", sem ter qualquer relação ou poder com o processo decisório referente às licitações, cujas decisões eram tomadas exclusivamente pelos seus superiores hierárquicos, sem o seu envolvimento;
- 2) Na função de Gerente Comercial, apenas lançava os valores finais, definidos pelos seus superiores hierárquicos, nas planilhas para a elaboração da proposta final a ser apresentada;
- 3) O único e-mail em que é citado na Nota Técnica de instauração nada diz contra o Representado, que apenas recebeu tal mensagem de seu superior hierárquico para que preparasse a proposta comercial. As margens e valores finais da proposta final seriam definidos pelos superiores hierárquicos.

VERSÃO PÚBLICA

I.7.40 Stephanie Brun-Brunet

116. O Representado não apresentou sua manifestação.

II. DAS PRELIMINARES

117. Conforme relatado acima, as questões preliminares suscitadas em sede de defesa pelos Representados foram apreciadas na Nota Técnica nº 33/2015 (SEI 0049187), acolhida pelo Despacho nº 430/2015 (SEI 0049187), ocasião em que, após fundamentada análise, foram elas deferidas parcialmente ou indeferidas, por carência de fundamento e amparo legal, razão pela qual a referida análise será omitida do presente Relatório Circunstanciado, vez que se mostraria redundante.

118. Informa-se que, em relação aos Representados que reiteraram, em sede de alegações, as preliminares arguidas em suas respectivas defesas, remete-se aos argumentos já apontados na Nota Técnica e Despacho acima, já que não foram trazidos fatos novos.

119. Passa-se a seguir a analisar apenas as novas questões preliminares suscitadas pelos Representados em sede de alegações. Os argumentos de mérito apresentados serão analisados ao longo da Nota Técnica, na Sessão III – Do Mérito.

II.1 Independência entre as Instâncias Administrativa e Judicial

120. Os Representados Antonio Joaquim Charro, Eduardo Cesar Basaglia, Francisco De Assiz Perroni, Francisco Essi Amigo, Isidro Ramon Fondevila Quinonero, Júlio César Leitão, Luiz Fernando Ferrari, Marco Antonio Barreiro Contin, Maria Aparecida Ramos Bartholetti, Paulo José de Carvalho Borges Júnior, Paulo Roberto Stuart, Phillippe Emile Michel Dufosse, Rinaldo Marques Tsuruda, Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda, Ruy Marcos Grieco, Wagner Tadeu Ribeiro argumentaram que o presente Processo Administrativo deveria ser arquivado, já que, em duas das ações penais em trâmite sobre a mesma conduta, o STJ concluiu que não houve violação à concorrência e à ordem econômica nos certames referentes à compra de carros da CTPM e à linha 2 do Metrô de São Paulo.

121. Nesse sentido, citam trechos das decisões proferidas pelo Ministro-Relator Nefi Cordeiro nos Recursos Especiais nºs 1.683.839-SP (em relação ao processo licitatório promovido pelo CTPM para aquisição de carros – Concorrências Internacionais nºs 3834722011 e 805782201) e 1.623.985-SP (em relação à linha 2 do Metrô de São Paulo):

A suposta cartelização praticada pelos denunciados, visando a [sic] elevação artificial de preços para fornecimento e instalação de sistemas para transporte ferroviário, reproduzida nos e-mails transcritos às fls. 16/18 e 24/26 não passou de uma conversa inócuia, desprovida de qualquer potencialidade lesiva.

VERSÃO PÚBLICA

Ora, a conversação entre dois dos participantes do processo concorrencial não criou nenhuma situação temerária, capaz de propiciar a dominação do mercado com a eliminação da concorrência que, nem de longe, foi obstaculizada. Consigne-se, ainda, que foi facultado aos participantes da concorrência, atuarem de forma consorciada, assim, as conversações entre os acusados podem muito bem ser traduzidas como tratativas que antecedem a formação de um consórcio. Por que não? E se posteriormente desistiram de tal intuito, não significa que objetivavam, *ab initio*, uma cartelização.

Dessa forma, as condutas tidas por anticompetitivas referiam-se exclusivamente a um procedimento licitatório, sendo certo que, pela descrição da denúncia, não se pode inferir que os acordos narrados configurariam, no limite descrito, domínio de mercado, apto a subsumir no delito do art. 4º, II, a, b e c, da Lei 8.137/90. Assim, sendo insuficiente a descrição fática de que os acordos caracterizariam a concentração do poder econômico e de que os ajustes teriam sido efetivamente implementados com domínio de mercado, não há falar em formação de cartel, porquanto não demonstrada ofensa à livre concorrência.

122. Primeiramente, observa-se que as referidas decisões avaliaram exclusivamente o envolvimento no conluio por parte de duas pessoas físicas que não estão incluídas no rol do presente Processo Administrativo, de modo que não se pode estender a análise de mérito feita aos ora Representados.

123. Além disso, há que se ressaltar que tais decisões não são definitivas, uma vez que ainda não transitaram em julgado, cabendo interposição de recursos face a elas.

124. Contudo, mesmo que assim não fosse, vale lembrar que, conforme já explicitado na Nota Técnica nº 33/2015, vigora no ordenamento jurídico brasileiro o princípio da independência das instâncias, segundo o qual são autônomas as esferas administrativa, cível e penal.

125. A premissa subjacente ao princípio é a de que o objeto de cada esfera está no equacionamento de violações a regras distintas, de modo que a valoração da conduta em uma órbita sustenta-se em pilares muitas vezes próprios e mutuamente excludentes.

126. Em consonância com a jurisprudência do próprio STJ, seguido pelo Tribunal do CADE, as únicas hipóteses em que há comunicação entre as instâncias é quando a análise penal atesta (i) a negativa de autoria ou (ii) a não-ocorrência do fato:

INCOMUNICABILIDADE DAS ESFERAS PENAL E ADMINISTRATIVA. (...)
Consoante a jurisprudência do STJ, as esferas penal e administrativa são independentes e a única vinculação admitida é quando o acusado é inocentado na Ação Penal em face da negativa de existência do fato ou quando não reconhecida a autoria do crime, o que não se afigura nos autos. Precedentes. (STJ, RMS nº 36.325/ES, Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 22/10/2013)

127. Assim, salvo nessas duas hipóteses, a conclusão a que se chega em âmbito penal não vincula a conclusão administrativa, podendo perfeitamente haver divergência quanto à imputação dos fatos.

VERSÃO PÚBLICA

128. Como é possível observar a partir da leitura dos votos do Exmo. Ministro Nefi Cordeiro, não houve absolvição penal por “negativa de autoria” ou “não-ocorrência do fato”. Pelo contrário, ateve-se tão somente à descrição da denúncia, sem qualquer juízo condenatório. Entendeu-se que houve “tratativas” entre concorrentes, mas que, “pela descrição da denúncia”, tais atos não seriam “capazes de propiciar a dominação do mercado”.

129. Entretanto, após longa e detalhada instrução processual no âmbito desta SG/CADE, como se poderá depreender ao longo desta Nota Técnica, verifica-se que há evidências conclusivas de materialidade suficientes para caracterizar a ocorrência do ilícito de cartel.

130. Assim, com o devido respeito à decisão tomada em âmbito judicial, conclui-se que a responsabilização administrativa por infrações contra a ordem econômica é específica, guardando autonomia não só de processamento como também de deliberação.

131. Pelas mesmas razões, não devem ser acolhidos os pedidos (i) da Representada Hyundai-Rotem para arquivamento do Processo em decorrência do arquivamento da investigação criminal em relação ao funcionário da empresa; (ii) do Representado Ronaldo Cavalieri para que o presente processo seja sobrestado até o transito em julgado da ação penal contra o Representado; (iii) assim como o argumento de Arthur Teixeira, da Procint, e de Lucy Teixeira (representado a Constech), quanto à ausência de denúncias ou menção às empresas pelo Ministério Público de São Paulo (MP/SP) nas ações penais impetradas para apurar suposta formação de cartel em projetos da CPTM e Metrô de São Paulo.

II.2 Ilegitimidade Passiva

132. Os Representados Maria Aparecida Ramos Bartholetti, Antonio Joaquim Charro, Rinaldo Tsuruda, Júlio César Leitão, Ruy Marcos Grieco e Ben-Hur Coutinho Viana de Souza defenderam que eram funcionários sem poder decisório em suas respectivas empresas, de modo que não podem ser considerados partícipes de eventual conduta anticompetitiva.

133. Em linha com o explanado na Nota Técnica nº 33, a Lei nº 12.529/2011 é patente no sentido de que se aplica a qualquer pessoa física ou jurídica cujo ato tenha tido por objeto ou efeito restringir a concorrência. Ou seja, não há qualquer restrição a que apenas sócios e/ou administradores sejam passíveis de enquadramento na referida lei.

134. Assim, apresentando-se indícios robustos de que determinada pessoa física esteja envolvida em eventual infração contra a ordem econômica, é dever da SG/CADE investigá-la, apontando as evidências de autoria e materialidade da conduta a ser apurada.

135. E foi exatamente o que ocorreu no presente caso. A Nota Técnica nº 81 identificou devidamente todos os elementos que ensejaram a instauração de Processo Administrativo face a cada um dos Representados, de modo que não procede a preliminar de ilegitimidade passiva ora suscitada.

VERSÃO PÚBLICA

II.3 Ausência de indícios

136. O Representado Carlos Teixeira e Carlos Alberto Alves Roso alegaram ausência de indícios para mantê-los no rol de Representados do presente Processo Administrativo, já que os depoimentos prestados pelos Beneficiários do Acordo de Leniência não fizeram qualquer menção a eles.

137. Como delineado na Nota Técnica nº 81, os motivos que ensejaram a abertura de investigação face aos Representados não se limitaram às denúncias feitas em sede de Acordo de Leniência.

138. Conforme será melhor exposto abaixo, o presente caso conta com extenso conjunto probatório, que, além do Acordo de Leniência, é composto por diversos documentos físicos e eletrônicos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, por ofícios enviados pela SG, por oitivas realizadas (não só com os Beneficiários do Acordo de Leniência), dentre outros elementos.

139. Assim, o fato de eventualmente os Lenientes não terem citado os nomes dos Srs. Carlos Teixeira e Carlos Alberto Alves Roso não os exime de investigação, na medida em que outros indícios de participação no cartel foram observados.

II.4 Preclusão

140. O Representado Carlos Alberto Alves Roso defendeu a ocorrência de preclusão temporal em relação a duas nulidades por ele arguidas em sede de defesa que não analisadas na Nota Técnica nº 33, quais sejam: (i) inépcia da instauração do Processo Administrativo em virtude da ausência de individualização das condutas imputadas; e (ii) ilegalidade na juntada de novos documentos após a apresentação de defesa pelos Representados.

141. Ao contrário do alegado pelo Representado, as duas preliminares arguidas foram devidamente examinadas – e afastadas – na Nota Técnica nº 33.

142. No item VII.XI, a SG se manifestou em relação à alegação de “acusação genérica, ausência de individualização da conduta e ausência de vinculação legal das condutas investigadas”, afirmando que “exigir a individualização detalhada das condutas dos Representados na Nota Técnica de Instauração de Processo Administrativo, ou seja, antes da conclusão da instrução, seria exigir antecipação da decisão do órgão antitruste”.

143. A SG reforçou que todos os motivos que levaram ao início das investigações em relação a cada um dos Representados foram devidamente expostos na Nota Técnica nº 81, não havendo que se falar em eventual nulidade.

144. Da mesma forma, no item VII.VI, a SG se posicionou contra a acusação de “cerceamento de defesa”, lembrando que a instauração de um Processo Administrativo visa à uma investigação mais aprofundada do caso, nada mais sendo do que uma “formalidade por meio da qual a SG/CADE convida aqueles que tiveram seus nomes associados a robustos indícios de infração à ordem econômica para que prestem esclarecimentos, auxiliando a

VERSÃO PÚBLICA

autoridade administrativa a garantir os seus direitos e atingir a verdade material dos fatos em exame”.

145. Assim, em respeito ao princípio da lealdade – o qual impõe a colaboração de todos a fim de que o processo alcance o melhor resultado possível, tanto no que diz respeito ao conhecimento dos fatos quanto às normas jurídicas aplicáveis – é que se admite, no decorrer da instrução processual, novas evidências, que serão consideradas como elementos de convicção para condenação ou arquivamento do processo.

146. Nesse sentido, concluiu a SG que “Não permitir a juntada de novos documentos ou ‘atribuição de diferentes interpretações daquelas já colacionadas aos autos’ significa negar a essência do processo administrativo, que é justamente, por meio da colheita de dados e informações, sob a égide do contraditório, aplicar o direito material com maior grau de segurança”.

147. Dessa forma, afasta-se a preliminar arguida pelo Representado.

II.5 Prescrição

148. Os representados Alstom, MPE, Adagir Filho, José Valladão, Rodrigo da Costa, Serveng–Civilsan, Homero Vasconsellos, Moises Neto, Edson Hira, Murilo Cunha, Ronaldo Cavalieri e Albert Blum alegam por diferentes razões, sintetizadas acima, que está prescrita a pretensão punitiva da Administração em face das condutas investigadas neste Processo Administrativo.

149. Em que pese o argumento da prescrição, ter sido apreciado anteriormente na Nota Técnica nº 33/2015 (0049187), em face de novos argumentos apresentados pelos Representados, é oportuno complementar a análise anterior desta SG/CADE.

150. No que tange à aplicação da prescrição quinquenal e a contagem do prazo a cada projeto individualmente, alegada por MPE, Adagir Filho, José Valladão, Rodrigo da Costa e Haroldo de Carvalho, conforme amplamente explicitado na Nota Técnica nº 33/2015, cartel é um crime de caráter permanente e, no presente caso, os documentos e provas obtidos ao longo da instrução indicam que a conduta como um todo ocorreu desde, pelo menos, 1998 até, pelo menos, julho de 2013 (momento da realização das diligências de buscas e apreensões).

151. Considerando que cartel também é crime nos termos do art. 4º da Lei nº 8.137/1990 e que, como tal, incide sobre ele a prescrição penal (que, no caso concreto, é de 12 anos), o Processo Administrativo só sofreria prescrição se as investigações não tivessem se iniciado até 2025.

152. Contudo, não foi isso que ocorreu. Como é cediço, a apuração do conluio iniciou-se ainda em 2013, de modo que não decorreu nenhum lapso temporal para a ocorrência de prescrição.

153. Por fim, vale mais uma vez ressaltar que a jurisprudência do CADE é patente no sentido de que a aplicação excepcional da prescrição prevista em lei penal independe de propositura de ação penal ou mesmo de abertura de investigação destes em sede de inquérito criminal.

VERSÃO PÚBLICA

154. O mesmo raciocínio se aplica ao Representado Albert Fernando Blum que também arguiu a ocorrência de prescrição, mas sustentando que, em relação a ele, deveria ser observado o art. 115 do Código Penal, que prevê a redução pela metade do prazo prescricional quando o investigado tem mais de 70 anos no momento da sentença. Neste caso, ainda que considerada o prazo pela metade, não se configuraria a prescrição, já que as investigações se iniciaram ainda em 2013.

155. Em relação ao argumento da Serveng, Homero Vasconcellos e de Moises Neto de que a SG não se manifestou acerca da jurisprudência do STJ no tocante à prescrição, entende-se que a Nota Técnica nº 33/2015, endereçou adequadamente a fundamentação quanto à aplicação da prescrição penal, nos termos do art. 1º, §2º da Lei 9.873/99 e art. 46, §48 da Lei 12.529/2011. Nesse mesmo sentido, cumpre destacar o recente voto da Conselheira Polyanna Ferreira Silva Vilanova no âmbito do Processo Administrativo nº Processo Administrativo nº. 08012.000742/2011-79 que reúne vasta jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça, em linha com o entendimento consolidado do CADE, no sentido de que a aplicação do prazo prescricional previsto na legislação penal independente da propositura da ação penal, conforme a jurisprudência.

156. Argumentam também os Representados Alstom, Edson Hira e Ronaldo Cavalieri de que o prazo prescricional aplicável ao caso seria o de 8 anos, uma vez que o crime aplicável aos fatos investigados seria o crime de fraude à licitação, previsto no art. 90 da Lei nº 8.666/93, e não o crime contra a ordem econômica, cartel, do art. art. 4º da Lei nº 8.137/90. Como aquele crime tem a pena prevista menor do que a deste, o prazo prescricional da lei penal a ser considerado deveria ser o de 8 anos e não o de 12 anos considerado pelo CADE. Nesse sentido, os Representados apontam decisão do STJ (REsp 1623985/SP, Rel. Ministro Nefi Cordeiro, Sexta Turma, julgado em 17/05/2018), que analisou a denúncia contra algumas pessoas físicas em relação a uma das licitações investigadas neste processo e segundo a qual, nos casos em que "as condutas tidas por anticompetitivas referiam-se exclusivamente a um procedimento licitatório, sendo certo que, pela descrição da denúncia, não se pode inferir que os acordos narrados configurariam, no limite descrito, domínio de mercado", aplica-se a regra do art. 40 II, a, b e c, da Lei 8.137/90.

157. Em relação a este argumento, esta SG/CADE já se manifestou anteriormente no âmbito do Processo Administrativo nº 08700.007776/2016-41 (0331418) no sentido de que a infração à ordem econômica investigada na seara administrativa possui correspondência direta ao crime à ordem econômica previsto no art. 4º da Lei 8.137/90. O cartel sempre configura a infração administrativa, bem como crime à ordem econômica.

158. Nesse sentido, há que se considerar que os diferentes diplomas legais, a Lei de Licitações e o art. 4º da Lei 8.137/90, que estabelece crimes contra a ordem econômica, tutelam bens jurídicos diversos. Enquanto o primeiro tem por objeto primordial a Administração Pública e a preservação dos princípios da igualdade, moralidade, imparcialidade e probidade administrativa, para selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração Pública em suas contratações, o outro visa resguardar a ordem econômica e os princípios da livre concorrência e da livre iniciativa, instituindo sanções para aqueles que a ameaçarem, mediante a prática de comportamentos tipificados como ilícitos.

159. Esta tutela particular de cada norma representa o ponto de partida para se identificar uma conduta como sendo crime de cartel e/ou, eventualmente, de fraude à licitação. Por isto

VERSÃO PÚBLICA

que não se está a falar de conflito aparente de normas, pelo qual existe um fato (ou conjunto de fatos) e há aparentemente duas ou mais normas aplicáveis à conduta. Trata-se de concurso de normas penais, que pode ser tanto material (pluralidade de condutas e de crimes – art. 69 do Código Penal) ou formal (unicidade de conduta com pluralidade de lesões jurídicas – art. 70 do Código Penal), a depender do caso concreto, e que para cada ofensa (ao patrimônio público e ao ambiente concorrencial), deve corresponder uma lei incriminadora específica que submete o ente sancionador a seu correspondente prazo prescricional.

160. Veja-se, nesse sentido, jurisprudência do Supremo Tribunal Federal quanto à inexistência de conflito aparente de normas, quando as disposições legais tratam de bens jurídicos distintos:

STF – HABEAS CORPUS HC 111762 RO (STF)

Data de publicação: 03/12/2012

Ementa: HABEAS CORPUS. PENAL. PROCESSUAL PENAL. EXTRAÇÃO DE OURO. INTERESSE PATRIMONIAL DA UNIÃO. ART. 2º DA LEI N. 8.176 /1991. CRIME CONTRA O MEIO AMBIENTE. ART. 55 DA LEI N. 9.605 /1998. BENS JURÍDICOS DISTINTOS. CONCURSO FORMAL. INEXISTÊNCIA DE CONFLITO APARENTE DE NORMAS. AFASTAMENTO DO PRINCÍPIO DA ESPECIALIDADE. INCOMPETÊNCIA DO JUIZADO ESPECIAL FEDERAL. 1. Como se trata, na espécie vertente, de concurso formal entre os delitos do art. 2º da Lei n. 8.176 /1991 e do art. 55 da Lei n. 9.605 /1998, que dispõem sobre bens jurídicos distintos (patrimônio da União e meio ambiente, respectivamente), não há falar em aplicação do princípio da especialidade para fixar a competência do Juizado Especial Federal. 2. Ordem denegada.

161. Ainda, para além da diversidade dos bens jurídicos tutelados, a própria natureza e o modo de execução (plano fático) diferenciam os crimes de cartel e fraude à licitação, já que, em muitas ocasiões, um deles (cartel) é pressuposto para se praticar o outro (fraude à licitação pública).

162. Enquanto o tipo penal do cartel prevê um "acordo, convênio, ajuste ou aliança" que carrega em si um aspecto dinâmico na sua estruturação, com alterações entre empresas na disputa da predominância do mercado, o crime de fraude à licitação tende a ser estático, ficando as empresas atreladas à sua meta e ao seu objetivo nos termos da divisão de uma determinada licitação (fraude de seu caráter competitivo). Essa relação pode ser melhor visualizada nos casos de cartéis *hard core* (art. 4º da Lei nº 8.137/90) que atuam em diversas licitações públicas: institucionalizados que são, representam, de um lado, a unicidade de uma conduta anticoncorrencial, dada sua continuidade delitiva e seu caráter de permanência e, do outro, a pluralidade de ilícitos, por implicarem no crime tipificado no art. 90 da Lei nº 8.666/93, a cada certame em que fraudarem. Não há, portanto, outra conclusão que não a aplicação do prazo prescricional de 12 anos, relativo ao crime de cartel.

163. No que tange ao acórdão prolatado pela Sexta Turma do STJ apresentado pelos Representados, há que destacar a independência entre as instâncias administrativas e judicial, conforme destacado anteriormente, bem como o fato de que, até então, a decisão judicial não transitou em julgado, cabendo ainda a interposição de recursos.

VERSÃO PÚBLICA

164. Também, a decisão na esfera judicial versou sobre um conjunto restrito de pessoas físicas e suas condutas em relação a uma única licitação, que fora objeto da denúncia criminal. Analisou, portanto, de um escopo restrito em relação à conduta em análise neste Processo Administrativo, que envolveu pelo menos 27 licitações ao longo de um período compreendido entre 1998 e 2013.

165. Como se poderá depreender da análise do mérito a seguir, a conduta constituiu um único cartel, ainda que operado a partir de ajustes específicos para cada projeto, envolvendo a divisão do mercado e a fixação preços, por meio de uma dinâmica comum, com grande coincidência de empresas e estratégias de formação de consórcios pro forma, definição conjunta dos vencedores, apresentação de propostas fictícias de cobertura, supressão de propostas, subcontratação de concorrentes. Tratou-se, portanto, de uma atuação com o claro objetivo de dominar o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

166. Portanto, restando demonstrada a prática do cartel, como ocorrerá ao longo da Nota Técnica, o prazo prescricional a ser considerado é o de 12 anos. E, ainda, como será possível demonstrar ao longo desta Nota Técnica, há evidências da permanência da conduta pelo menos até 2013, ano em que se iniciou a investigação pela SG/CADE, o que por si só já demonstraria que, mesmo se aplicada a regra da prescrição quinquenal, não haveria que se falar em prescrição no presente caso. Sendo assim, afastam-se as preliminares de mérito arguidas pelos Representados.

II.6 Necessidade de Realização de Nova Oitiva

167. Em relação ao pedido do Representado Masao Suzuki para intimação da testemunha Geraldo Phillippe Hertz Filho para a realização de nova audiência, bem como a devolução do prazo para nova manifestação, esclarece-se que esta SG/CADE já apreciou e indeferiu esta demanda em outras oportunidades, conforme as Notas Técnicas nº 33/2015 (0049187), nº 01/2016 (0150248), nº 12/2016 (0165354), nº 106/2016 (0259405). Assim, o pedido não deve ser acolhido, reiterando-se os fundamentos apontados nos referidos documentos, considerando que o Representado não apresentou outro endereço para intimação da testemunha após a audiência, caracterizando-se o pedido ato meramente protelatório, que não deve prosperar.

II.7 Nulidade do Acordo de Leniência

168. O Representado Paulo Albuquerque alega nulidade do acordo de leniência por ele ter exercido caráter predominante, fundamentando praticamente todas as alegações no processo. Contudo, a alegação carece de respaldo fático. O Acordo de Leniência foi apenas um ponto de partida da investigação, que reuniu um conjunto probatório amplo e robusto, que ultrapassou, em muito, as informações trazidas pelo Acordo de Leniência. E, ainda que a investigação tivesse se sustentado primordialmente sobre as informações trazidas pela colaboração dos Signatários (o que não vem a ser o caso), atendidos os requisitos legais para a celebração do Acordo de Leniência, não há que se falar em qualquer nulidade ou prejuízo ao Processo Administrativo.

VERSÃO PÚBLICA

169. Quanto ao argumento de que os beneficiários continuaram a praticar a conduta lesiva após a propositura do Acordo, novamente, a alegação não merece prosperar. Inicialmente, cabe destacar que o argumento foi devidamente endereçado na Nota Técnica nº 33/2015. Ademais, como se poderá verificar ao longo desta Nota Técnica, mesmo após completa instrução processual, não foi possível confirmar a participação a Siemens no ajuste anticompetitivo na 3^a Rodada de Acordos Colusivos em processos de contratação para manutenção de trens da CPTM após o ano de 2011. Há evidências de que a Siemens atuou em conversas anticompetitivas em 2011, antes, portanto, da publicação do edital da licitação e da propositura do Acordo de Leniências. Entretanto, o que se poderá verificar é que não há qualquer evidência de que a Signatária prosseguiu no acordo anticompetitivo a partir de 2012, o que é corroborado pelas evidências colacionadas e pelo resultado dos certames.

III. DO MÉRITO

170. Ultrapassadas as questões preliminares, passa-se à apreciação do mérito do presente Processo Administrativo, instaurado com vistas a apurar suposto cartel em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, conduta passível de enquadramento nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

171. Antes, porém, entende-se oportuno apresentar os aspectos gerais do combate a cartéis.

III.1 Da Estrutura Normativa da Legislação Concorrencial e a Conduta Investigada

172. A legislação concorrencial brasileira, tanto no regime da Lei 8.884/94, vigente à época dos fatos, como no atual regime da Lei 12.529/11, possui uma estrutura normativa em relação à definição das condutas anticompetitivas que permite, ao mesmo tempo, a identificação de atos que sempre serão considerados como condutas anticompetitivas e, portanto, puníveis, como de atos que, ainda que lícitos a priori, possam gerar efeitos anticompetitivos, e, nessa hipótese, sejam passíveis de punição.

173. A opção por uma estrutura que traz, tanto no art. 20 da Lei 8.884/94, como no caput do art. 36, da Lei 12.529/11, um tipo infracional genérico, traduz esta preocupação de tornar punível todo ato que, ou por seu objeto, ou por seus potenciais efeitos, seja anticompetitivo¹³.

174. O que se tem, portanto, é que uma conduta é anticompetitiva se: (i) tiver objeto lícito, mas possuir potencialidade lesiva; ou (ii) tiver objeto ilícito. A interpretação desta estrutura normativa permite, pois, que se possa classificar as condutas em dois tipos: condutas por objeto e condutas por efeitos.

¹³ Tais art.s possuem redação idêntica e preveem: “Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados: I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa; II - dominar mercado relevante de bens ou serviços; III - aumentar arbitrariamente os lucros; IV - exercer de forma abusiva posição dominante”.

VERSÃO PÚBLICA

175. O resultado prático e útil desta classificação na aplicação da lei antitruste é evidente. Quando uma conduta for considerada anticompetitiva porque possui objeto ilícito, ou seja, sua mera existência a torna ilícita já que dela nunca decorreriam efeitos positivos concorrenceis, existe uma presunção de ilegalidade, aplicando-se aquilo que se convencionou chamar de regra per se. Neste caso, repise-se, a mera existência de uma conduta com determinado objeto é anticompetitiva, não sendo necessárias análises posteriores sobre efeitos ou detalhadas sobre o mercado¹⁴.

176. Por outro lado, quando o que torna uma conduta anticompetitiva são seus potenciais efeitos, é necessário que a decisão sobre a existência ou não da conduta perresse algumas etapas relacionadas a estes potenciais efeitos, considerando-se, por exemplo, variáveis como eficiências geradas, racionalidade econômica ou justificativa para a conduta, entre outras. Na doutrina tradicional, diz-se que as condutas cuja ilicitude se define pela potencialidade de efeitos devem ser analisadas sob o jugo da regra da razão.

177. Mas a estrutura da legislação antitruste vai além da tipificação genérica. Para evidenciar ainda mais a possibilidade de que as condutas sejam definidas ou por seu objeto ou por seus potenciais efeitos, o legislador traz, no art. 21 da Lei 8.884/94 e nos incisos do art. 36 da Lei 12.529/11, um rol exemplificativo de atos que, quando enquadrados no tipo genérico, são comumente considerados como condutas anticompetitivas.

178. Assim, existem condutas que, quando ocorrerem sob determinada forma, serão sempre definidas por objeto, ou seja, serão ilícitos por sua mera existência e, assim devem ser analisadas segundo a regra per se. Condutas tendentes à coordenação e uniformização entre concorrentes, geralmente se enquadram neste tipo de condutas, dado que de seu objeto dificilmente poderia advir algum efeito positivo ou ausência de efeitos negativos a justificar sua existência.

179. Os principais exemplos deste tipo de condutas são os cartéis clássicos (hard-core), os cartéis em licitação, e as condutas de influência de conduta uniforme traduzidas em tabelas de preços elaboradas por associações comerciais e destinadas ao consumidor final, mas é possível afirmar que uma grande parte das condutas anticompetitivas enquadradas como cartel ou tratadas como assemelhadas possui como característica a ilicitude por objeto.

180. A caracterização de um cartel, pela doutrina e jurisprudência antitruste resulta, pois, de uma ampla gama de eventos relacionados direta ou indiretamente a acordos entre concorrentes sobre as mais diversas condições comerciais. Também na legislação concorrencial e penal brasileira, o cartel possui tipificação bastante aberta e abrangente, de forma a abranger as mais

¹⁴ Nesse passo, vejamos o que consignou o ex-Conselheiro Marcos Paulo Veríssimo em seu voto-vista nos autos do Processo Administrativo nº 08012.006923/2002-18: “*Isso ocorre porque, ao contrário do quanto fora aparentemente sugerido pelo Conselheiro Schwartz neste e em alguns outros votos, comprehendo que a determinação da ilicitude pelo objeto, na legislação nacional, nada tem a ver com as ‘intenções subjetivas’ do agente. E isso ocorre simplesmente porque a lei assim o determina de forma expressa. Na lei, o que determina a presunção de ilegalidade é o ‘objeto’, e não a ‘intenção’. Esta última, aliás, é completamente irrelevante no sistema do direito brasileiro, pois o art. 20 da lei de 1994, assim como o art. 36 da lei atualmente em vigor, foi expresso ao dizer que a ilicitude ‘independe de culpa’, ou seja, ocorre independentemente de qualquer análise de elementos subjetivos intencionais.*” “*Tais circunstâncias (tipificação expressa e, sobretudo, presunção de ilegalidade pelo objeto), fazem, como exposto acima, com que se torne completamente desnecessária qualquer análise de estruturas de mercado, definições de mercado relevante ou considerações de poder de mercado dos agentes para que a autoridade possa, prima facie, determinar a presunção de ilicitude da conduta. Para tanto, basta que haja, a meu ver, a prova objetiva de sua prática.*”

VERSÃO PÚBLICA

diversas formas de ajuste entre concorrentes sobre as mais diversas variáveis concorrencialmente relevantes.

181. O que se depreende, portanto, tanto da tipificação administrativa, quanto de sua tipificação penal, é que o cartel é um ilícito grave e que possui muitas formas de se caracterizar, bastando, na maior parte das vezes, a simples comprovação, direta ou indireta, da existência do acordo para que seja punido, uma vez que de seu objeto nunca se poderia extrair qualquer benefício.

182. Neste sentido, a jurisprudência do CADE tem evoluído no sentido de tratar alguns tipos de condutas de cartel ou assemelhadas como condutas definidas por seu objeto ilícito aplicando-a estas a regra per se.

183. É o caso típico dos cartéis clássicos (hard-core) considerados como as mais graves infrações à ordem econômica. Estes cartéis se caracterizam, notadamente, por tratar-se de um acordo entre concorrentes que possuem uma estruturação institucionalizada e perene, ou seja, possuem uma intenção de durabilidade e manutenção do acordo e possuem algum grau de organização interna que permite uma sofisticada coordenação entre os agentes, como um monitoramento interno do cumprimento do acordo ou, até mesmo, compensações e punições entre seus membros. Por sua nocividade, aliás, a maioria dos países que adota uma política de defesa da concorrência dá tratamento per se ao cartel clássico, dispensando a prova acerca dos prejuízos do cartel para reprimi-lo e presumindo seus efeitos nocivos a partir da comprovação da sua existência.

184. No próximo tópico serão abordados aspectos gerais da repressão a cartéis.

III.2 Aspectos Gerais da Repressão a Cartéis

185. Cartel é um acordo entre concorrentes para, principalmente, fixar preços ou quotas de produção, dividir clientes e mercados de atuação, bem como combinar preços e ajustar vantagens em concorrências públicas e privadas. Cartéis prejudicam seriamente os consumidores ao aumentar preços e restringir a oferta, tornando os bens e serviços mais caros ou indisponíveis, e comprometendo a inovação tecnológica. Da mesma forma, cartéis em licitações públicas geram prejuízos ao Erário, ao impedir que a Administração adquira seus produtos e serviços ao menor preço possível.

186. Segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, 2002), os cartéis geram um sobrepreço estimado entre 10 e 20%, se comparado ao preço em um mercado competitivo, causando perdas anuais de centenas de bilhões de reais aos consumidores. Ainda segundo a OCDE, os cartéis:

(...) causam danos a consumidores e negócios que adquirem seus produtos, por meio do aumento de preço ou da restrição da oferta. Como resultado, alguns adquirentes decidem não comprar o produto ao preço determinado pelo cartel ou compram-no em menor quantidade. Assim, os adquirentes pagam mais por aquela quantidade que realmente compram, o que possibilita, mesmo sem que saibam, a transferência de riquezas aos operadores do cartel. Além disso, os cartéis geram desperdício e ineficiência. Eles protegem seus membros da completa

VERSÃO PÚBLICA

exposição às forças de mercado, reduzindo a pressão pelo controle de gastos e para inovação, o que acarreta a perda de competitividade de uma economia nacional¹⁵.

187. Com efeito, grande parte dos países que possui políticas de defesa da concorrência considera o cartel a mais grave lesão à concorrência. Na mesma linha, o Brasil considera a prática de cartel um ilícito grave, passível de severas repressões. Nos termos da Lei de Defesa da Concorrência (Lei 12.529/11), empresas participantes de um cartel¹⁶ estão sujeitas a multas administrativas aplicadas pelo Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) que podem variar entre 0,1 a 20% do valor do faturamento no ramo de atividade em que ocorreu a infração, além de outras penas, como a publicação da decisão em jornal de grande circulação, a proibição de contratar com instituições financeiras oficiais e de participar de licitações públicas, a cisão de ativos, entre outras. Indivíduos envolvidos na conduta também estão sujeitos a multas do CADE, que podem variar entre R\$ 50.000,00 e R\$ 2.000.000.000,00, sendo que, no caso de administradores direta ou indiretamente responsáveis pela infração cometida, a multa cabível é de 1 a 20% daquela aplicada à empresa.¹⁷

¹⁵ Tradução livre de “Hard Core Cartels”, preparado pelo Fórum Conjunto de Comércio e Concorrência da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE): 2003, p.2.

¹⁶ Lei 12.529/11:

Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:
I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;
II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;
III - aumentar arbitrariamente os lucros; e
IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

(...)

§ 3º As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no caput deste art. e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica:

- I - acordar, combinar, manipular ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma:
a) os preços de bens ou serviços ofertados individualmente;
b) a produção ou a comercialização de uma quantidade restrita ou limitada de bens ou a prestação de um número, volume ou frequência restrita ou limitada de serviços;
c) a divisão de partes ou segmentos de um mercado atual ou potencial de bens ou serviços, mediante, dentre outros, a distribuição de clientes, fornecedores, regiões ou períodos;
d) preços, condições, vantagens ou abstenção em licitação pública;

¹⁷ Lei 12.529/11:

Art. 37. A prática de infração da ordem econômica sujeita os responsáveis às seguintes penas:

- I - no caso de empresa, multa de 0,1% (um décimo por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do faturamento bruto da empresa, grupo ou conglomerado obtido, no último exercício anterior à instauração do processo administrativo, no ramo de atividade empresarial em que ocorreu a infração, a qual nunca será inferior à vantagem auferida, quando for possível sua estimação;
II - no caso das demais pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, bem como quaisquer associações de entidades ou pessoas constituídas de fato ou de direito, ainda que temporariamente, com ou sem personalidade jurídica, que não exerçam atividade empresarial, não sendo possível utilizar-se o critério do valor do faturamento bruto, a multa será entre R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) e R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais);
III - no caso de administrador, direta ou indiretamente responsável pela infração cometida, quando comprovada a sua culpa ou dolo, multa de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) daquela aplicada à empresa, no caso previsto no inciso I do caput deste art., ou às pessoas jurídicas ou entidades, nos casos previstos no inciso II do caput deste art..

§ 1º Em caso de reincidência, as multas combinadas serão aplicadas em dobro.

§ 2º No cálculo do valor da multa de que trata o inciso I do caput deste art., o CADE poderá considerar o faturamento total da empresa ou grupo de empresas, quando não dispuser do valor do faturamento no ramo de atividade empresarial em que ocorreu a infração, definido pelo CADE, ou quando este for apresentado de forma incompleta e/ou não demonstrado de forma inequívoca e idônea.

VERSÃO PÚBLICA

188. Além de reprimidos administrativamente pelo CADE, no Brasil cartéis também são alvo de perseguições no âmbito penal, o que demonstra a gravidade da infração. O crime de cartel, apurado judicialmente a partir de investigações das autoridades policiais e do Ministério Público, sujeita os indivíduos envolvidos na conduta a penas de reclusão de dois a cinco anos e multa¹⁸. De acordo com a Lei de Crimes contra a Ordem Econômica (Lei nº 8.137/90), essa sanção pode ser aumentada de um terço até metade se o crime causar grave dano à coletividade, for cometido por um servidor público ou se relacionar a bens ou serviços essenciais para a vida ou para a saúde¹⁹.

Art. 38. Sem prejuízo das penas cominadas no art. 37 desta Lei, quando assim exigir a gravidade dos fatos ou o interesse público geral, poderão ser impostas as seguintes penas, isolada ou cumulativamente:

I - a publicação, em meia página e a expensas do infrator, em jornal indicado na decisão, de extrato da decisão condenatória, por 2 (dois) dias seguidos, de 1 (uma) a 3 (três) semanas consecutivas;

II - a proibição de contratar com instituições financeiras oficiais e participar de licitação tendo por objeto aquisições, alienações, realização de obras e serviços, concessão de serviços públicos, na administração pública federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, bem como em entidades da administração indireta, por prazo não inferior a 5 (cinco) anos;

III - a inscrição do infrator no Cadastro Nacional de Defesa do Consumidor;

IV - a recomendação aos órgãos públicos competentes para que:

a) seja concedida licença compulsória de direito de propriedade intelectual de titularidade do infrator, quando a infração estiver relacionada ao uso desse direito;

b) não seja concedido ao infrator parcelamento de tributos federais por ele devidos ou para que sejam cancelados, no todo ou em parte, incentivos fiscais ou subsídios públicos;

V - a cisão de sociedade, transferência de controle societário, venda de ativos ou cessação parcial de atividade;

VI - a proibição de exercer o comércio em nome próprio ou como representante de pessoa jurídica, pelo prazo de até 5 (cinco) anos; e

VII - qualquer outro ato ou providência necessários para a eliminação dos efeitos nocivos à ordem econômica.

¹⁸ Lei nº 8.137/90:

Art. 4º Constitui crime contra a ordem econômica:

I - abusar do poder econômico, dominando o mercado ou eliminando, total ou parcialmente, a concorrência mediante qualquer forma de ajuste ou acordo de empresas;

II - formar acordo, convênio, ajuste ou aliança entre ofertantes, visando:

a) à fixação artificial de preços ou quantidades vendidas ou produzidas;

b) ao controle regionalizado do mercado por empresa ou grupo de empresas;

c) ao controle, em detrimento da concorrência, de rede de distribuição ou de fornecedores.

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos e multa.

¹⁹ Lei nº 8.137/90:

Art. 12. São circunstâncias que podem agravar de 1/3 (um terço) até a metade as penas previstas nos arts. 1º, 2º e 4º a 7º:

I - ocasionar grave dano à coletividade;

II - ser o crime cometido por servidor público no exercício de suas funções;

III - ser o crime praticado em relação à prestação de serviços ou ao comércio de bens essenciais à vida ou à saúde.

VERSÃO PÚBLICA

189. Cabe notar que os membros de um cartel estão sujeitos ainda, no âmbito civil, a ações privadas de reparação de danos que podem ser ajuizadas por qualquer prejudicado²⁰, e também a ações civis públicas²¹ de autoria do Ministério Público e outros legitimados²².

190. Cientes da ilicitude da conduta que estão cometendo e das repercussões administrativas, criminais e civis a que estão sujeitos, os membros de um cartel costumam ocultar as evidências de seus atos, o que torna a reunião de provas e indícios da conduta tarefa hercúlea. Reuniões, contatos, trocas de informações sobre preços e clientes, entre outros, são geralmente realizados com extrema discrição e sigilo, muitas vezes com a utilização de códigos e siglas, de forma a não deixar transparecer qualquer ilicitude. Cartéis são, sem dúvida, umas das condutas mais difíceis de ser investigada. Por essa razão, técnicas de detecção e apuração mais sofisticadas tem cada vez mais se tornado ferramentas fundamentais para uma investigação de cartel bem-sucedida.

191. É o caso do chamado “Acordo de Leniência”. Esse instrumento, utilizado por autoridades de defesa da concorrência em diversos países, permite à Administração Pública identificar condutas que, de outra maneira, continuariam às escuras, ao mesmo tempo em que garante a realização de uma investigação mais eficiente e efetiva²³. No Brasil, o Programa de

²⁰ Lei 12.529/11:

Art. 47. Os prejudicados, por si ou pelos legitimados referidos no art. 82 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, poderão ingressar em juízo para, em defesa de seus interesses individuais ou individuais homogêneos, obter a cessação de práticas que constituam infração da ordem econômica, bem como o recebimento de indenização por perdas e danos sofridos, independentemente do inquérito ou processo administrativo, que não será suspenso em virtude do ajuizamento de ação.

²¹ Lei nº 7.347/85:

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

(...)

V - por infração da ordem econômica;

²² Lei nº 7.347/85:

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

I - o Ministério Público;

II - a Defensoria Pública;

III - a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

IV - a autarquia, empresa pública, fundação ou sociedade de economia mista;

V - a associação que, concomitantemente:

a) esteja constituída há pelo menos 1 (um) ano nos termos da lei civil;

b) inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

²³ Os benefícios da adoção de um programa de leniência são estudados e celebrados por diversas autoridades ao redor do mundo. O instrumento é indicado como uma ferramenta importante para se obter um plano de combate a cartéis efetivo, na medida em que: i) desencoraja a participação de empresas em cartel; ii) estimula a desistência de participação em cartéis pré-estabelecidos; iii) aumenta a probabilidade de detecção de um cartel e iv) aumenta a possibilidade de sanção pela Administração Pública. Nesse sentido, ver: International Competition Network.

Anti-cartel enforcement manual. 2009. Disponível em: <http://www.internationalcompetitionnetwork.org/uploads/library/doc341.pdf>.

Conforme devidamente ressaltado pela OCDE em seu relatório para combate de cartéis Hard-Core (2002, p. 7), o principal desafio para uma política de combate a cartéis é justamente a sua detecção e é justamente este ponto que traduz a importância do programa de leniência. De fato, um programa de leniência devidamente estruturado e utilizado por uma autoridade de defesa da concorrência produz naturalmente uma instabilidade por si só nos cartéis em execução, bem como diminui a vantagem de adesão ou constituição de uma nova conduta coordenada anticoncorrencial, pois fragiliza a relação de confiança entre os partícipes e incentiva a comunicação à Autoridade Pública da existência da conduta anticompetitiva.

VERSÃO PÚBLICA

Leniência encontra previsão nos art.s 86 e 87 da Lei de Defesa da Concorrência (Lei 12.529/11)²⁴. Sua premissa básica é a de que os Signatários do acordo, em troca de imunidade

²⁴ Lei 12.529/11:

Art. 86. O CADE, por intermédio da Superintendência-Geral, poderá celebrar acordo de leniência, com a extinção da ação punitiva da administração pública ou a redução de 1 (um) a 2/3 (dois terços) da penalidade aplicável, nos termos deste art., com pessoas físicas e jurídicas que forem autoras de infração à ordem econômica, desde que colaborem efetivamente com as investigações e o processo administrativo e que dessa colaboração resulte:

I - a identificação dos demais envolvidos na infração; e

II - a obtenção de informações e documentos que comprovem a infração noticiada ou sob investigação.

§ 1º O acordo de que trata o caput deste art. somente poderá ser celebrado se preenchidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I - a empresa seja a primeira a se qualificar com respeito à infração noticiada ou sob investigação;

II - a empresa cesse completamente seu envolvimento na infração noticiada ou sob investigação a partir da data de proposta do acordo;

III - a Superintendência-Geral não disponha de provas suficientes para assegurar a condenação da empresa ou pessoa física por ocasião da proposta do acordo; e

IV - a empresa confesse sua participação no ilícito e coopere plena e permanentemente com as investigações e o processo administrativo, comparecendo, sob suas expensas, sempre que solicitada, a todos os atos processuais, até seu encerramento.

§ 2º Com relação às pessoas físicas, elas poderão celebrar acordos de leniência desde que cumpridos os requisitos II, III e IV do § 1º deste art..

§ 3º O acordo de leniência firmado com o CADE, por intermédio da Superintendência-Geral, estipulará as condições necessárias para assegurar a efetividade da colaboração e o resultado útil do processo.

§ 4º Compete ao Tribunal, por ocasião do julgamento do processo administrativo, verificar o cumprimento do acordo:

I - decretar a extinção da ação punitiva da administração pública em favor do infrator, nas hipóteses em que a proposta de acordo tiver sido apresentada à Superintendência-Geral sem que essa tivesse conhecimento prévio da infração noticiada; ou

II - nas demais hipóteses, reduzir de 1 (um) a 2/3 (dois terços) as penas aplicáveis, observado o disposto no art. 45 desta Lei, devendo ainda considerar na graduação da pena a efetividade da colaboração prestada e a boa-fé do infrator no cumprimento do acordo de leniência.

§ 5º Na hipótese do inciso II do § 4º deste art., a pena sobre a qual incidirá o fator redutor não será superior à menor das penas aplicadas aos demais coautores da infração, relativamente aos percentuais fixados para a aplicação das multas de que trata o inciso I do art. 37 desta Lei.

§ 6º Serão estendidos às empresas do mesmo grupo, de fato ou de direito, e aos seus dirigentes, administradores e empregados envolvidos na infração os efeitos do acordo de leniência, desde que o firmem em conjunto, respeitadas as condições impostas.

§ 7º A empresa ou pessoa física que não obtiver, no curso de inquérito ou processo administrativo, habilitação para a celebração do acordo de que trata este art., poderá celebrar com a Superintendência-Geral, até a remessa do processo para julgamento, acordo de leniência relacionado a uma outra infração, da qual o CADE não tenha qualquer conhecimento prévio.

§ 8º Na hipótese do § 7º deste art., o infrator se beneficiará da redução de 1/3 (um terço) da pena que lhe for aplicável naquele processo, sem prejuízo da obtenção dos benefícios de que trata o inciso I do § 4º deste art. em relação à nova infração denunciada.

§ 9º Considera-se sigilosa a proposta de acordo de que trata este art., salvo no interesse das investigações e do processo administrativo.

§ 10. Não importará em confissão quanto à matéria de fato, nem reconhecimento de ilicitude da conduta analisada, a proposta de acordo de leniência rejeitada, da qual não se fará qualquer divulgação.

§ 11. A aplicação do disposto neste art. observará as normas a serem editadas pelo Tribunal.

§ 12. Em caso de descumprimento do acordo de leniência, o beneficiário ficará impedido de celebrar novo acordo de leniência pelo prazo de 3 (três) anos, contado da data de seu julgamento.

Art. 87. Nos crimes contra a ordem econômica, tipificados na Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, e nos demais crimes diretamente relacionados à prática de cartel, tais como os tipificados na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e os tipificados no art. 288 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, a celebração de acordo de leniência, nos termos desta Lei, determina a suspensão do curso do prazo prescricional e impede o oferecimento da denúncia com relação ao agente beneficiário da leniência.

VERSÃO PÚBLICA

total ou parcial em relação às penas administrativas e criminais aplicáveis, confessem e colaborem com as investigações, trazendo informações e documentos que permitam à autoridade identificar os demais coautores e comprovar a infração noticiada ou sob investigação. Ao garantir a imunidade a um dos participantes de um cartel, a Administração não apenas gera um fator de desestabilização nos cartéis existentes, como detecta condutas e puni infratores que de outra forma não teria condições de fazer.

192. Utilizado em conjunto com outras medidas à disposição da autoridade de defesa da concorrência – tais como operações de busca e apreensão, inspeções, celebração de termo de compromisso de cessação, requisição de informações, dentre outros –, o Programa de Leniência potencializa-se como um dos instrumentos mais eficazes para detectar, investigar e coibir condutas anticompetitivas com potencial lesivo à concorrência e ao bem-estar social²⁵. Constitui, assim, um importante pilar da política de combate a cartéis.

193. O presente caso é um exemplo concreto da importância do Acordo de Leniência para a política de combate a cartéis e dos benefícios do uso conjunto das ferramentas instrutórias à disposição da Administração. A partir dos dados e documentos obtidos por meio do Acordo de Leniência, foram deferidas judicialmente diligências de busca e apreensão realizadas com fundamento na Lei nº 12.529/2011, bem como foi possível a instauração do Processo Administrativo diante dos robustos indícios de infração à ordem econômica praticada pelos Representados.

194. Feitas essas considerações, no próximo tópico serão abordadas as principais estratégias utilizados pelos integrantes de um cartel.

III.2.1 Cartel em Concorrências Públicas: Principais Estratégias

195. As condutas concertadas entre concorrentes podem assumir estratégias múltiplas, mas resultam invariavelmente na contratação de produtos e serviços em condições mais desvantajosas ou por valores acima dos que seriam obtidos em mercados efetivamente competitivos. Em casos de licitações públicas, tais condutas colusivas implicam, ainda, a redução da eficiência na aplicação de recursos públicos – fruto dos tributos pagos pelos cidadãos e empresas –, já que são eles transferidos para tais agentes, que obtêm lucros adicionais resultantes da ausência de competição efetiva nas licitações.

196. As estratégias dos integrantes do cartel, especialmente em licitações públicas envolvem, regra geral, a mitigação da competição e a alocação privada e artificial de contratos entre empresas que, na verdade, deveriam competir entre si. O uso isolado ou concomitante de estratégias, como as descritas abaixo, permite que tais agentes definam, por exemplo, os contornos precisos do mercado, por intermédio da alocação de carteiras de contratos, órgãos

Parágrafo único. Cumprido o acordo de leniência pelo agente, extingue-se automaticamente a punibilidade dos crimes a que se refere o caput deste art..

²⁵ Neste sentido, ver: “O Programa de Leniência não é um fim em si mesmo, mas um importante mecanismo para dissuadir condutas uniformes lesivas à concorrência, este sim um fim da política de defesa da concorrência. O mesmo se aplica à eliminação de ‘obstáculos à persecução administrativa e criminal de cartéis’, mandados de busca e apreensão, métodos estatísticos para detecção de cartéis e o próprio TCC que, como visto, é parte do programa de combate a cartéis” (Voto do relator, Req. nº 08700.004992/2007-43, Relator Conselheiro Paulo Furquim de Azevedo, julgado em 17/12/2008)

VERSÃO PÚBLICA

contratantes, áreas geográficas, bem como distribuam os lucros adicionais advindos da redução da pressão competitiva possibilitada pelo acordo colusivo.

197. Conforme a experiência internacional, especialmente consolidada pela OCDE²⁶, as empresas participantes de cartéis em licitações utilizam-se das seguintes estratégias:

Propostas Fictícias ou de Cobertura (“cover bidding”). As propostas fictícias, ou de cobertura (também designadas como complementares, de cortesia, figurativas, ou simbólicas) são a forma mais frequente de implementação dos esquemas de conluio entre concorrentes. Ocorre quando indivíduos ou empresas combinam submeter propostas que envolvem, pelo menos, um dos seguintes comportamentos: (1) um dos concorrentes aceita apresentar uma proposta mais elevada do que a proposta do candidato escolhido, (2) um concorrente apresenta uma proposta que já sabe de antemão que é demasiado elevada para ser aceita, ou (3) um concorrente apresenta uma proposta que contém condições específicas que sabe de antemão que serão inaceitáveis para o comprador. As propostas fictícias são concebidas para dar a aparência de uma concorrência genuína entre os licitantes.

Supressão de propostas (“bid suppression”). Os esquemas de supressão de propostas envolvem acordos entre os concorrentes nos quais uma ou mais empresas estipulam abster-se de concorrer ou tiraram uma proposta previamente apresentada para que a proposta do concorrente escolhido seja aceita. Fundamentalmente, a supressão de propostas implica que uma empresa não apresenta uma proposta para apreciação final.

Propostas Rotativas ou Rodízio (“bid rotation”). Nos esquemas de propostas rotativas (ou rodízio), as empresas conspiradoras continuam a participar dos certames, mas combinam apresentar alternadamente a proposta vencedora (i.e. a proposta de valor mais baixo). A forma como os acordos de propostas rotativas são implementados pode variar. Por exemplo, os conspiradores podem decidir atribuir aproximadamente os mesmos valores monetários de um determinado grupo de contratos a cada empresa ou atribuir a cada uma valores que correspondam ao seu respectivo tamanho.

Divisão do Mercado. Os concorrentes definem os contornos do mercado e acordam em não concorrer para determinados clientes ou em áreas geográficas específicas. As empresas concorrentes podem, por exemplo, atribuir clientes específicos ou tipos de clientes a diferentes empresas, para que os demais concorrentes não apresentem propostas (ou apresentem apenas uma proposta fictícia) para contratos ofertados por essas classes de potenciais clientes. Em troca, o concorrente não apresenta propostas competitivas a um grupo específico de clientes atribuído a outras empresas integrantes do cartel.

Subcontratação. Os concorrentes acordam em recompensar a colaboração das empresas que, ao não participarem da licitação ou apresentarem propostas de cobertura, garantiram que a empresa previamente escolhida se sagrasse vencedora do certame. Dessa forma, a subcontratação das empresas colaboradoras permite que os lucros excepcionalmente elevados – fruto da ausência de competitividade derivada do acordo

²⁶ Vide OCDE, *Diretrizes para combater o conluio entre concorrentes em contratações públicas*, 2009; e *Collusion and Corruption in Public Procurement*, 2010, p. 458 (tradução livre).

VERSÃO PÚBLICA

colusivo firmado entre as concorrentes – sejam divididos entre as empresas participantes do cartel.

198. Ressalte-se que, no mercado de compras públicas, a competição se dá *pelo* mercado, e, portanto, os fornecedores competem entre si por um – ou vários – contratos para fornecer um determinado produto ou serviço²⁷. Assim, a execução das estratégias acima descritas – com objetivo de implementar o acordo colusivo – pode se dar tanto no âmbito de uma única licitação, quanto em um conjunto de processos licitatórios, ou mesmo abranger diversos órgãos de diferentes esferas administrativas.

199. Nesse sentido, destaca-se decisão da Corte de Justiça Europeia, que enfatiza o caráter único de cada cartel, dada a variância na complexidade de sua organização, na duração do acordo ou na amplitude de seus objetivos²⁸:

(...) o número, frequência e a forma dos encontros realizados entre os concorrentes necessários a empreender a ação concertada em dado mercado dependem tanto do objeto da ação colusiva quanto das condições particulares do mercado em tela. Se os participantes definem um sistema complexo para que o cartel funcione – abarcando uma multiplicidade de aspectos de suas condutas no mercado – provavelmente encontros periódicos, por um longo período, serão necessários. Se, por outro lado, como no processo em tela, o objetivo é somente a ação concertada para acordar, no mercado, nova conduta com referência a um parâmetro simples da competição, um encontro único entre os competidores pode constituir base suficiente para implementação do objetivo anticoncorrencial que os participantes almejam.

200. Diante do exposto, observa-se que no contexto de licitações, essa combinação entre empresas concorrentes se destina basicamente a definir previamente a proposta comercial ou o lance a ser ofertado ou o vencedor do referido contrato, bem como a dividir entre si os órgãos licitantes. Ou seja, elemento relevante é que tal acordo entre empresas concorrentes se dê sobre variáveis comerciais estratégicas, em prejuízo à livre concorrência e à livre iniciativa.

III.2.1.1 Das Estratégias Utilizadas Pelo Cartel: Consórcio e Subcontratação

201. Conforme já apontado quando da instauração do Processo Administrativo, a utilização de estratégias por parte de empresas integrantes de um cartel não segue um padrão único, coexistindo diversos desenhos possíveis para os acordos colusivos entre empresas concorrentes. Haja vista as especificidades do regime de contratações públicas, as referidas estratégias podem, inclusive, ser implementadas por intermédio de institutos legalmente previstos, tais como o consórcio e a subcontratação.

²⁷ Conforme exposto pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE), a licitação visa à reprodução do ambiente de competição encontrado no mercado privado. Assim, o edital cria uma condição *sui generis* de competição, em que o ambiente concorrencial se dá na fase da licitação (ou licitações) na qual as diversas empresas se qualificam como potenciais prestadores e/ou fornecedoras, e no qual ocorre a execução das estratégias colusivas pelos participantes do cartel. Processo Administrativo nº 08012.006989/97-43. Representante: SDE *ex officio*. Representados: Viação Nossa Senhora de Lourdes e outros.

²⁸ Vide Case C-8/08, T-Mobile Netherlands [2009], ECR I-4529, §60, *apud* Castillo de la Torre, F. *Evidence, Proof and Judicial Review in Competition Cases*, In: Ehlermann, C.D., Marquis, M. (eds), European Competition Law Annual 2009, Hart, 2011. (tradução livre)

VERSÃO PÚBLICA

202. O consórcio consiste em uma associação eventual entre sociedades, constituído para um evento específico, devendo ser tal instituto autorizado expressamente no ato convocatório da licitação, sob a discricionariedade do órgão licitante.

203. Segundo Marçal Justen Filho: “*Há hipóteses em que as circunstâncias do mercado e (ou) a complexidade do objeto tornam problemática a competição. Isso se passa quando grande quantidade de empresas, isoladamente, não dispuserem e condições para participar da licitação. Nesse caso, o instituto do consórcio é a via adequada para propiciar ampliação do universo de licitantes*”²⁹. Isso indica, portanto, que o objetivo precípua dos consórcios seria aumentar a competitividade dos certames, permitindo que empresas se unissem para poderem atender ao objeto licitado e para apresentarem propostas mais competitivas.

204. Não obstante, o mesmo autor ressalta que tal instituto pode conduzir a resultados indesejáveis:

“A formação de consórcios acarreta risco da dominação do mercado, através de pactos de eliminação de competição entre os empresários. No campo de licitações, a formação de consórcios poderia reduzir o universo da disputa. O consórcio poderia retratar uma composição entre eventuais interessados: em vez de estabelecerem disputa entre si, formalizariam um acordo para eliminar a competição. Aliás, a composição entre os potenciais interessados para participar de licitação pode alcançar a dimensão de criminalidade”³⁰.

205. Nesse sentido, por exemplo, as estratégias de *divisão de mercado* e *supressão de propostas* podem ser implementadas por intermédio da formação de consórcios nas licitações: empresas que teriam capacidade técnica e financeira para, isoladamente, prestarem o serviço e/ou fornecerem o produto licitado, decidem formar consórcio. Assim, tais consórcios “de fachada” reduzem a competitividade do certame – haja vista que potenciais concorrentes suprimem suas propostas individuais, pois passam a ser parte integrante do consórcio – e alocam as parcelas do objeto licitado às consorciadas, o que constitui, ao fim e ao cabo, na *partilha do mercado* entre tais empresas³¹.

206. Tal entendimento não significa que o disposto no art. 33 da Lei nº 8.666/93³² – que traz a autorização legal para a constituição de consórcios em licitações públicas – implica

²⁹ JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 14 ed. São Paulo: Dialética, 2010, p. 497.

³⁰ Idem, p. 495.

³¹ A implementação de tais estratégias, via formação de consórcios, é facilitada em mercados nos quais as empresas têm contatos frequentes, como no caso em tela: as empresas sob investigação, via de regra, participavam dos mesmos certames, o que criava oportunidades para que eventuais negociações fossem abrangentes em termos territoriais (possíveis acordos para licitações conduzidas por órgãos diferentes) e temporais (possíveis acordos para diversas licitações ao longo do tempo, permitindo estabelecer eventuais compensações e punições).

³² Art. 33. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

I - comprovação do compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados;

II - indicação da empresa responsável pelo consórcio que deverá atender às condições de liderança, obrigatoriamente fixadas no edital;

III - apresentação dos documentos exigidos nos arts. 28 a 31 desta Lei por parte de cada consorciado, admitindo-se, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, e, para efeito de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação, podendo a Administração estabelecer, para o consórcio, um acréscimo de até 30% (trinta por

VERSÃO PÚBLICA

necessariamente uma inequívoca ameaça à competitividade nos certames. Apenas se quer, aqui, enfatizar que tal instituto contém potenciais riscos para a dinâmica concorrencial das licitações públicas³³.

207. A OCDE, em documento de referência, consolida a opinião das autoridades de defesa da concorrência de diversos países, afirmando que:

“A apresentação de propostas em consórcio incrementa a competitividade se permitir que empresas que não têm condições de fornecer produtos complementares se juntem com outras empresas para então fornecer de forma conjunta tais produtos complementares. (...) Por outro lado, quando empresas concorrentes apresentam ofertas de maneira conjunta, isso geralmente diminui a concorrência, já que o consórcio diminui o número de participantes. Esse assim chamado efeito de diminuição de concorrência promove ofertas menos agressivas e consequentemente efeitos negativos na concorrência.”³⁴.

208. Da mesma forma, a subcontratação – autorizada nos termos do art. 72 da Lei nº 8.666/93³⁵, por intermédio da qual o contratado entrega parte da obra, serviço ou fornecimento a terceiro estranho ao contrato, para que execute em seu nome parcela do objeto contratado – pode ser utilizada como a forma de recompensar determinada empresa pela apresentação de *proposta de cobertura* ou pela *supressão de proposta*.

209. Nesse caso, potenciais concorrentes firmam acordo que garanta a futura subcontratação de determinada empresa ou grupo de empresas, exigindo como contrapartida que estas apresentem propostas que sabidamente não seriam passíveis de aceitação pelo órgão licitante, seja pelo valor elevado, seja por desrespeito a exigências técnicas do edital – constituindo propostas meramente *pro forma* – ou que simplesmente se abstêm de participar do certame ou dele se retirem – suprimindo suas propostas – a fim de reduzir a pressão competitiva da licitação. A subcontratação das empresas colaboradoras, nesses casos, permite que lucros excepcionalmente elevados – fruto da ausência de competitividade derivada do acordo colusivo firmado entre as potenciais concorrentes – sejam divididos entre as empresas participantes do cartel³⁶.

cento) dos valores exigidos para licitante individual, inexigível este acréscimo para os consórcios compostos, em sua totalidade, por micro e pequenas empresas assim definidas em lei;

IV - impedimento de participação de empresa consorciada, na mesma licitação, através de mais de um consórcio ou isoladamente;

V - responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato.

³³ A atuação de consórcios em licitações públicas pode ter efeitos *pró-competitivos* ou *anti-competitivos*, a depender das características do mercado e do objeto licitado. De um lado, o consórcio pode incrementar a competitividade em determinado certame, ao permitir a participação de empresas em contratações das quais, se não fosse pela oferta na forma consorciada, não poderiam participar isoladamente, por ausência de capacidade técnica ou financeira. Por outro lado, como explicitado acima, há a possibilidade de empresas – que poderiam participar sozinhas da licitação – formarem consórcio com o intuito de, ao se aliarem a potenciais competidores, eliminarem a concorrência e dividirem o mercado entre si.

³⁴OCDE, *Public procurement - the role of competition authorities in promoting competition*. (DAF/COMP(2007)34), Paris, 2007, p. 34 (tradução livre)

³⁵ Art. 72. O contratado, na execução do contrato, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, poderá subcontratar partes da obra, serviço ou fornecimento, até o limite admitido, em cada caso, pela Administração.

³⁶ Cf. OCDE. *Collusion and Corruption in Public Procurement*, 2010, p. 458 (tradução livre).

VERSÃO PÚBLICA

210. Novamente, não se está aqui a afirmar que a subcontratação é, sempre e necessariamente, o resultado de um acordo entre concorrentes. Os potenciais riscos de tal instituto, no que se refere às possíveis estratégias colusivas disponíveis às empresas licitantes, devem, contudo, ser analisados no âmbito de investigações acerca do comportamento colusivo de empresas em licitações públicas.

211. Consórcios e subcontratações de empresas em licitações públicas são, portanto, práticas admitidas legalmente e, quando adotadas dentro dos parâmetros legais e da lógica comercial, constituem instrumentos importantes para a realização de determinadas licitações e execução de determinados contratos técnica ou economicamente mais complexos. No entanto, em desvirtuamento de sua finalidade, podem ser usados por membros de um cartel como mecanismos para implementação de suas estratégias anticompetitivas.

212. A questão concorrencial surge, portanto, quando a formação de consórcios e a subcontratação são utilizados como instrumentos para dissimular acordos colusivos previamente negociados pelas empresas. Por exemplo, (i) quando as empresas participantes do suposto cartel definem quais delas farão parte de determinado consórcio – ao qual será destinado o contrato sob disputa – e quais participarão da licitação apenas para apresentar propostas de cobertura; (ii) ou quando determinada empresa licitante desiste de uma ação judicial ou recurso administrativo, sendo recompensada com a posterior subcontratação pelo consórcio beneficiado por tal desistência; (iii) ou mesmo quando as empresas discutem, antes da licitação, a futura subcontratação de potenciais concorrentes, de forma a eliminar competidores e/ou recompensar a colaboração da futura subcontratada em outros certames; (iv) ou ainda quando as empresas definem qual será o único consórcio a concorrer no certame, definindo que as recompensas às demais empresas dar-se-á por intermédio de sua subcontratação.

213. Embora seja competência discricionária do órgão licitante a autorização para que concorrentes atuem em consórcio em determinada licitação ou subcontratem parte do objeto licitado, é certo que tal discricionariedade – que, segundo os órgãos de controle, sequer é absoluta³⁷ – não afasta a possibilidade de os órgãos de defesa da concorrência analisarem a formação de consórcios e as subcontratações como elementos contextuais que informam o mercado sob investigação – no caso, determinada licitação ou conjunto de licitações – pelo enfoque da ponderação de riscos que tais institutos podem trazer ao potencial de competitividade do certame e à conduta das empresas licitantes³⁸. Ou seja, mesmo sendo o

³⁷ O Tribunal de Contas da União (TCU) possui jurisprudência consolidada nesse sentido, exigindo a motivação de tais decisões: i) Fica ao juízo discricionário da Administração Pública a decisão, devidamente motivada, quanto à possibilidade de participação ou não em licitações de empresas em consórcio (*Acórdão n.º 1165/2012-Plenário, TC 037.773/2011-9, rel. Min. Raimundo Carreiro, 16.5.2012*); ii) A decisão de vedar a participação de consórcio em licitação de obra pública insere-se na esfera de discricionariedade do gestor. Tal opção, contudo, demanda a explicitação de justificativas técnicas e econômicas robustas que a respaldem (*Acórdão n.º 2831/2012-Plenário, TC-020.118/2012-0, rel. Min. Ana Arraes, 17.10.2012*); iii) A subcontratação é regra de exceção, prevista pelo legislador (art.s 72 e 78, inciso VI, da Lei nº 8.666/93), na hipótese de ocorrência de eventuais circunstanciais que impeçam a execução integral do avençado, nos moldes originais em que pactuado, para fins de complementar a execução do contrato que não pôde ser realizado, na sua integralidade, pela contratada (*Acórdão n.º 1400/2007-Plenário, TC 009.574/2004-5, rel. Min. Aroldo Cedraz, 25.7.2007*).

³⁸ A autorização (ou a vedação) à formação de consórcios ou à subcontratação são insumos à análise do mercado de compras públicas, tais como o comportamento das empresas nas fases interna e externa dos certames, o histórico de licitações com objeto semelhante, o conjunto de contratos anteriores, dentre outros, que permitem à autoridade da concorrência mapear o funcionamento e a racionalidade econômica subjacente ao mercado investigado.

VERSÃO PÚBLICA

consórcio e a subcontratação figuras jurídicas lícitas, e mesmo tendo sido elas autorizadas pelos órgãos licitantes em um determinado certame, nada impede que o CADE analise as condições em que foram utilizadas e, do ponto de vista da Legislação de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011 e sua antecessora, Lei nº 8.884/94), conclua pela sua irregular utilização pelas empresas licitantes como meio de restringir a concorrência.

III.3 Aspectos Gerais do Compartilhamento de Informações Comercial e Concorrenciaismente Sensíveis entre Concorrentes

214. A troca de informações entre concorrentes tipicamente envolve o compartilhamento de informações específicas que versam diretamente sobre o desempenho das atividades-fim dos agentes econômicos³⁹. Não necessariamente a troca de informações concorrencialmente sensíveis acarreta em efeitos negativos no mercado, dado que esse tipo de interação entre concorrentes pode produzir tanto efeitos positivos quanto negativos: de um lado, o aumento de transparência no mercado pode resultar em ganhos de eficiência, mas, ao mesmo tempo, pode trazer riscos concorrenceis.

215. Tanto é assim que, segundo a OCDE, a troca de informações entre concorrentes pode ocorrer em três principais contextos: (i) como parte de um cartel, em que a troca de informação é um dos facilitadores do acordo colusivo; (ii) como parte de um acordo de cooperação lícito e mais amplo, como, por exemplo, uma joint venture; ou (iii) quando a troca de informações é uma prática independente e autônoma, ou seja, não se dá em um dos contextos anteriores⁴⁰.

216. Em relação aos possíveis efeitos anticompetitivos, sugere-se que a troca de informações pode facilitar a colusão entre concorrentes ao permitir que eles se coordenem, monitorem a adesão ao comportamento colusivo e punam aqueles que não atuam nos termos do acordo. Para que se verifique a possibilidade de produção de efeitos negativos, os seguintes aspectos devem ser considerados, nos termos da OCDE⁴¹ e da COFECE⁴²:

- 1) **a natureza da informação:** a natureza da troca pode, por si mesma, revelar o objetivo colusivo quando estão presentes condições de inferir que a troca não tem outro propósito se não o de coordenar atividades em detrimento da concorrência. O compartilhamento de informações estratégicas entre concorrentes pode originar ou facilitar comportamentos colusivos ao (i) facilitar um entendimento comum sobre os termos da coordenação; (ii) auxiliar os agentes coordenados a monitorar se os termos

³⁹ O Guia de Gun Jumping do CADE sinaliza o que se pode entender como hipóteses de troca de informações entre concorrentes: a) Custos das empresas envolvidas; b) Nível de capacidade e planos de expansão; c) Estratégias de marketing; d) Precificação de produtos (preços e descontos); e) Principais clientes e descontos assegurados; f) Salários de funcionários; g) Principais fornecedores e termos de contratos com eles celebrados; h) Informações não públicas sobre marcas e patentes e Pesquisa e Desenvolvimento; i) (P&D); j) Planos de aquisições futuras; k) Estratégias competitivas, etc.

⁴⁰ Organisation for Economic Cooperation and Development (OCDE), *Information Exchanges Between Competitor Under Competition Law*, 2010, p. 9. Disponível em <http://www.oecd.org/competition/cartelsandanticompetitiveagreements/48379006.pdf>, acesso em 30 de março de 2017.

⁴¹ OECD. Policy roundtables – Information Exchanges Between Competitors Under Competitions Law.

⁴² Comisión Federal de Competencia Económica. Guidelines on Information Exchange Between Competitors, 2015, p. 3. Disponível em https://awards.concurrences.com/IMG/pdf/guidelines_on_information_exchange_cofece.pdf, acesso em 30 de março de 2017

VERSÃO PÚBLICA

do acordo estão sendo cumpridos; e (iii) facilitar e reduzir os custos de punição de desvios. Além disso, é necessário observar não apenas o conteúdo informação, mas também, o quanto recente é a informação, o nível de detalhamento, a frequência com que essa mensagem é compartilhada e se a informação compartilhada é pública ou acessível a outros agentes.

2) **a estrutura do mercado afetado:** seria mais fácil realizar e sustentar uma conduta coordenada quando ela ocorre em um mercado concentrado. Assim, troca de informações em mercados em que atuam poucos players, devem ser analisados com maior cautela. Além disso, a fim de verificar a ilicitude das trocas, é importante levar em consideração, por exemplo, a transparência do mercado, a simetria entre os concorrentes, as características do produto (a colusão é facilitada quando os produtos são homogêneos), a dinâmica do mercado (mercados que mudam com frequência tendem a gerar maior incerteza e criar uma série de incentivos a diversos agentes, dificultando acordos colusivos) e inovação (quanto menor, mais fácil a coordenação entre concorrentes).

3) **a forma como ocorre a troca de informações:** as empresas tipicamente podem trocar informações de forma direta ou através de terceiros, e também de modo formal ou informal. Apesar das trocas diretas e privadas serem consideradas as mais suspeitas, também existe grande risco de colusão no âmbito das trocas que são realizadas por meio de terceiros (como sindicatos). Dessa forma, ainda que a troca de informações seja formal e através de terceiros, a análise deve ser feita de modo completo.

217. Em que pese o reconhecimento da possibilidade de efeitos pró-competitivos, uma análise da conduta pela regra da razão, a qual avaliaria se a produção de efeitos pró-competitivos pode vir a superar os eventuais efeitos anticompetitivos é cabível apenas quando a conduta de compartilhamento de informações comercial e concorrencialmente sensíveis enquanto conduta autônoma e independente. Todavia, quando verificado que a prática de compartilhamento de informações comercial e comercialmente sensíveis é mera conduta auxiliar a uma atividade colusiva o mesmo não é válido.

218. Como se verá ao longo da presente Nota Técnica, a conduta ora investigada incluiu o compartilhamento constante de informações comercial e concorrencialmente sensíveis entre concorrentes, tais como preços e detalhes de propostas, com o propósito de operacionalizar e monitorar o cartel.

III.4 Descrição do Cartel Investigado

219. O Processo Administrativo em tela foi instaurado com vistas a apurar suposto cartel no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares. As apurações tiveram início a partir de informações e documentos oriundos da assinatura de Acordo de Leniência com uma das empresas participantes e alguns dos representantes envolvidos e foram suplementadas pelo material apreendido nas diligências de busca e apreensão ocorridas nas sedes de algumas das empresas investigadas.

VERSÃO PÚBLICA

220. Conforme será demonstrado a seguir, o conjunto probatório reunido permite concluir que as empresas e pessoas físicas discriminadas nos próximos tópicos celebraram ajustes com a finalidade de fixar preços, dividir mercado e ajustar condições, vantagens ou abstenção em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, condutas essas passíveis de enquadramento no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", da Lei nº 12.529/2011.

221. Além disso, por vezes, o cartel teria contado com a participação e coordenação de empresas de consultoria especializada e seus representantes, que teriam influenciado e obtido a adoção de conduta comercial uniforme entre concorrentes, condutas essas passíveis de enquadramento no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, inciso II, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso II, da Lei nº 12.529/2011.

222. Com vistas a garantir a melhor compreensão dos fatos a seguir indicados⁴³, apresenta-se o quadro abaixo, no qual estão dispostas as informações básicas sobre a relação entre pessoas físicas e jurídicas ora Representadas:

Pessoa jurídica	Pessoa física	Cargo ocupado à época dos fatos
Alstom	Antonio Charro	Gerente de Projetos da Alstom de dezembro de 2000 a janeiro de 2007.
	Eduardo Basaglia	Gerente Comercial da Alstom.
	Francisco Perroni	Gerente de Propostas da Alstom até 1999. Em 2005, passou a ser Gerente de Projeto e posteriormente Superintendente de Projetos da Alstom.
	Francisco Amigo	Atuou entre 2006 e 2008 como funcionário que acompanha as tendências e oportunidades de mercado no Distrito Federal. Gerenciou a execução do contrato de manutenção da Alstom, na época.
	Isidro Quinonero	Diretor Geral de Transportes da Alstom de 1986 a janeiro de 2012.
	Júlio Leitão	Analista de Administração de Contratos da Alstom Pleno e Sênior até março de 2008 e em abril de 2008 tornou-se Coordenador de Administração de Contratos. Em julho de 2011, tornou-se Gerente de Projetos e em 2013, Gerente de Contratos.
	Luiz Ferrari	Responsável pelo Desenvolvimento de Negócios da Alstom entre os anos 2006 e 2012.
	Marco Contin	Diretor Geral da área de transportes da Alstom desde 2009.
	Maria Bartholetti	Assistente de Diretoria da Alstom – Secretária de Isidro Quinonero.

⁴³ Ressalta-se que, ao longo da presente Nota Técnica, constam referências a algumas pessoas cujas citações são feitas apenas a título de melhor compreensão dos fatos, destacando-se, porém, que suas responsabilidades serão apuradas e individualizadas em Processo Administrativo específico (Processo Administrativo nº 08700.000448/2015-32).

VERSÃO PÚBLICA		
Pessoa jurídica	Pessoa física	Cargo ocupado à época dos fatos
	Paulo Junior	Desenvolvimento de Negócios- Responsável pelos projetos em andamento da Alstom - desligou-se em setembro de 2006.
	Paulo Stuart	Gerente Comercial da Alstom em 2005.
	Philipe Dufosse	Supervisor das propostas da Alstom para licitações do Metrô em 2012.
	Philippe Delleur	Funcionário da Alstom.
	Rinaldo Tsuruda	Supervisor de Planejamento da Alstom nos anos entre 1986 e 2006.
	Rosângela Tsuruda	Analista de Projetos da Alstom até janeiro de 2005. A partir de outubro de 2006, passou a ser responsável pela gestão dos contratos de gerenciamento da execução dos projetos
	Ruy Grieco	Gerente de Proposta da Alstom em 2007
	Sergio Lombardi	Gerente Comercial da Alstom entre 2007 e 2011.
	Stephanie Brun-Brunet	Funcionário da Alstom
	Wagner Ribeiro	Gerente de Proposta da Alstom entre os anos 2005 e 2006. A partir de 2009 passou a ser responsável pela área de Desenvolvimento de Negócios da Alstom.
	David Lopes	Técnico da Alstom e, posteriormente, Técnico de Mercado da Temoinsa responsável por operacionalizar o início da execução contratual e as subcontratações necessárias.
	Ben-Hur Viana	Engenheiro da Alstom até 2005, desde então, passou a ser Engenheiro da Siemens e, em 2011, passou a ser Engenheiro da Serveng.
	Luiz Costa	Engenheiro da Alstom até 2005, desde então, passou a ser Engenheiro da Siemens e, em 2011, passou a ser Engenheiro da Serveng.
Balfour (representada por RHA)	Edyval Junior	Gerente de vendas e marketing da Balfour.
	Haroldo Carvalho	Diretor Presidente da Balfour desde março de 2001.
Bombardier	Albert Blum	Diretor Presidente da Daimlerchrysler (adquirida pela Bombardier e Balfour).
	Andras Mesics	Engenheiro de Vendas da Bombardier.
	Marcelo Santos	Coordenador de Contratos Privados da Bombardier.
	Manuel Filho	Gerente de Vendas da Bombardier e, posteriormente, Diretor Administrativo da Tejofran, desde 2007.
CAF	Andoni Altuna	Gerente de Projetos da CAF.
	Carlos Leopoldo	Supervisor Administrativo Financeiro da CAF.

VERSÃO PÚBLICA		
Pessoa jurídica	Pessoa física	Cargo ocupado à época dos fatos
	José Regueiro	Gerente Industrial da CAF até 2010. Depois, passou a exercer a função de Especialista em manutenção e, por fim, em 2012, assumiu a posição de Diretor de Serviços.
	Murilo Cunha	Consultor e posteriormente Representante legal da CAF, assumiu funções administrativas e financeiras.
	Paulo Albuquerque	Representante Institucional da CAF junto a órgãos governamentais, fornecedores e demais stakeholders, e orientação estratégica da empresa.
	Wagner Ibarrola	Gerente de Engenharia da CAF.
Hyundai		
IESA	Fleury Pissaia	Conselheiro Administrativo da IESA.
MGE	Carlos Roso	Diretor Geral da MGE.
	Carlos Teixeira	Gerente de vendas e marketing da MGE.
	Ronaldo Moriyama	Diretor Geral da MGE de junho de 2008 até agosto de 2011.
Caterpillar		
Mitsui	Masao Suzuki	Vice-Presidente da Divisão de Transportes da Mitsui até 2008 e posteriormente assumiu o cargo de consultor interno Sênior da Mitsui.
MPE	Adagir Filho	Dirigente da MPE.
	José Valladão	Dirigente da MPE.
	Rodrigo da Costa	Dirigente da MPE.
Procint	Arthur Teixeira	Controlador da Procint.
Constech (representada por Lucy Elisabeth Teixeira)		
Serveng	Ben-Hur Viana	Engenheiro da Alstom até 2005, desde então, passou a ser Engenheiro da Siemens e, em 2011, passou a ser Engenheiro da Serveng.
	Homero de Vasconcellos	Gerente de Obras da Serveng.
	Luiz Costa	Engenheiro da Alstom até 2005, desde então, passou a ser Engenheiro da Siemens e, em 2011, passou a ser Engenheiro da Serveng.
	Moisés Neto	Diretor de Obras da Serveng.
Siemens	Daniel Mischa Leibold	Gerente Comercial da Divisão de Transportes.
	Everton Rheinheimer	Diretor da Divisão de Transportes da Siemens.
	Jan-Malte Orthmann	Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens.
	Marco Missawa	Gerente de Vendas da Siemens até 2012.

VERSÃO PÚBLICA

Pessoa jurídica	Pessoa física	Cargo ocupado à época dos fatos
	Nelson Marchetti	Diretor da área de Transporte.
	Newton Duarte	Diretor Geral da Siemens.
	Peter Gölitz	Consultor de Vendas da Siemens.
	Ricardo Alzogarray	Controller do setor de energia da Siemens Ltda e diretor da subárea de PTD (power transmission and distribution).
	Ronaldo Cavalieri	Diretor Comercial da Siemens.
	Ben-Hur Viana	Engenheiro da Alstom até 2005, desde então, passou a ser Engenheiro da Siemens e, em 2011, passou a ser Engenheiro da Serveng.
	Luiz Costa	Engenheiro da Alstom até 2005, desde então, passou a ser Engenheiro da Siemens e, em 2011, passou a ser Engenheiro da Serveng.
TTrans	Edgard Filho	Representante legal da empresa Millennium Consultoria, Assessoria e Representação Comercial Ltda, empresa que celebrou contrato de Representação Comercial com a TTrans.
	Edson Hira	Gerente de Orçamentos da TTrans desde 1998 até 2007.
	Juarez Filho	Gerente Comercial da TTrans até 2007.
	Massimo Bianchi	Diretor Presidente da TTrans.
	Paulo Machado	Engenheiro Eletrônico da TTrans.
TC/BR	Renato Ely	Diretor Presidente da TC/BR até dezembro de 2006.
Tejofran	Antônio Felipe	Funcionário da Tejofran.
	Manuel Filho	Gerente de Vendas da Bombardier e, posteriormente, Diretor Administrativo da Tejofran, desde 2007.
	Marcos Ribeiro	Gerente Comercial da Tejofran desde 2005.
	Reinaldo de Andrade	Funcionário da Tejofran.
	Telmo Porto	Diretor Administrativo desde 2005.
Temoinsa	Amador Peñin	Funcionário da Temoinsa.
	David Lopes	Técnico da Alstom e, posteriormente, Técnico de Mercado da Temoinsa responsável por operacionalizar o início da execução contratual e as subcontratações necessárias.
	Maurício Memória	Representante Legal – Sócio majoritário da Temoinsa até 2012.
	Wilson Daré	A princípio, foi colaborador e administrador da Temoinsa. Posteriormente, em 2012, tornou-se Sócio da Temoinsa.

VERSÃO PÚBLICA

III.4.1 Das Provas da Existência da Conduta

223. Conforme já mencionado, as informações e documentos constantes dos autos demonstram que algumas das pessoas físicas e jurídicas ora Representadas celebraram acordos com a finalidade de fixar preços, dividir mercado e ajustar condições, vantagens ou abstenção em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, acordos esses que, por vezes, contaram com a colaboração e facilitação de consultorias especializadas. As práticas ocorreram desde, pelo menos, 1998 até, pelo menos, 2013.

224. Conforme apurado, as seguintes estratégias principais foram adotadas pelos Representados com vistas a implementar os objetivos do cartel nos diversos projetos de metrôs e/ou trens e sistemas auxiliares de que participaram ou pretendiam participar:

- 1) divisão de mercado entre concorrentes por meio da coordenação para definição dos participantes e do ganhador de um processo licitatório ou dos lotes de uma mesma licitação;
- 2) combinação dos valores das propostas a serem apresentadas pelos participantes da licitação e apresentação de propostas de cobertura com vistas a viabilizar o combinado e consequente combinação prévia de resultados com direcionamento das licitações;
- 3) formação de consórcios com vistas a eliminar a disputa entre concorrentes e/ou implementar a divisão de mercado previamente acordada;
- 4) subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na implementação das estratégias combinadas.

225. Os entendimentos foram firmados e mantidos por meio de reuniões presenciais, telefonemas, e-mails e acordos escritos, alguns deles até mesmo assinados pelos representantes das empresas envolvidas. As comunicações geralmente se davam antes e durante os processos licitatórios e tinham por objetivo definir preços e condições de participação nas licitações.

226. Muitas vezes, mesmo quando os contatos se referiam a consórcios e/ou subcontratações (institutos esses legalmente previstos), essas oportunidades eram utilizadas para implementação dos acordos anticoncorrenciais firmados. Isso porque foi verificado que as empresas concorrentes definiram, em conjunto, quais delas fariam parte de determinado consórcio, qual consórcio seria o vencedor e qual seria o perdedor, bem como quais empresas seriam subcontratadas para eliminar competidores e recompensar a sua colaboração.

227. As evidências colhidas permitiram a identificação de, pelo menos, 27 licitações que teriam sido afetadas pelo cartel. É importante notar que as práticas adotadas nessas diferentes licitações estão relacionadas entre si, consubstanciando um único cartel, ainda que operado a partir de ajustes específicos para cada projeto.

228. Isso porque a descrição dos fatos trazida pelos Signatários e o material probatório reunido ao longo de toda instrução revelam que vários concorrentes estavam envolvidos nos diferentes acordos ilícitos celebrados, bem como havia uma forte relação entre as estratégias

VERSÃO PÚBLICA

acordadas para cada projeto⁴⁴ e, por vezes, os Representados previram a compensação entre projetos diferentes, de diferentes localidades. Além disso, o longo período em que esses agentes vinham se mantendo em contato para finalidades anticompetitivas, e a normalidade e facilidade com que esses contatos ocorriam revelam uma perenidade e uma institucionalidade típicas de cartéis clássicos.

229. Com efeito, os contatos ilícitos entre os Representados iniciaram-se em 1998, por ocasião do processo licitatório referente ao projeto da Linha 5 do Metrô São Paulo, em sua fase 1. Nesse momento, Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport, DaimlerChrysler (atualmente Bombardier), CAF, Mitsui e TTrans acordaram a divisão do escopo da licitação, o que foi implementado por meio de um reconsorciamento com vistas à apresentação de proposta única no certame pelo Consórcio SISTREM, formado pela união dos consórcios que tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

230. Posteriormente, no início dos anos 2000, os contatos anticompetitivos se expandiram para as licitações referentes aos projetos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) de manutenção dos trens das Séries 2000, 3000 e 2100. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: a Série 2000 foi alocada ao Consórcio COBRAMAN (formado por Alstom, Bombardier e CAF); a Série 3000 à Siemens; e a Série 2100 ao consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui. As empresas Tejofran e TTrans também participaram desse acordo.

231. Nos anos 2007-2008, ocorreu nova rodada de negociações entre as empresas Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE a fim de dividirem o objeto de novas licitações, realizadas pela CPTM, para contratação de serviços de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000.

232. Da mesma forma, nos anos 2011-2013, Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE se reuniram mais uma vez, a fim de dividir o objeto de licitações realizadas pela CPTM (para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000).

233. Além disso, no projeto de manutenção do Metrô DF, realizado em 2005, também foram mantidos contatos anticompetitivos que resultaram em um acordo entre o Consórcio Metrô Planalto (formado por Alstom, IESA e TC/BR) e o Consórcio METROMAN (formado por Siemens e Serveng). O acordo previa a divisão do escopo do projeto por meio da subcontratação do consórcio perdedor pelo consórcio vencedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto e 48% para o Consórcio METROMAN. As empresas também acordaram que os preços a serem apresentados na licitação deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor a ser apresentado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô DF), de acordo com sorteio realizado pelos consórcios. Além disso, após a fase de pré-qualificação, a Siemens realizou negociações com a MPE para que esta retirasse recurso administrativo apresentado em face da decisão do Metrô DF que havia considerado desqualificado o consórcio de que a MPE fazia parte. Em troca, a MPE ganharia

⁴⁴ Inclusive, nos termos do quanto confessado pelos Signatários: “a similaridade no comportamento das empresas em diferentes projetos dos quais participaram os membros do cartel, a coincidência de empresas na maioria das ações, bem como os documentos que mencionam a relação entre os processos licitatórios, propostas e ações das empresas indicam que todas as práticas (...) estão diretamente relacionadas, não se tratando de violações antitruste distintas”.

VERSÃO PÚBLICA

parte do escopo do projeto, como subcontratada do Consórcio Siemens ou METROMAN. Ademais, a MGE também participou do conluio nesse projeto, sendo subcontratada pela Siemens, para recompensá-la pelo auxílio na contratação de funcionários necessários para que essa pudesse lograr êxito nesse certame.

234. Ainda por volta de 2005, quando da licitação referente ao projeto de extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo, as empresas Alstom, Siemens, TTrans, Bombardier e Balfour Beatty também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por Bombardier, Balfour Beatty e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora, sendo posteriormente subcontratado.

235. Aproximadamente na mesma época, entre 2004 e 2005, em razão da licitação do projeto Boa Viagem da CPTM, referente à execução de serviços voltados à expansão da malha, manutenção de vias, melhorias nos sistemas fixos de vias e de alimentação e à revitalização do material rodante, as empresas Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, TTrans, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2 – Alstom; Lote C3 – Bombardier; Lote C4 – IESA; Lote C5 – Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE).

236. Já por volta de 2007 e 2008, quando das licitações dos projetos da CPTM para aquisição de 320 carros e de 64 carros, Alstom, Siemens, Mitsui e Hyundai participaram de novos contatos anticompetitivos. As empresas acordaram que o consórcio Alstom-Mitsui-Hyundai seria o vencedor da licitação dos 320 carros e que a Siemens seria a vencedora da licitação dos 64 carros. Em ambos os contratos, os vencedores subcontratariam as outras empresas participantes do acordo para fornecimento de materiais. Posteriormente, tendo em vista que a CAF acabou por apresentar a melhor proposta comercial – tendo vencido ambas licitações –, frustrando o acordo inicialmente celebrado, duas tentativas anticoncorrenciais de resolução do impasse teriam sido adotadas: (i) a Siemens tentou um acordo com a CAF por meio do qual, em troca de uma subcontratação, ela desistiria de ação judicial interposta para desqualificar a empresa; (ii) a Siemens e a Hyundai (que formavam consórcios distintos) entraram em acordo para tentar desqualificar a CAF e, posteriormente, formar um novo consórcio juntas.

237. Além disso, os contatos anticompetitivos se expandiram, entre os anos de 2008 e 2009, para o Projeto de reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo. Segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MGE, TTrans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha). Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A – Consórcio MODERTREM (Alstom e Siemens); Lote 1B – Consórcio BTT Linha Azul (Bombardier, Tejofran e Temoinsa); Lote 2 – Consórcio MTTRENS (MPE, TTRANS e Temoinsa); Lote 3 – Consórcio Reformas Metrô (Alstom Brasil e IESA).

VERSÃO PÚBLICA

238. Também em 2009, Alstom, MGE, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (i) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; (ii) CAF; e (iii) Alstom e MGE.

239. Além disso, em 2012, CAF e Alstom mantiveram contatos que resultaram na eliminação da competição e divisão das licitações promovidas pela Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), destinadas à aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte, respectivamente. Em razão do acordo, Alstom e CAF participaram das licitações em consórcio e, em cada uma delas, uma empresa ficou com uma parcela maior da realização do escopo (na CBTU, a CAF ficou com a maior parte da realização do projeto e, na TRENSURB, foi a vez da Alstom).

240. Veja-se que várias das licitações investigadas envolviam a questão da formação de consórcios e a subcontratação, sendo que os Representados alegaram, de forma convergente, que os contatos retratados nos autos eram lícitos, necessários para a formação dos consórcios e definição das subcontratações, figuras essas permitidas e previstas pelos órgãos licitantes.

241. Destaca-se, porém, que não se questiona a possibilidade de formação de consórcios e de subcontratação. Contudo, ao contrário do que seria esperado, como ganho de eficiência ou menor dispêndio do erário público, as provas coligidas nos autos comprovam que os Representados definiram a formação de consórcios alternativos, subcontratações e reconsortciamentos a fim de dividir entre eles as licitações de maneira proporcionalmente adequada, limitando a concorrência. Além disso, quando se analisa os fatos em conjunto, verifica-se que não foram aspectos técnicos, razões econômico-financeiras ou a alta complexidade do certame que impuseram a interação entre concorrentes, mas a intenção de alocar privadamente os projetos para que todos fossem contemplados e elevassem os seus lucros.

242. A seguir, passa-se a análise das provas coligidas nos autos. Como na Nota Técnica de Instauração, por razões metodológicas e de forma a possibilitar uma melhor compreensão de como o cartel implementava suas estratégias, a análise será dividida em cada um dos projetos acima identificados.

VERSÃO PÚBLICA

III.4.1.1 Linha 5 (Lilás) – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)



243. O processo licitatório da construção da Linha 5 do Metrô de São Paulo, Concorrência Internacional nº 83578⁴⁵, ocorreu entre 1999 e 2000, tendo como escopo⁴⁶ a construção do trecho entre o Capão Redondo e o Largo Treze, conhecido como Linha 5 Lilás do Metrô, o que incluía a implementação de 9,4 Km de linha, sendo 7 Km elevados, 1 Km a nível do chão e 850m de túneis subterrâneos, além da manutenção de 550m do pátio de manobras e do fornecimento de 8 trens com 6 carros cada. Seis novas estações seriam instaladas. O valor do contrato previsto no edital era de R\$ 511.050.725,74⁴⁷.

244. O edital previa, em síntese: técnica e preço como critério de julgamento das propostas, prazo de 30 meses para realização da totalidade do escopo do fornecimento e possibilidade de participação de empresas em consórcio.

245. Destacam-se os seguintes fatos do processo licitatório:

- (i) Em 16 de junho de 1999, o edital de pré-qualificação da Concorrência Internacional nº 83578 foi publicado. 68 empresas consultaram e/ou retiraram o exemplar da licitação;
- (ii) Em 13 de agosto de 1999, as seguintes empresas apresentaram a documentação de habilitação requerida na fase de pré-qualificação:

⁴⁵ Destaca-se que a Concorrência nº 83578 também é objeto de investigação do Processo nº 0026495-43.2014.8.26.0050, em trâmite na 7ª Vara Criminal de São Paulo.

⁴⁶ O escopo do projeto era composto por Centro de Controle Operacional – CCO, Sistema de Sinalização, Controle e Supervisão, Sistema de Alimentação Elétrica, Sistema de Telecomunicações e Sistemas Auxiliares, incluindo: ventilação, escadas rolantes, elevadores, bombeamento, iluminação, detecção de incêndio, sistema informatizado de gestão operacional, material rodante, controle da demanda de passageiros, sistema de arrecadação, equipamentos para oficina de manutenção e integração dos sistemas.

⁴⁷ Considerando o câmbio de 01 de março de 2000, de R\$ 1,76.

VERSÃO PÚBLICA

Empresa/Consórcio	Empresas membro do consórcio
Consórcio Metrô Cinco	TTrans – Trans Sistemas de Transportes S.A., PEM Engenharia S.A. e Ansaldo Transporti S.P.A.
Consórcio AdTranz Total Rail Systems ⁴⁸	DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda. e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.
Mitsui & Co. Ltd.	-
Consórcio Alstom	Alstom Transport Ltda. e Alstom Transport S.A.
Bombardier Inc., Transit System	-
Consórcio SICAF	Siemens AG, Siemens Ltda. e CAF – Constr. Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.
Consórcio MKB	Mitsubishi Corporation, Mitsubishi Corporation do Brasil S.A., Kawasaki Heavy Industries, Ltd., Bechtel International, Inc. e Bechtel do Brasil

(iii) Em 09 de novembro de 1999, foi publicada decisão da CPTM informando que apenas os Consórcios Alstom e Metrô Cinco foram qualificados na análise da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação econômico-financeira e financiamento. Os demais consórcios e empresas foram desclassificados pela Comissão de Licitação e interpuseram recursos administrativos;

(iv) Em 1º de dezembro de 1999, a CPTM informou aos participantes da licitação sobre a apresentação de recursos administrativos pelos consórcios/empresas considerados desqualificados;

(v) Em 23 de fevereiro de 2000, foi publicada a decisão que opinou pelo provimento dos recursos dos consórcios SICAF (formado por Siemens e CAF) e Adtranz Total Rail Systems e pelo desprovimento dos demais;

(vi) Em 10 de abril de 2000, a nova decisão de pré-qualificação das empresas licitantes do projeto da Linha 5 foi publicada, considerando qualificados os seguintes consórcios: Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.); Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.); Alstom (Alstom e Alstom Transport); e SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF).

(vii) Em 04 de abril de 2000, foi publicado o edital e expedidas as cartas convites para os consórcios pré-qualificados;

(viii) Em 19 de maio de 2000, as empresas abaixo, que anteriormente integravam os Consórcios Alstom, SICAF e Adtranz Total Rail Systems, formaram um novo grande

⁴⁸ Conforme informações dos Signatários, importante mencionar que as empresas que depois passaram a negociar a formação do consórcio SISTREM tratavam a DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda. (que passou a ser a única integrante do consórcio Adtranz), como “Adtranz”.

VERSÃO PÚBLICA

consórcio, denominado Consórcio SISTREM: Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF e DaimlerChrysler (Brasil).

(ix) Em 26 de maio de 2000, a Comissão de Licitação intimou o Consórcio Metrô Cinco para se manifestar sobre o pedido de reconsorciamento, mas, no mesmo dia, já pré-qualificou o novo consórcio;

(x) Em 12 de junho de 2000, foram recebidas as propostas comerciais dos consórcios SISTREM e Metrô Cinco;

(xi) Em 07 de setembro de 2000, o resultado da licitação foi homologado e o objeto foi adjudicado em favor do consórcio SISTREM⁴⁹;

(xii) Em 10 de outubro de 2000, o contrato administrativo nº 835780102200, que já autorizava a subcontratação das empresas Mitsui & Co. e Mitsui, foi assinado pela CPTM e pelo consórcio SISTREM, no valor total de R\$ 527.322.360,65 dando-se início à contagem de prazo para execução do seu escopo⁵⁰;

(xiii) Em 31 de outubro de 2000, o consórcio SISTREM solicitou a subcontratação da empresa Setal Engenharia Construções e Perfurações S.A., posteriormente TTrans⁵¹, pedido aprovado pela CPTM;

(xiv) Em 08 de fevereiro de 2001, o consórcio SISTREM requereu a transferência das atividades da DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda. para a Adtranz Rail Power Systems Ltda.

246. Conforme será demonstrado abaixo, o acordo anticompetitivo no âmbito desse projeto ocorreu por meio de um reconsorciamento, durante o processo licitatório, entre as principais empresas do mercado (Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF e DaimlerChrysler Brasil) e da subcontratação de empresa do consórcio perdedor (TTrans) e de empresas não pré-qualificadas (Mitsui & Co. e Mitsui).

247. As empresas inicialmente apresentaram-se na licitação como concorrentes e, após a fase de pré-qualificação, decidiram formar um único consórcio, denominado SISTREM, com a participação somente das empresas pré-qualificadas.

248. Assim, observou-se que empresas de três consórcios (Alstom, SICAF e Adtranz Total Rail Systems), embora tivessem sido pré-qualificados e, portanto, possuíssem condições técnico-econômicas para participar isoladamente, passaram a discutir para não mais

⁴⁹ O Consórcio SISTREM obteve como resultado final (pontuação da proposta técnica – Fator NT + pontuação na proposta de preço – Fator NP) a pontuação de 97,96, sendo 94,9 pontos de Fator NT e R\$ 527.322.360,65, 100 pontos, de Fator NP, considerando o câmbio de 12 de maio de 2000. Já o Consórcio Metrô Cinco obteve como resultado final a pontuação de 89,68, sendo 78,85 pontos de Fator NT e R\$ 544.191.007,19, 96,9 pontos, de Fator NP, considerando o câmbio de 12 de maio de 2000.

⁵⁰ Destaca-se que o contrato administrativo nº 835780102200 teve 11 termos de aditamento, sendo que o termo de aditamento nº 11 foi celebrado no dia 29 de julho de 2005.

⁵¹ Em 2001, a Setal Engenharia Construções e Perfurações S/A transferiu os direitos e obrigações referentes ao setor de transportes Ferroviários, Rodoviários e Metroviário para a Trans Sistemas de Transportes S.A. Destaca-se que a Setal Engenharia Construções e Perfurações S/A era controlada pela PEM Engenharia, Construções e Perfurações S/A, que integrou o Consórcio Metrô Cinco durante o procedimento licitatório, por esse motivo, a cessão de direitos e obrigações para a Trans Sistemas de Transportes S.A. foi por ela aprovada.

VERSÃO PÚBLICA

competirem e, sim, atuarem como um consórcio único, eliminando a possibilidade de disputa entre os concorrentes, causando a elevação dos preços da proposta e obtendo a adjudicação do objeto da licitação.

249. Conforme descrito no Histórico da Conduta apresentado pelos Signatários da Leniência:

Inicialmente, as empresas Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF, DaimlerChrysler (Brasil), Mitsui & Co, Mitsui e TTrans (que, à época dos fatos, eram as principais empresas do mercado brasileiro de metrô e trens) compareceram à fase de pré-qualificação em consórcios concorrentes. **Posteriormente, após a fase de pré-qualificação, essas empresas se reuniram para dividir o escopo do projeto da Linha 5 e acordar que não haveria competição entre elas, o que culminou na formação de um único consórcio, denominado SISTREM.**

Diferentemente do que ocorre na formação de um consórcio regular, a formação do SISTREM configura prática de cartel, pois: (i) as empresas, inicialmente, apresentaram-se em consórcios distintos, concorrentes, e, somente após a pré-qualificação, decidiram formar um único consórcio; (ii) as empresas que participaram do consórcio SISTREM possuíam capacidade para apresentar propostas individuais, conforme demonstrado durante a fase de pré-qualificação; (iii) mesmo assim, essas empresas decidiram participar conjuntamente da licitação e eliminar a competição; e (iv) não houve competição real. (fl. 70, grifos nossos)

250. Ainda segundo os Signatários, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Os seguintes representantes das empresas participaram dessas reuniões: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, (Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens), Sr. Albert Blum (Presidente da DaimlerChrysler), Sr. Paulo Junior (Diretor da Divisão de Transportes da Alstom), Sr. Massimo Bianchi (Presidente da TTrans), Sr. Masao Suzuki (Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui) e um diretor da CAF cujo nome não fora informado (fls. 70/71).

251. Ademais, de acordo com o Histórico da Conduta, tanto a formação do Consórcio SISTREM como a subcontratação das empresas Mitsui & Co, Mitsui e TTrans foram resultado do acordo ilícito realizado entre essas empresas. Nesse sentido, não teria havido competição real entre as empresas e, por isso, os preços das propostas apresentadas foram superiores aos que seriam ofertados em uma situação de concorrência, em que as empresas teriam incentivos para apresentar suas melhores propostas com a finalidade de vencer o certame.

252. O e-mail abaixo, de 14 de outubro de 1999 (antes da decisão sobre a pré-qualificação dos consórcios licitantes), apreendido na Alstom, reforça o relato dos Signatários, de que as empresas celebraram um acordo para simular a concorrência e ajustar o resultado dessa licitação. Esse e-mail, enviado pelo Sr. Francisco Perroni ao Sr. Barry Howe, com cópia para os Srs. Yves-Robert Antonini, Reinado Andrade, Paulo Junior, Wagner Ribeiro, Antoine Riviere e Katharine Edge (todos da Alstom)⁵², contém como anexo uma apresentação sobre o projeto CPTM Linha 5⁵³. O último *slide* da apresentação traz a afirmação contundente de que,

⁵² Os Srs. Barry Howe, Yves-Robert Antonini, Antoine Riviere e Katharine Edge terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32..

⁵³ Trata-se da então Linha G da CPTM que, por questões operacionais, transformou-se na Linha 5 do Metrô.

VERSÃO PÚBLICA

se necessário, após a fase de pré-qualificação, a Alstom faria acordos com os concorrentes (fls. 1424/1448 do Apartado de Documentos Selecionados nº 08700.011938/2014-83, doravante denominado “Apartado”)⁵⁴, o que, de fato, como visto, ocorreu e foi confirmado pelo relato dos Signatários e outras provas dos autos:

FATORES FUNDAMENTAIS PARA O SUCESSO

- Rapidez nos termos de entrega dos equipamentos, uma vez que o projeto tem interesse político;
- Aconselhar o cliente sobre as Especificações Técnicas e Abordagem de Avaliação para Objetivos;
- Redução de custos por meio da utilização de equipamento manufaturado pela ALSTOM no Brasil, desde que ele seja compatível com o financiamento local (BNDES);
- **Se necessário, após a Fase de Pré-Qualificação, a ALSTOM pode realizar acordos com os concorrentes;**
- **Para eliminar o maior número de concorrentes na fase de pré-qualificação.**
(grifo nosso)

253. Destaca-se que, ciente dos riscos das informações contidas na apresentação, o Sr. Francisco Perroni (Gerente de Propostas da Alstom) encaminha outro e-mail aos mesmos destinatários, cerca de 1 hora depois, contendo a mesma CADEia de mensagens anterior acrescida da seguinte advertência, evidenciando um cuidado para garantir a ocultação do conluio – especialmente para o órgão comprador –, preocupação comum entre os membros de um cartel (fls. 1424/1448 do “Apartado”)⁵⁵:

Por favor considere a informação enviada abaixo como **EXTREMAMENTE CONFIDENCIAL**. É proibida a divulgação desta informação a outras pessoas, principalmente para **FUNCIONÁRIOS DA CPTM**. A CPTM não possui este tipo de informação. É muito perigoso divulgar qualquer item/assunto incluso na apresentação enviada para você. Estamos, por favor, solicitando a você que destrua a apresentação abaixo enviada. **Não mostre qualquer informação de nossa apresentação para ninguém** em visita à OMEGAT (grifo no original)

254. Colaciona-se também o documento apresentado pelos Signatários denominado “Projektjournal”, uma espécie de diário elaborado e mantido pelo Sr. Peter Rathgeber⁵⁶ (Gerente de Vendas da Siemens AG), em que eram anotadas as negociações relativas ao projeto Linha 5 do Metrô São Paulo. Alguns trechos desse documento merecem destaque, pois registram os contatos anticompetitivos em que foram realizadas as negociações que, ao final, resultaram no acordo de divisão do escopo do projeto (fls. 1380/1385):

⁵⁴ Tradução livre do documento em questão, sendo que o trecho grifado constava assim no original: “If necessary, after the Pre-Qualification Phase, ALSTOM may make agreements with the Competitors”.

⁵⁵ Tradução livre do documento em questão.

⁵⁶ O Sr. Peter Rathgeber terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

4 de novembro de 1999

“ADtranz⁵⁷, Mitsui e Siemens devem receber uma porcentagem ainda a ser decidida como ‘subfornecedores nomeados’.

No dia 05/11/99 ocorreu uma reunião dos concorrentes em São Paulo. Se um consenso for encontrado, o resultado da pré-qualificação será publicado.”

5 de novembro de 1999

“O Sr. Orthmann deseja saber o preço total do contêiner de trações e propulsores para a reunião da grande negociação.”

30 de novembro de 1999

“Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz⁵⁸, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.”

13 de janeiro de 2000

“(...) reflexões são feitas para se chegar a uma assim chamada 'Grande Solução' (**Alstom contrata as partes desqualificadas anteriormente, Siemens, Adtranz e Mitsui como subfornecedores**). No momento não é possível prever se estas reuniões levarão a algum resultado que levasse em consideração, além da VT 3⁵⁹, outros membros de nosso consórcio. Com a gente, e principalmente com a CAF, isto não deve ser feito”.

14 de fevereiro de 2000

“[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado’”

16 de fevereiro de 2000

“1) O que faz a Bombardier? Como a ‘grande solução’ não inclui a Bombardier, deve-se partir de um recurso da Bombardier contra a decisão da CPTM, e com isso de um enorme atraso no projeto!?

2) Com argumentos bons e justificados conseguimos fazer com que a IADB entre com um recurso contra a decisão da CPTM e a nosso favor. Os argumentos ainda são válidos. Se tentarmos agora fazer com que a IADB volte atrás, nós nos tornamos a) não dignos de confiança. B) nos encontramos numa área extremamente suspeita se mais tarde realizarmos o serviço com o consórcio (cartel de oferta) contra o qual queremos reclamar.”

⁵⁷ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁵⁸ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁵⁹ VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

VERSÃO PÚBLICA

29 de fevereiro de 2000

“Ligaçao do Sr. Orthmann: no momento ocorre o seguinte em São Paulo:

1) O “acordo” ainda é válido, mas agora inclui também a CAF: **CAF recebe os vagões e em lugar destes Siemens recebe outras participações como HBU⁶⁰, controladores de energia e freios**....a CAF parece ter concordado, mas ainda se negocia com a Alstom a respeito dos ‘detalhes’.

2) **Os consórcios Siemens-CAF e Adtranz⁶¹ entregam ‘Propostas/Perdedoras’.**

3) **A Siemens se une com a CAF (compensação em outros projetos ou algo semelhante...)**

[O cliente/ministério deseja a opção 1) (tranquilidade na concorrência). Segundo o Sr. Orthmann este é o único caminho possível.

Problema: VT 4⁶² ainda não está convencida.

Cenário 2) no caso de não ser possível um acordo entre CAF e VT 4!

Cenário 3): igual a 2)

O Sr. Orthmann refere-se ao Sr. Steffen, que diz que negociações deste tipo devem ser conduzidas pela RG⁶³.

255. De acordo com as anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), em 14 de fevereiro de 2000, mesmo sem a decisão da CPTM sobre os recursos em face da não habilitação dos consórcios SICAF e ADTRANZ, que apenas ocorreu em 23 de fevereiro de 2000, as empresas já estavam discutindo uma “grande solução” e haviam decidido que a Alstom seria a “líder” do consórcio e a Siemens uma “subfornecedor nomeada”.

256. Nota-se ainda que todas as três soluções discriminadas na anotação do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens) de 29 de fevereiro de 2000 (as empresas ainda não haviam formado o Consórcio SISTREM), teriam objetos anticompetitivos. Na solução 1, uma proposta única seria apresentada, resultando na ausência de competição entre as empresas. Na solução 2, Siemens e Adtranz apresentariam propostas de cobertura (“propostas perdedoras”). E na solução 3, haveria uma divisão de mercado e futura compensação para a CAF em outra licitação.

⁶⁰ HBU – serviços auxiliares do trem (energia do próprio vagão).

⁶¹ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁶² VT 4 refere-se a uma divisão da Siemens responsável pelos sistemas *turn-key*. De acordo com informações do Sr. Orthmann (Siemens), era de interesse deste setor a realização integral do projeto (*turn-key*). No entanto, com a divisão do escopo, apenas a divisão VT5 seria envolvida no projeto. Isto contrariou a divisão VT4, que teve altos custos na elaboração da proposta e, ao final, não participou do projeto. De acordo com informações do Sr. Orthmann (Siemens), a Siemens não mais considerava a apresentação de proposta pela divisão VT4 como uma opção, pois a Siemens não apresentaria uma proposta independente para o projeto inteiro, apenas forneceria subsistemas em um consórcio.

⁶³ RG refere-se à subsidiária da Siemens AG no Brasil (“Regionalgesellschaft”) - Siemens Ltda.

VERSÃO PÚBLICA

257. Outro documento apresentado pelos Signatários que comprova a existência de ajustes anticompetitivos no projeto Linha 5 do Metrô é o relatório interno de 09 de março de 2000 (antes da formação do Consórcio SISTREM), em que o Sr. Robert Weber informa ao Sr. Herbert Hans Steffen (ambos da Siemens)⁶⁴ que duas alternativas deveriam ser consideradas para o projeto, sendo uma delas a divisão do escopo da Siemens (identificada como VT) com os outros concorrentes (fl. 1419):

Decisão: As seguintes alternativas devem ser consideradas:

- Proposta de nosso consórcio VT/CAF com o objetivo de:
 - **vencer a licitação** ou
 - como atividade ‘imposta’ pela pré-qualificação, honrando assim o contrato do consórcio VT/CAF.
 - **Divisão das encomendas com outros sob a chefia da Alstom** com participação da VT de aproximadamente 10%
 - Neste caso permanecem em aberto o tratamento da parceira consorciada CAF;
 - VT 4 sai da concorrência (grifos nossos)

258. Da mesma forma, importante é o relatório de viagem de fls. 280/286, fornecido por Peter Rathgeber (Siemens)⁶⁵, que comprova que entre 4 e 7 de abril de 2000, ocorreram reuniões na oficina da Alstom, em São Paulo/SP, entre representantes da Siemens, CAF e Alstom, quando eles ainda eram integrantes de consórcios distintos:

[...] No dia 04/04/2000 nos encontramos com o responsável pelo projeto da parte da Alstom no escritório da oficina da mesma. As boas vindas e o tratamento foram amigáveis. [...] Desta forma vocês são então responsáveis por enviarem para a CAF as interfaces combinadas. [...] Isto significa que a Alstom e aparentemente também a nossa LG, decidiram que a VT5HR, com uma participação no fornecimento de aproximadamente 6 a 7 milhões de USD, deve assumir a responsabilidade pela CAF, que tem uma participação no fornecimento de aproximadamente 12 a 14 milhões de USD. [...] Eu considerei que em primeiro lugar deve-se esclarecer a relação entre CAF/Alstom-Brasil (pois se trata somente da Alstom-Brasil) para depois definirmos quais interfaces devem ser esclarecidas com quais participantes do projeto. [...] O Sr. Orthmann estava confiante que tudo iria correr sem dificuldade e a CAF e Alstom iriam finalmente se entender e fazer um acordo. [...] Na manhã do dia 05/04/2000 a VT5HR, SIE-LG e CAF se reuniram no escritório da LG para preparar a reunião agendada à tarde com a Alstom. [...] Na tarde do dia 05/04/2000 a CAF e VT5HRS encontraram-se às 17h em ponto na Alstom. [...] A Alstom havia feito um acordo com a Siemens e não via nenhuma necessidade em travar qualquer tipo de negociações adicionais. [...] No dia 06/04/2000 visitamos o galpão da CAF em Jundiaí, a 40 Km a oeste de São Paulo. [...]

⁶⁴ Os Srs. Robert Weber e Herbert Hans Steffen terão suas responsabilidades apuradas no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁶⁵ O Sr. Peter Rathgeber terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

259. Embora as evidências até aqui colacionadas já sejam mais do que suficientes para comprovar a atuação do cartel nesse certame, merece destaque documento interno da Siemens, datado de 17 de abril de 2003, em que se afirma que o preço do Projeto Linha 5 do Metrô SP teria sido resultado de diversas combinações entre concorrentes e seu valor seria difícil de ser alcançado em “num ambiente livremente competitivo” (fl. 403):

O último contrato administrativo no Brasil da CPTM-São Paulo (Linha 5 do Metrô) foi outorgado ao Consórcio Sistrem (que é composto pelas empresas Alstom, CAF, Mitsui e Siemens no caso do Material Rodante) no valor aproximado de 1.785 USD /veículo (sem incluir os impostos locais – ICMS, IPI). **No entanto, observem que este preço resultou de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios. Num ambiente livremente competitivo, este nível de preço é difícil de ser mantido, pois seria de se esperar uma forte concorrência de preços.** (grifo nosso)

260. Outro documento apresentado pelos Signatários, que trata de uma apresentação preparada pelo Representado Marco Vinicius Barbi Missawa (Gerente da Unidade de Material Rodante da Siemens) comprova a limitação da livre concorrência e o aumento arbitrário dos lucros. Nessa apresentação, de junho de 2003, verifica-se a afirmação de que o “consórcio combinado” é muito bom para todos os participantes (fl. 1448):

Consórcio político, e portanto com BE muito bom para os participantes. (grifo nosso)

261. Ademais, há o seguinte comentário abaixo do slide:

O projeto Linha 5 foi a última adjudicação real, no qual a entrega dos veículos foi realizada por um consórcio “político”, **o que resultou em um preço muito alto.** (grifo nosso)

262. Diante do exposto, entende-se que as provas acima, aliadas ao material apreendido e à observação do ocorrido na licitação, demonstram que as negociações ocorridas entre as Representadas acima são um indicativo óbvio de que as empresas integrantes de consórcios distintos acordaram o resultado dessa licitação, fixando preços e dividindo o mercado.

263. Adentrando nas defesas quanto a esses temas, tem-se que, ao contrário do afirmado pelos Representados, as conversas acima não se enquadram em discussões típicas de formação de consórcios legitimamente formados. Veja-se que não se está diante de um caso em que uma ou mais empresas, em razão de não poderem atender à integralidade do objeto, contatam outras empresas para oferecerem um projeto economicamente mais viável. O que se tem são **empresas rivais, integrantes de consórcios já pre-qualificados e concorrentes**, que passam a se reunir para discutirem cenários alternativos de consórcios, reconsorciamentos e subcontratações.

264. Com efeito, e diferentemente do pretendido pelos Representados, a decisão de pre-qualificação demonstra que as empresas tinham capacidade técnica e financeira para participar da licitação sem se reconsorciar com as demais empresas/consórcios pré-qualificados. Assim, resta a explicação de que as empresas Alstom, DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda. (nesse

VERSÃO PÚBLICA

projeto, sucedido por Bombardier e Balfour⁶⁶), Siemens, CAF, a partir do dia 4 de novembro de 1999 até 30 de setembro de 2010⁶⁷, se reuniram para formar um único consórcio, dividindo o escopo da licitação entre todas as pré-qualificadas, apresentando uma proposta única, com preços supracompetitivos e, consequentemente, eliminando a competição.

265. Quanto à anotação do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens) de 4 de novembro de 2009, vale lembrar que, naquele momento, a Adtranz⁶⁸, Mitsui e Siemens ainda integravam consórcios distintos e participavam da licitação como concorrentes, de modo que não procede a alegação da Bombardier (sucessora da DaimlerChrysler) de que, embora o resultado da fase de pré-qualificação tivesse sido publicado em 9 de novembro de 1999, o resultado já havia sido proferido pela Comissão de Licitação cerca de um mês antes, em 6 de outubro de 1999. Ora, o conhecimento ou não das empresas sobre o resultado da pré-qualificação não ilide o fato de elas ainda serem concorrentes e de que tal reunião teve nítido caráter anticompetitivo para formação de ajustes em detrimento da concorrência.

266. Fica claro nos documentos acima que o reconsortciamento não era técnica e financeiramente necessário, já que todas as empresas na fase de pré-habilitação afirmaram dispor de meios suficientes para cumprir do contrato individualmente, sem precisar dividir o objeto com outros concorrentes.

267. Na verdade, é indiscutível que o compartilhamento de informações comerciais entre as empresas prejudicou o caráter competitivo do certame, porque ao invés de apresentarem quatro propostas independentes (Consórcio Metrô Cinco, SICAF, Adtranz e Alstom) elas entraram em um consenso para a consumação do negócio e consequente elevação dos lucros.

268. Nesse sentido, destaca-se que não procede a alegação das Representadas de que o reconsortciamento era permitido no edital e foi autorizado pela Comissão de Licitação e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), instituição de financiamento, e, por isso, não padeceria de qualquer ilegalidade. Apesar de ser permitido e autorizado, o reconsortciamento foi o instrumento utilizado pelo cartel para implementar o acordo.

269. Passa-se agora a examinar as subcontratações em tal projeto, destacando-se que foram subcontratadas as empresas Mitsui & Co., Mitsui e TTrans, e que tal formato também havia sido objeto de prévia discussão entre os concorrentes, no contexto de definirem o melhor cenário de acomodação de interesses.

270. Os Signatários informaram que a maioria das reuniões sobre o projeto ocorreu na sede da Mitsui. Além disso, segundo anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), a Mitsui participou das discussões quanto aos cenários de consórcios e ajustes que seriam apresentados ao órgão licitante, destacando, nesse sentido a anotação de 30 de novembro

⁶⁶ No ano de 2000, a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. vendeu suas operações, tendo sido os segmentos de trens e sinalização adquiridos pela empresa Bombardier e a área de energia pela empresa Adtranz Rail Power Systems Ltda (posteriormente Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda.).

⁶⁷ O termo de aditamento nº 11 foi assinado no dia 29 de julho de 2005, para prorrogar o prazo para conclusão das instalações por 6 meses para o fornecimento, totalizando 56 (cinquenta e seis) meses, seguidos de 6 meses para Operação Assistida (subcláusula 16.2 da cláusula 16 – data de eficácia e conclusão), sem acréscimo ao valor contratual.

⁶⁸ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

VERSÃO PÚBLICA

de 1999 (após a sua desclassificação na fase de pré-qualificação e antes da formação do novo Consórcio SISTREM):

30 de novembro de 1999

Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz⁶⁹, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora. (grifo nosso)

271. Veja-se que, quando legalmente feita, a prática de subcontratação tende a ser posterior à adjudicação do objeto, ocasião em que o vencedor recorre a um agente para fornecer um produto ou prestar um serviço específico. Contudo, no caso concreto, chama atenção que **as discussões da Mitsui com as empresas do Consórcio SISTREM começaram em 30 de novembro de 1999 antes mesmo de esse consórcio existir** (o que só ocorreu em 19 de maio de 2000) – e especialmente ser o vencedor do certame –, ou seja, quando elas ainda integravam consórcios concorrentes, não restando outra justificativa que não a participação dela dos ajustes desde o momento inicial.

272. Nesse ponto, destaca-se o Memorando de Entendimentos (fls. 1690-1695) apreendido na Mitsui, datado de 18 de abril de 2000, anterior, portanto, à formação do Consórcio SISTREM, ocorrida em 19 de maio de 2000. Em tal documento, registrado em cartório, Alstom Brasil S.A., Alstom Transport S.A., DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda., Siemens Ltda., Siemens AG e CAF S.A. (todos integrantes de três consórcios até então distintos e concorrentes), juntamente com Mitsui & Co. Ltd. e a Mitsui Brasileira Importação e Exportação S.A., estabeleceram “*relacionamento empresarial entre as partes, baseado em mútua exclusividade e confiança*”, visando à apresentação de proposta comercial conjunta na licitação da Linha 5, fase 1, do Metrô São Paulo, e no qual são descriminados os serviços que caberiam a cada empresa caso o contrato lhes fosse adjudicado.

273. Assim, tal documento apreendido na Mitsui, além de demonstrar que empresas integrantes de consórcios diferentes estavam em contato como se únicos fossem, aponta que os cenários de subcontratação já estavam previamente definidos e acordados entre concorrentes, situação essa que, além de divergir da lógica de uma subcontratação legítima, ainda é contrária aos princípios da livre concorrência e livre iniciativa.

274. Igualmente, a subcontratação da TTrans⁷⁰, que integrou o Consórcio Metrô Cinco derrotado pelo SISTREM na fase de julgamento das propostas, para execução de parcela do objeto contratual⁷¹, revela mera aparência de concorrência no certame.

⁶⁹ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁷⁰ Em 2001, a Setal Engenharia Construções e Perfurações S/A transferiu os direitos e obrigações referentes ao setor de transportes Ferroviários, Rodoviários e Metroviário para a Trans Sistemas de Transportes S.A. Destaca-se que a Setal Engenharia Construções e Perfurações S/A era controlada pela PEM Engenharia, Construções e Perfurações S/A, que integrou o Consórcio Metrô Cinco durante o procedimento licitatório, por esse motivo, a cessão de direitos e obrigações para a Trans Sistemas de Transportes S.A. foi por ela aprovada.

⁷¹ Os objetos que o Consórcio SISTREM transferiu para a “TTrans” consistiram no fornecimento de Sistema de Baixa Tensão, exceto Sistema de Ventilação; Sistema de Telecomunicações; serviços para o Sistema de Alimentação Elétrica de Alta e Média Tensão; oficinas para fornecimento e instalação de máquina de lavar trem, prensa de sacar rolamento, torno horizontal, prensa de rodeiros, máquina de lavar rolamentos (simplificada),

VERSÃO PÚBLICA

275. Inicialmente, destaca-se que os Signatários informaram que o Sr. Massimo Bianchi (Presidente da TTrans) participou das reuniões sobre tal projeto que ocorreram na sede da Mitsui. Além disso, segundo anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), a TTrans, em 30 de novembro de 1999 e em 14 de fevereiro de 2000 (ou seja, quando ainda integrava o Consórcio Metrô Cinco) participou das discussões quanto aos cenários de consórcios futuros e ajustes que seriam apresentados ao órgão licitante:

30 de novembro de 1999

Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz⁷², Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.

(...)

14 de fevereiro de 2000

[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado. (grifos nossos)

276. No mais, observa-se que carecem de fundamento os argumentos das Representadas de que as subcontratações teriam sido fruto da necessidade técnica. Ora, o consórcio SISTREM tinha condições para executar integralmente o objeto do contrato celebrado com a CPTM, dado que comprovou sua habilitação técnica para adimplir a totalidade do escopo objeto do contrato. Subcontratar a Mitsui (já na celebração do contrato) e a TTrans (somente 21 dias após a celebração do contrato) carece de racionalidade e evidencia o ajuste prévio entre as empresas, bem como reforçam que o Consórcio Metrô Cinco participou do conluio para apenas simular a concorrência.

277. Além disso, também se verificaram discussões relativas à apresentação de propostas de cobertura e de divisão de mercado por meio da “compensação” de empresas em outras licitações.

III.4.1.2 Manutenção dos Trens das Séries 2000, 3000, 2100, 2070, 7000, 7500 e 9000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

278. A frota da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) é constituída por diversas composições identificadas, cada qual, por um número de série. Regra geral, cada série

máquina de lavar rolamentos (completa), empilhadeira elétrica, jogos de macacos para levantar trem, carros para transporte de trilhos, tratores de manobra, ponte para PAV RG Trens, ponte para PAV Rep. Equip. Trens, ponte para PAV. Rep. Equip. Estações, Ponte para almoxarifado, conjunto de manutenção de rede elétrica, equipamentos para lavagem de via/estações, caminhão de via, carretas de 10 t., parte de ferramentas manuais, pequenos equipamentos para oficinas, laboratórios e almoxarifados.

⁷² Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

VERSÃO PÚBLICA

apresenta diferentes datas de fabricação dos Treins Unidade-Elétrico (TUE's), bem como empresas responsáveis pela fabricação e número de trens e carros que as compõem:

Série	Ano de fabricação	Fabricante	Nº de trens/Nº de carros⁷³
1100	1956/1957 ⁷⁴	Budd-Mafersa	11 trens/66 carros
1400	1976/1977 ⁷⁵	Budd-Mafersa	4 trens/20 carros
1600	1978 ⁷⁶	Budd/Mafersa	2 trens/8 carros
1700	1987 ⁷⁷	Mafersa	12 trens/100 carros
2000	1999/2000	Alstom/ADTranz/CAF	30 trens/120 carros
2070	2007/2008	Alstom	12 trens/48 carros
2100	1974/1977 ⁷⁸	CAF	48 trens/144 carros
3000	2000/2001	Siemens	10 trens/40 carros
4400	1964/1965 ⁷⁹	Cobrasma	16 trens/96 carros
4800	1957 ⁸⁰	Toshiba/Kawasaki	3 trens/9 carros
5000	1978/1980 ⁸¹	CCTU	28 trens/168 carros
5500	1978/1980 ⁸²	Sorefame/ACEC	32 trens/108 carros
5550	2008	ACEC/Bombardier	8 trens/32 carros
7000	2009/2010	CAF	80 trens/320 carros
7500	2011/2012	CAF	16 trens/64 carros
8000	2011/2013	CAF	72 trens/288 carros
9000	2010/2012	Alstom	18 trens/72 carros

279. Periodicamente, a CPTM lança editais visando à contratação de empresas para a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva, aliada ao fornecimento de materiais, insumos e equipamentos para os TUE's das diversas séries de sua frota. Tais licitações refletem a diversidade da frota, contemplando escopos diferenciados, durações de contratos diversas, dentre outras especificidades.

⁷³ Usualmente, são denominados “trens” as composições que reúnem os diversos tipos de “carros” (carros-motores, carros-reboque etc.).

⁷⁴ Adquirido pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁷⁵ Adquirido pela Rede Ferroviária Federal S.A. e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁷⁶ Adquirido pela Rede Ferroviária Federal S.A. e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁷⁷ Adquirido pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁷⁸ Adquirido pela Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles e revendido, em 1998, para a CPTM.

⁷⁹ Adquirido pela Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁸⁰ Adquirido pela Estrada de Ferro Sorocabana e, após, revendido à CPTM. Retirados de circulação em 2010.

⁸¹ Adquirido pela Ferrovia Paulista S.A. e, após, revendido à CPTM. Retirados de circulação em 2012.

⁸² Adquirido pela Ferrovia Paulista S.A. e, após, revendido à CPTM. Retirados de circulação em 2012.

VERSÃO PÚBLICA

280. Os Signatários trouxeram informações de que, entre os anos 1998 e 2003, os participantes das licitações para manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 se envolveram em contatos anticompetitivos tendentes a eliminar a competição entre eles. As diligências de busca e apreensão corroboraram e complementaram essas informações, indicando que os contatos entre as empresas concorrentes – a fim de dividir as licitações conduzidas pela CPTM – também tiveram por objeto certames conduzidos posteriormente: no caso, as licitações realizadas em 2007 e 2008 para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 e aquelas realizadas entre 2011 e 2013 para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000. Nos três momentos, os ajustes contaram com a facilitação das empresas de consultoria Procint e Constech, que auxiliaram as empresas a implementar sua estratégia anticompetitiva.

281. Conforme será demonstrado, os acordos estabelecidos entre os concorrentes foram adaptados, em grande medida, ao objeto das licitações de manutenção conduzidas pela CPTM, haja vista que cada frota possuía perfil diferente (em termos de fabricante e número de trens, por exemplo), o que impactava variáveis importantes para as empresas, tais como o valor do contrato e o acervo técnico necessário para prestação do serviço. Assim, o rol de empresas com capacidade técnica e financeira para participar dos certames variou ao longo do tempo, o que tornava dinâmico o processo de negociação dos acordos colusivos, bem como indica a intertemporalidade de tais tratativas.

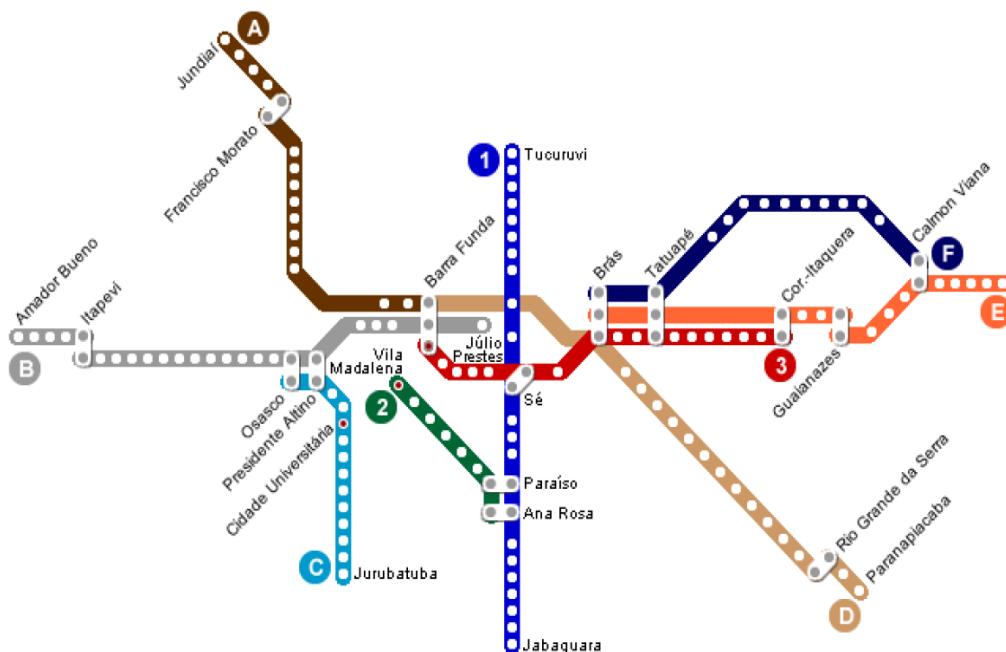
282. A seguir, passa-se a expor os indícios de ajustes anticompetitivos ocorridos nas manutenções das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 ocorridos entre os anos de 1999 a 2013.

III.4.1.2.1 1ª Rodada de Acordos Colusivos. Período: 2000-2003⁸³

283. Todos os três projetos (Série 2000, Série 2100 e Série 3000) referiam-se à manutenção de trens do cliente CPTM. Enquanto o projeto CPTM Série 2000 teve seu edital publicado em maio de 2000, os projetos 2100 e 3000 foram lançados conjuntamente, em outubro de 2001.

⁸³ Destaca-se que tais concorrências também são objeto de investigação do Processo nº 0026430-48.2014.8.26.0050, em trâmite na 28ª Vara Criminal de São Paulo.

VERSÃO PÚBLICA



a) Séries 2000. Período: 2000

284. Em 02 de janeiro de 1995, a CPTM adquiriu 30 TUEs da Série 2000, destinados à operação na Linha “E”, trecho Brás-Guaianazes, em contrato celebrado com o Consórcio Ferroviário Espanhol-Brasileiro (COFESBRA), composto por CAF, Adtranz e Alstom. Esses TUEs, de origem espanhola, foram fabricados em 1999 e entraram em operação em 2000.

285. Visando à manutenção preventiva e corretiva desses trens, a CPTM realizou a licitação nº 016/00, que incluiu o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos, pelo prazo de 60 meses. O valor estimado foi de R\$ 89.000.000,00 (dividido em R\$ 83.100.000,00 para execução das manutenções preventiva e corretiva da frota operacional, R\$ 3.680.000,00 para execução dos serviços de mobilização e R\$ 2.200.000,00 para execução das atividades referentes aos itens vandalizáveis).

286. Os principais fatos desse procedimento licitatório foram:

- (i) Em 6 de maio de 2000, foi publicado o aviso sobre a disponibilização do edital⁸⁴ a partir do dia 9 de maio de 2000;
- (ii) Em 24 de julho de 2000, as seguintes empresas e consórcios apresentaram os documentos requeridos pelo edital para participarem da fase de habilitação, bem como suas propostas técnicas e comerciais:

⁸⁴ A licitação era na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, com regime de contratação por preço global reajustado anualmente. O edital previa (i) a participação de empresas isoladamente ou em consórcio (item 3.1); (ii) a admissão de participação apenas de empresas nacionais; e foi retirado por 25 pessoas.

VERSÃO PÚBLICA

- Consórcio COBRAMAN⁸⁵ (CAF, Alstom e DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.)⁸⁶;
- Consórcio RATP INTERNATIONAL/INEPAR: Inepar S/A Indústria e Construções e RATP Internacional;
- MPE; e
- Siemens Ltda.

(iii) Em 21 de outubro de 2000, foi publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo decisão da Comissão de Licitação, declarando habilitado apenas o Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.) para a apresentação das propostas técnica e comercial, sendo que:

- O Consórcio RATP Internacional/Inepar foi inabilitado, porque a empresa RATP Internacional era estrangeira (qualificação não admitida pelo edital) e a Inepar S/A apresentou certidão da dívida ativa com o prazo de validade vencido;
- A MPE foi inabilitada por não ter apresentado alguns documentos (certidão da dívida ativa da União, certidão do ICMS, declaração de conhecimento pleno do local de execução do serviço) e pelo fato de a empresa ter sofrido vários requerimentos para decretação de sua falência;
- A Siemens foi inabilitada com fundamento na ausência de prova do registro perante o CREA e na não apresentação de declaração de disponibilidade de equipamentos necessários à realização do objeto contratual;

(iv) A MPE e o consórcio RATP Internacional/Inepar interpuseram recurso administrativo contra suas respectivas inabilitações e contra a habilitação do Consórcio COBRAMAN;

(v) Em 16 de novembro de 2000, a decisão de habilitação foi parcialmente reformada para alterar os fundamentos de inabilitação da MPE, sendo mantidos apenas aqueles relacionados à ausência da certidão de dívida ativa da União e o ICMS⁸⁷;

(vi) Em 23 de novembro de 2000, foi realizada sessão pública para abertura da proposta técnica. Porém, tendo em vista liminar obtida pela MPE, que possibilitava sua participação nas fases ulteriores à habilitação, a CPTM decidiu não proceder à abertura de qualquer proposta;

(vii) Em 18 de abril de 2001, considerando a revogação da liminar concedida à MPE e a decisão de improcedência da ação, foi aberta a proposta técnica do Consórcio

⁸⁵ A participação foi dividida em 35% para CAF, 35% para Alstom e 30% para DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda. Enquanto, a liderança foi conferida à “CAF”.

⁸⁶ Sucedida pela Bombardier Transportation Brasil Ltda.

⁸⁷ Contra essa decisão a MPE impetrou o Mandado de Segurança nº 805/053.00.029511-89, o qual foi julgado improcedente.

VERSÃO PÚBLICA

COBRAMAN (CAF, Alstom e DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.), que obteve nota 6,7, classificando-se para a próxima fase;

(viii) Em 02 de maio de 2001, foi realizada sessão pública para abertura da proposta comercial do Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom e DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.), que obteve nota 10, resultando na nota final 8. A proposta apresentada foi no valor total de R\$ 88.349.504,00⁸⁸;

(ix) Em 6 de junho de 2001, o resultado do julgamento das propostas comerciais foi publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo, declarando vencedor o Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.);

(x) Em 24 de julho de 2001, o contrato nº 848390101200⁸⁹, entre a CPTM e o Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.) foi assinado, com prazo de vigência de 60 (sessenta) meses, valor total de R\$ 88.349.504,00, data base de julho de 2000;

(xi) Em 26 de julho de 2001, foi publicada a homologação da licitação.

b) Série 2100. Período: 2001

287. Em 1998 e 1999, a CPTM adquiriu 48 TUEs da Série 2100, destinados à operação nas Linhas “C” e “D” da CPTM, em contrato celebrado com a Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Entre 29 de dezembro de 1999 a outubro de 2001, a manutenção desses trens foi realizada pela RENFE.

288. Após tal prazo, a CPTM realizou a Concorrência Internacional nº 002/01⁹⁰ para a manutenção dos referidos 48 TUEs da Série 2100, com o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos, pelo prazo de 60 meses, no valor total de R\$ 145.910.000,00, base julho de 2001.

289. Em resumo, destacam-se os seguintes fatos relativos a tal certame:

⁸⁸ A CPTM negociou com o Consórcio COBRAMAN, que, por sua vez, não aceitou reduzir o valor proposto. A única concessão foi a absorção de custos de peças sobressalentes, no valor de R\$ 2.210.000,00, equivalente a 2,5% do preço do respectivo preço.

⁸⁹ O contrato nº 848390101200 foi objeto de oito aditamentos. No aditamento nº 01 foi solicitada a alteração da razão social da consorciada DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda. para Bombardier Transportation Brasil Ltda. Além disso, devido aos aditamentos, o prazo de vigência final do contrato foi de 72 meses.

⁹⁰ A licitação era na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, empreitada por preço global. O edital previa (i) a participação de empresas isoladamente ou em consórcio (item 3.1); (ii) admissão de participação de empresas estrangeiras, funcionando ou não no Brasil, somente organizadas na forma de consórcio com empresas brasileiras (item 3.1.b.); (iii) composição do consórcio por, no máximo, 03 empresas, que satisfaçam integralmente os termos e condições do edital de pré-qualificação (item 3.2.); (iv) vedação da alteração da composição do consórcio durante o período da pré-qualificação e da apresentação das propostas (item 3.2.1, VI, “c”); (v) proibição da proponente consorciada de participar de outro consórcio ou oferecer isoladamente documentação para fins de pré-qualificação (item 3.2.3); e foi retirado por 30 pessoas.

VERSÃO PÚBLICA

(i) Em 19 de outubro de 2001, a CPTM lançou a fase de pré-qualificação para as empresas e consórcios interessados em participar da licitação;

(ii) Em 17 de dezembro de 2001, foi realizada a sessão de recebimento de documentos para habilitação das seguintes empresas e consórcios:

- MPE;
- Bombardier;
- Consórcio TS (Siemens e Temoinsa);
- Consórcio RATP Internacional/Inepar (Inepar Indústria e Construções e RATP Internacional);
- Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF)⁹¹;
- Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran).

(iii) Em 18 de janeiro de 2002, a CPTM exarou decisão sobre a pré-qualificação das empresas/consórcios:

- Foram qualificados: (i) Consórcio TS, (ii) Consórcio CONSMAC e (iii) Bombardier;
- O Consórcio RATP Internacional/Inepar foi desqualificado por ter deixado de apresentar certidão da dívida ativa da União, certidão de débitos de tributos estaduais com efeitos de negativa vencida, prova de regularidade perante a seguridade social e certidão com informação sobre os ofícios de registro de distribuição da Comarca de Curitiba;
- O Consórcio Trem Azul e a empresa MPE foram eliminados, pois não demonstraram experiência anterior na manutenção preventiva e corretiva de TUEs e/ou locomotivas elétricas.

(iv) MPE e os Consórcios RATP Internacional/Inepar, CONSMAC e Trem Azul interpueram recursos administrativos contra o resultado da sessão pública de habilitação. A CPTM (i) negou provimento aos recursos da MPE e dos Consórcios RATP Internacional/Inepar e CONSMAC e (ii) deu provimento ao recurso do Consórcio Trem Azul para qualificá-lo, prosseguindo, pois, na concorrência⁹²;

(v) Em 9 de março de 2002, foi publicado o aviso para a segunda fase da Concorrência nº 002/01, com data para o recebimento das propostas técnicas e comerciais prevista para o dia 26 de abril de 2002, que foi prorrogada a pedido das

⁹¹ Participação dividida em 50% para cada, sob liderança da Alstom.

⁹² Em face dessa decisão o Consórcio RATP Internacional/Inepar apresentou recurso que foi analisado pela CPTM e julgado improcedente.

VERSÃO PÚBLICA

interessadas, para o dia 15 de maio de 2002, e, sucessivamente, para 04 de junho de 2002 e 10 de junho de 2002;

(vi) Em 18 de junho de 2002, foram abertas as propostas técnicas, sendo:

- Classificadas: Consórcios CONSMAC, TS e Trem Azul, que obtiveram nota 7, 6,3 e 4,8, respectivamente;
- Desclassificada a proposta da Bombardier, por ter obtido nota igual a zero. Contudo, ela interpôs recurso administrativo contra essa decisão, ao qual foi dado provimento parcial para reintegrá-la no certame com a classificação de sua proposta e apuração de nota 4,8.

(vii) Em 10 de julho de 2002, foram abertas as propostas comerciais com os seguintes valores:

- Consórcio CONSMAC: R\$ 154.678.169,20;
- Consórcio Trem Azul: R\$ 152.323.416,60;
- Bombardier: R\$ 158.155.834,12;
- O Consórcio TS apresentou proposta maior do que o valor estimado pela CPTM, e, portanto, foi desclassificado;

(viii) Em 12 de julho de 2002, consideradas as notas das propostas técnicas e comerciais, o Consórcio CONSMAC foi declarado vencedor. Ficaram em 2º e 3º lugar o Consórcio Trem Azul e a Bombardier, respectivamente;

(ix) Em 28 de agosto de 2002, o Consórcio CONSMAC assinou o contrato nº 814510101200⁹³ com a CPTM, no valor total de R\$ 154.678.169,20⁹⁴, base junho 2002;

(x) Em 28 de novembro de 2002, o Consórcio CONSMAC solicitou a subcontratação das empresas TTrans e Tejofran para execução dos serviços de mobilização, parte de Melhorias do Projeto e Itens Vandalizáveis, no valor total de R\$ 17.046.186,98 (11,02% do total do contrato), pedido autorizado pela CPTM;

(xi) Em 27 de janeiro de 2003, o consórcio CONSMAC solicitou a subcontratação da empresa Bombardier para execução de parte das “Melhorias do Projeto”, no montante de R\$ 23.201.725,38 (15% do total do contrato), pedido autorizado, mas no valor total de R\$ 17.377.022,37.

⁹³ O contrato nº 814510101200 foi alterado por três termos de aditamento.

⁹⁴ O valor estimado foi de R\$ 145.910.000,00, base junho 2001, que atualizado para a mesma data base do preço apurado na licitação, junho 2002, corresponde a R\$ 158.181.368,40.

VERSÃO PÚBLICA

c) Série 3000. Período: 2001-2002

290. Em 1997, a CPTM adquiriu 10 TUEs da Série 3000, destinados a operação na Linha “E”, com previsão de entrega para agosto de 2001, por intermédio de contrato celebrado com a Siemens.

291. Para manutenção desses trens, a CPTM realizou a Concorrência Internacional nº 001/01⁹⁵, que tinha por objeto serviços de manutenção preventiva e corretiva dos 10 TUEs da Série 3000, incluído o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos, pelo prazo de 60 meses. O valor total estimado foi de R\$ 32.250.000,00, data base janeiro de 2001.

292. Em resumo, os principais fatos desse procedimento licitatório:

- (i) Em 19 de outubro de 2001, a CPTM lançou a fase de pré-qualificação para as empresas e consórcios interessados em participar da licitação;
- (ii) Em 17 de dezembro de 2001, foi realizada a sessão de recebimento de documentos para habilitação das seguintes empresas e consórcios:
 - Siemens;
 - MPE;
 - Bombardier;
 - TTrans;
 - Consórcio RATP Internacional/Inepar (Inepar Indústria e Construções e RATP Internancional);
 - Consórcio SERMAFER Serviços de Manutenção Ferroviária (Alstom e CAF).
- (iii) Em 18 de janeiro de 2002, a CPTM exarou decisão sobre a pré-qualificação das empresas/consórcios:
 - Qualificados: (i) Siemens, (ii) Consórcio SERMAFER e (iii) Bombardier;
 - O Consórcio RATP Internacional/Inepar foi desqualificado por ter deixado de apresentar certidão da dívida ativa da União, certidão de débitos de tributos estaduais com efeitos de negativa vencida, prova de regularidade perante a seguridade social e

⁹⁵ A licitação era na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, empreitada por preço global. O edital previa (i) a participação de empresas isoladamente ou em consórcio (item 3.1); (ii) admissão de participação de empresas estrangeiras, funcionando ou não no Brasil, somente organizadas na forma de consórcio com empresas brasileiras (item 3.1.b.); (iii) composição do consórcio por, no máximo, 03 empresas, que satisfaçam integralmente os termos e condições do edital de pré-qualificação (item 3.2.); (iv) vedação da alteração da composição do consórcio durante o período da pré-qualificação e da apresentação das propostas (item 3.2.1, VI,”c”); (v) proibição da proponente consorciada de participar de outro consórcio ou oferecer isoladamente documentação para fins de pré-qualificação (item 3.2.3); e foi retirado por 30 pessoas.

VERSÃO PÚBLICA

certidão com informação sobre os ofícios de registro de distribuição da Comarca de Curitiba;

- MPE e TTrans foram desclassificadas, pois não apresentaram atestados de capacidade técnica com os índices de desempenho de manutenção preventiva e corretiva exigidos no edital.

(iv) Consórcios RATP Internacional/Inepar e SEMAFER, MPE e TTrans interpuseram recursos administrativos contra o resultado da habilitação. A CPTM negou provimento aos recursos apresentados pela MPE e Consórcios RATP Internacional/Inepar e SERMAFER e deu provimento ao recurso da TTrans para qualificá-la e permitir o seu prosseguimento na concorrência⁹⁶.

(v) Em 9 de março de 2002, foi publicado o aviso para a segunda fase da Concorrência nº 001/01, com data para o recebimento das propostas técnicas e comerciais prevista para o dia 26 de abril de 2002, que foi prorrogada a pedido das interessadas, para o dia 15 de maio de 2002, e, sucessivamente, para 04 de junho de 2002 e 10 de junho de 2002;

(vi) Em 18 de junho de 2002, foram abertas as propostas técnicas, sendo:

- Classificadas: (i) Consórcio SERMAFER, (ii) Siemens e (iii) TTrans, que obtiveram nota 7, 7 e 5,2⁹⁷, respectivamente;
- Desclassificada a proposta da Bombardier, por ter obtido nota zero.

(vii) Em 10 de julho de 2002, foram abertas as seguintes propostas comerciais:

- Siemens: R\$ 33.695.066,78;
- TTrans: R\$ 34.388.959,12;
- O Consórcio SERMAFER apresentou proposta maior do que o valor estimado pela CPTM, e, portanto, foi desclassificado;

(viii) Em 12 de julho de 2002, consideradas as notas das propostas técnicas e comerciais, a Siemens foi declarada vencedora. A TTrans ficou em 2º lugar;

(ix) Em 21 de agosto de 2002, a Siemens assinou o contrato nº 836210101200⁹⁸ com a CPTM, no valor total de R\$ 33.695.066,78⁹⁹, data base junho de 2002;

(x) Em dia 31 de dezembro de 2002, a Siemens Ltda. solicitou a subcontratação da empresa MGE para “prestação de serviço de apoio na execução das manutenções

⁹⁶ Em face dessa decisão o Consórcio RATP Internacional/Inepar apresentou recurso que foi analisado pela CPTM e julgado improcedente.

⁹⁷ Pontuação conferida após apresentação de recurso administrativo pela TTrans em face da nota anteriormente obtida, 4,5.

⁹⁸ O contrato nº 836210101200 foi alterado por dois termos de aditamento.

⁹⁹ O valor estimado foi de R\$ 32.250.000,00, base janeiro de 2001, que atualizado para a mesma data base do preço apurado na licitação, junho 2002, corresponde a R\$ 35.177.207,13.

VERSÃO PÚBLICA

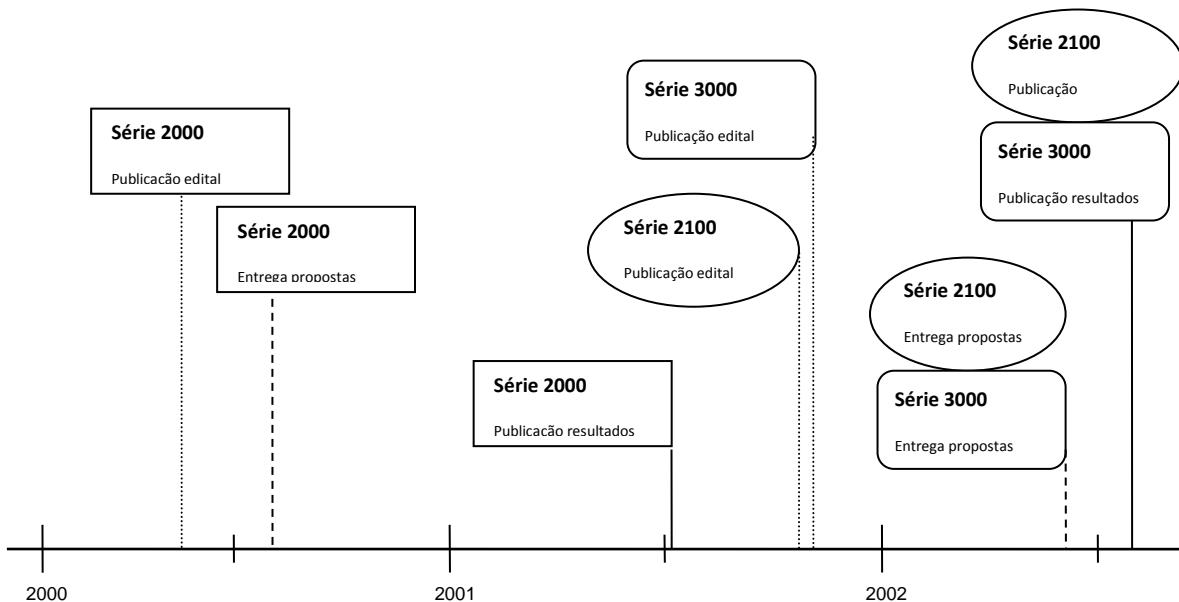
preventiva e corretiva da frota operacional”, pedido autorizado em 26 de outubro de 2005.

293. De forma a visualizar as três licitações acima, segue o quadro abaixo e a linha do tempo:

Quadro Resumo das Concorrências – 1ª Rodada				
Licitação	Participantes	Vencedor	Valor do Contrato	Subcontratado
Nº 016/00 (Série 2000) – 30 TUEs	1. Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom e DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.); 2. Consórcio Rapt Internacional/Inepar; 3. MPE; e 4. Siemens Ltda.	Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom e Daimler Chrysler Rail System (Brasil) Ltda.)	R\$88.349.504,00	-
Nº 002/01 (Série 2100) – 48 TUEs	1. MPE, 2. Bombardier, 3. Consórcio TS (Siemens e Temoinsa), 4. Consórcio Rapt Internacional/Inepar 5. Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) e 6. Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran)	Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF)	R\$154.678.169,20	TTrans, Tejofran e Bombardier
Nº 001/01 (Série 3000) – 10 TUEs	1. Siemens, 2. MPE, 3. Bombardier, 4. TTrans, 5. Consórcio Rapt Internacional/Inepar, e 6. Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF)	Siemens	R\$33.695.066,78	MGE

VERSÃO PÚBLICA

Linha do Tempo das Concorrências nºs 016/00 (S2000), 001/01 (S3000) e 002/01 (S2100)



d) 1^a Rodada de Acordos Colusivos

294. O acordo anticompetitivo envolvendo as licitações para manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 estabelecia a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui, que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

295. Aqui, vale notar que as licitações não foram concomitantes (conforme linha do tempo acima), de modo que quaisquer acordos colusivos que visassem à divisão dos objetos seriam instáveis por natureza, haja vista, por exemplo, a possibilidade de as empresas contempladas nas primeiras licitações depois descumprirem acordos de futuras coberturas ou de não participação em licitações. E, de fato, o processo de negociação – conforme descrito pelos Signatários e demonstrado pelos documentos abaixo reproduzidos – indica que houve diversas oportunidades nas quais as empresas envolvidas no cartel sinalizaram que descumpriam os termos do acordo, tentaram reinterpretá-lo de forma a beneficiá-las na divisão do mercado ou mesmo ameaçaram descumpri-lo de forma a evitar uma possível revisão dos termos daquele acordo.

296. Essa instabilidade, contudo, não refuta a existência de um acordo entre as empresas, não prosperando os argumentos dos Representados de que a ausência de simultaneidade impediria o cartel.

VERSÃO PÚBLICA

297. No início do ano 2000, as empresas Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda. (nesse projeto, sucedida pela Bombardier¹⁰⁰) e CAF (integrantes do Consórcio COBRAMAN) combinaram com a Siemens que tal consórcio venceria a licitação para manutenção dos trens da Série 2000, enquanto a Siemens seria a vencedora da licitação para manutenção dos trens da Série 3000, cujo edital seria em breve lançado. Assim, na licitação referente à Série 2000, a Siemens apresentaria proposta de cobertura – o que de fato ocorreu, haja vista que a Siemens foi a única empresa desqualificada a não recorrer de sua exclusão do processo licitatório – de forma a dar aparência de competitividade no certame.

298. Conforme documentos do procedimento licitatório, a Siemens foi desclassificada por não ter apresentado atestado com exigência de registro no CREA (subitem 5.1, alínea “l”) e declaração de disponibilidade dos equipamentos necessários à realização do objeto (subitem 5.1, alínea “n”). Sabe-se que essas exigências são comuns nas licitações de que ela participa, por isso, configura uma falha injustificável, o que significa que ela não competiu efetivamente e simulou interesse no certame, com a apresentação de proposta de cobertura, o que comprova o acordo para que o Consórcio COBRAMAN fosse o vencedor da licitação nº 016/00.

299. Segundo os Signatários, após essa negociação e a finalização do processo licitatório referente à Série 2000 (no qual se sagrou vencedor o Consórcio COBRAMAN) houve nova reunião realizada na sede da Alstom, para discutir sobre a divisão de escopo das licitações relativas às Séries 2000¹⁰¹, 2100 e 3000. Estariam presentes nessa reunião representantes das empresas Siemens, Alstom, CAF, Temoinsa, Bombardier e Mitsui.

300. De acordo com os Signatários, estavam presentes nessa reunião: Sr. Paulo Junior, Sr. Geraldo Phillippe Hertz Filho (ambos da Alstom), Sr. Murilo Cunha (CAF), Sr. Maurício Memória (Temoinsa), Sr. Wilson Daré (Temoinsa), Sr. Serge Van Themsche (Bombardier), Sr. Manuel Filho (Bombardier) e Sr. Masao Suzuki (Mitsui).

301. Durante a mencionada reunião, o consórcio COBRAMAN teria tentado convencer a Siemens de que o acordo à época da Série 2000 previa que a licitação para manutenção dos trens da Série 3000 deveria ser dividida entre a Siemens e as empresas componentes do consórcio, diferentemente do entendimento da Siemens, de que ela venceria sozinha a Série 3000. Em razão disso, e considerando que a Siemens tinha muito interesse no projeto de manutenção dos trens da Série 3000 (pois era a fabricante original dos equipamentos), ela decidiu participar da licitação da Série 2100, lançada na mesma data da licitação da Série 3000, como forma de forçar a negociação com as demais empresas: a Siemens pretendia combinar com seus concorrentes que não ganharia na licitação da Série 2100, mas seria a vencedora na licitação da Série 3000.

¹⁰⁰ No ano de 2000, a Daimler Chrysler Rail Systems Brasil Ltda. vendeu suas operações, tendo sido os segmentos de trens e sinalização adquiridos pela empresa Bombardier e a área de energia pela empresa Adtranz Rail Power Systems Ltda (posteriormente Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda.).

¹⁰¹ Ressalta-se que, apesar de o projeto CPTM S2000 já ter sido, nessa época, adjudicado para o consórcio COBRAMAN, ele também entrou na divisão entre as empresas. Isso porque já tinha feito parte do acordo firmado entre as empresas Alstom, Bombardier, CAF e Siemens no início dos anos 2000 e seu escopo foi considerado na divisão total entre elas.

VERSÃO PÚBLICA

302. Tal estratégia é confirmada por documento no qual há esboço de Memorando de Entendimentos (MoU) que seria firmado entre Siemens, Mitsui e Temoinsa, visando à participação das empresas nas licitações relativas às Séries 2100 (48 TUE's) e 3000 (10 TUE's).

303. O referido documento (**apreendido na MGE**, empresa estranha ao objeto do contrato e concorrente da Siemens, Temoinsa e Mitsui) indica que a Siemens se comprometeria a subcontratar determinadas empresas caso se sagrasse vencedora nos certames (fls. 2322):

Dados para preparação dos MOU

P/Q

partes	10TUE's	48 TUE's
Siemens	70	28
Mitsui	20	12
Temoinsa	10	60

português, pari-passu, pagto direto

Dependendo da divisão de escopo físico a responsabilidade técnica fica para cada (conforme seu escopo (empresa)

Será feito ajuste necessário nos valores dependendo da definição final do escopo.

Os valores a que se refere à MITSUI são valores contratuais: ex: se a Siemens tem um determinado alteração de aumento de valores, a Mitsui tb tem.

Os níveis de preços devem ser iguais

Participação

10 TUE's => Concorrente Siemens / Temoinsa e Mitsui sub-contratadas

48 TUE's => Consórcio Siemens + Temoinsa / Mitsui sub-contratada

Para os 48 => Uma nova empresa indicada pela TEMOINSA estará dentro o escopo da TEMOINSA

304. A MGE alegou que a última vez que o documento foi modificado e salvo foi em 24 de novembro de 2001 pela Mitsui¹⁰², e não pela MGE. Segundo ela, o documento estava sob custódia de Wilson Azevedo, que, antes de ser contratado pela MGE em 15/08/2008, era

¹⁰² Conforme pesquisa de metadados realizada pela empresa de auditoria Deloitte Touche Tohmatsu ("Deloitte"), Anexo 2 da defesa administrativa apresentada pela MGE (SEI 0035953).

VERSÃO PÚBLICA

funcionário da Mitsui e provavelmente levou tal minuta de entendimentos para a MGE, juntamente com seus documentos pessoais.

305. Ora, isso não altera o caráter ilícito de seu conteúdo, na medida em que a data de sua última alteração (24 de novembro de 2001) e a data prevista para celebração por Everton Rheinheimer (Siemens), Masao Suzuki (Mitsui), Maurício Memória (Temoinsa) e pela testemunha Sr. Wilson Azevedo (Mitsui) (14 de dezembro de 2001) são anteriores à data de apresentação dos documentos para habilitação, agendada para 17 de dezembro de 2001 (fls. 1894/1897 do “Apartado”).

306. Veja-se que esse mesmo documento também foi entregue pelos Signatários (fls. 447/451) e, conforme por eles afirmado, Mitsui e Temoinsa estavam presentes em reuniões em que o objeto das manutenções das Séries 2000, 2100 e 3000 foram conversadas e alocadas, e, portanto, a subcontratação aqui seria parte da estratégia de divisão. A subcontratação entre Siemens, Mitsui e Temoinsa foi discutida em conjunto com as concorrentes Alstom, CAF e Bombardier.

307. Entende-se, ademais, que a formalização de compromisso de subcontratação antes de realizada a licitação e da vencedora adjudicá-la reforça a ciência de que ela sabia que seria a provável vencedora e a intenção das empresas de limitar a competitividade no certame, já que, nas concorrências em tela, as empresas e/ou consórcios precisavam comprovar capacidade técnica para executar integralmente os seus objetos, e, portanto, realizá-los, até então, de forma autônoma, independente de uma futura subcontratação. Dessa forma, é inequívoco que a subcontratação aqui foi utilizada como instrumento para viabilizar a implementação do acordo.

308. Os Signatários afirmam, ainda, que alguns dias antes da data estabelecida para a entrega das propostas relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 (10 de junho de 2002) os Srs. Arthur Teixeira (Procint) e Sérgio Teixeira¹⁰³ (Constech) entraram em contato com o Sr. Everton Rheinheimer (Siemens) para realização de novo encontro entre as empresas concorrentes (Temoinsa, Mitsui, Alstom, CAF, Bombardier e Siemens¹⁰⁴) visando a discutir a divisão do objeto de tais licitações. Conforme Histórico da Conduta:

(...) a Siemens seria a empresa vencedora da licitação do projeto CPTM S3000, e que a empresa não precisava apresentar preços competitivos, pois poderia apresentar sua proposta com valores próximos ao orçamento estabelecido pela CPTM. As outras empresas competidoras apresentariam preços superiores à proposta da Siemens e bastante próximas ao orçamento da CPTM, como propostas de cobertura, a fim de que a Siemens saísse vencedora da licitação. Para que todas as empresas pudessem ganhar parte dos contratos, acordou-se que, enquanto a Siemens seria a vencedora do projeto CPTM S3000 (10 trens), as empresas Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa e Mitsui ganhariam o projeto CPTM S2100 (48 trens).

309. Nesse sentido, veja-se que os documentos da Concorrência nº 001/01 (Série 3000) comprovam que a Siemens apresentou proposta com valor bem próximo (R\$ 33.752.936,00) ao valor estimado pela CPTM, a TTrans apresentou preço superior ao da Siemens (R\$ 34.388.959,12) e o Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF) ofertou valor superior ao estimado

¹⁰³ Falecido.

¹⁰⁴ Representadas por Sr. Geraldo Phillippe Hertz Filho (Alstom), Sr. Murilo Cunha (CAF), Sr. Maurício Memória (Temoinsa), Sr. Serge Van Themsche (Bombardier) e o Sr. Masao Suzuki (Mitsui).

VERSÃO PÚBLICA

pela CPTM. Isto é, o acordo anticoncorrencial permitiu que a Siemens vencesse a disputa e adjudicasse o contrato com valor muito próximo ao estimado, aumentando, dessa forma, arbitrariamente o valor do contrato.

310. Veja-se que, em 29 de maio de 2002, antes da data de entrega da proposta, o Sr. Peter Gölitz (Siemens) enviou e-mail, indicando que “diversas partes finalmente se entenderam” a respeito das licitações relativas às Séries 2100 e 3000 (fls. 1494):

O motivo pela postergação do prazo de entrega é que **diversas partes finalmente se entenderam** e ainda se necessita alguns dias para o esclarecimento de detalhes.

Everton poderá fornecer mais detalhes, em todos os casos parece que o assunto esteja se desenvolvendo na “na direção correta” (como nós imaginávamos). (grifos nossos)

311. Nesse sentido, documento manuscrito apreendido na CAF – datado de 04 de junho de 2002¹⁰⁵ – comprova que as empresas realizaram diversas reuniões (vide “conforme reuniões anteriores”) para dividir o escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000. O referido documento traz as “cláusulas” de um acordo de repartição – assinado por representantes das empresas “A” (Alstom), “B” (Bombardier), “C” (CAF) e “D” (Siemens, sendo “D”, aqui considerado como derivação da palavra “Deutsche”) – no qual, conforme tabelas a ele anexadas, os serviços relativos à Série 2100¹⁰⁶ seriam prestados pela Siemens (25%), Alstom (25%) e CAF/Bombardier (50%) e os da Série 3000¹⁰⁷, pela Bombardier (25%), Siemens (25%) e Alstom/CAF (50%) (fls. 2454/2456):

¹⁰⁵ Antes da data definida para apresentação de propostas, qual seja 10 de junho de 2002, resultado de diversos pedidos de adiamento apresentados pelas empresas habilitadas.

¹⁰⁶ Indicada como “RENFE”, dada a origem dos trens.

¹⁰⁷ Indicada como “Siemens”, fabricante dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

REF. INDEX & CIV. REGISTERS WITH COPY TO

- 1) CONFORME REUNIÕES ANTERIORES, A REPA
TIGAÇAO DOS PROJETOS EM TERMOS DE SER-
VIÇOS E FORNECIMENTOS FICA ESTABE-
LECIDA CONFORME ANEXO.



- 2) As condições aplicáveis a essa reunião são

- 2) 30% DE SUBCINTRADA GÍGÓ SERÁ FATO-
RIZADO POR "B" e "D" (15% + 15%) DIRE-
TAMENTE A CPTM.

- 3) 20% DE SUBCONTRATAGÃO SERÁ PAGO AO CONSORCIO "ATC", DUR "B" E "D" (10% + 10%)

NESSE CASO, A ATTRIBUIÇÃO DE IM-
POSTAS É DA CPMF, SENDO DES-
CONTADAS DAS RESPECTIVAS PARTI-
CIPAÇÕES DE "B" E "D".

Caso o percentual de fatura-
mento direto à CPTM seja ele-
vado para 50% ou, na definição
do preço final de "A + C"
seja incluída essa discriminação,
ficaria em efeito a presente cláusula.

VERSÃO PÚBLICA

(Assinatura) Fls. 702

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCOS, FEES E ADMINISTRAÇÃO, FICARÃO INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSE CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPОСTOS, TAXAS E ADMINISTRATIVOS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESTE ITEM, SERÁ MOTIVO DE ACORDO POSTERIOR.

A *[Assinatura]*
 B *[Assinatura]*
 C *Tu*
 D *[Assinatura]*

(Assinatura) Fls. 709 03/03

RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELETÉTRICA: M.T. + CONTROLE + PANTÓGRAFO + CONVERTER + ARMÁRIO AT/BT + ATC + RÁDIO	A
50%	MECÂNICA: TRUQUE + ACT + FREIO + A/C + APARÊNCIA GERAL + PNEUMÁTICA + LIMPEZA + PORTAS	C / B

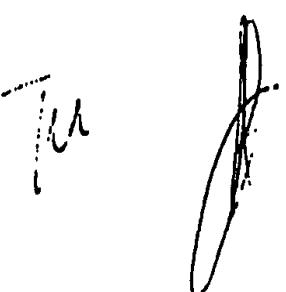
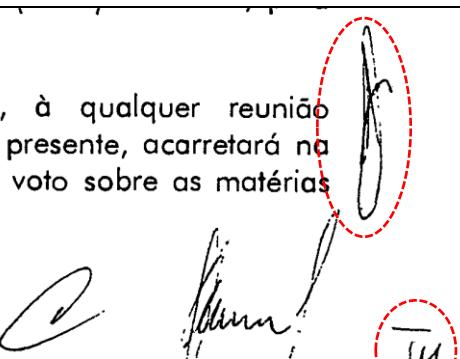
SIEMENS		
25%	MOBILIZAÇÃO+ VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA + LIMPEZA + A/C + INTERIOR DOS CARROS	B
25%	ELETÉTRICA: CADEIA DE TRAÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A / C

Tu *[Assinatura]* *[Assinatura]* *[Assinatura]*

312. Destaca-se que, a partir do documento de fls. 2373/2391, consistente em um Acordo Interno de Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF), é possível observar que o manuscrito

VERSÃO PÚBLICA

acima foi assinado, pelo menos, por David Lopes (representando a Alstom) e José Manuel Uribe Regueiro (representando a CAF, com suas iniciais “JU”).

Documento de fls. 2454/2456	Documento de fls. 2373/2391
	<p>RTES, à qualquer reunião no presente, acarretará na to a voto sobre as matérias</p> <p></p>

313. Ademais, em 06 de junho de 2002, o e-mail trocado entre o Sr. Peter Gölitz (Siemens) e Masao Suzuki (Mitsui), com cópia para Everton Rheinheimer (Siemens) e Wilson Azevedo (Mitsui) trazia simulações a respeito da licitação para a Série 3000 (fls. 466 a 473 e SEI 0156624):

A simulação foi rodada nos dois extremos, que guardamos com dois nomes diferentes (anexos): 1. Em se chegando a um acordo, qual a distribuição que nos permite ganhar com preço (quase) cheio; 2. No caso de não haver acordo, beirando o nível mínimo de preço permitido, qual a situação que nos permite vencer. / É possível simular quaisquer outros casos intermediários, com todas as possíveis combinações de cenários. Algumas delas são realistas, outras impossíveis. Mas o mais provável (do nosso ponto de vista e somente com as informações concretas atuais) são estas duas variantes. [...]¹⁰⁸

314. Esclarece-se que o documento acima foi entregue inicialmente pelos Signatários sem a informação dos destinatários. Entretanto, após alegações dos Representados e solicitação da SG/CADE, os Signatários apresentaram os documentos SEI 0156624 e 0236788, em que constam cópia do e-mail acima e relatório sobre a extração do material eletrônico e metodologia empregada. Esses documentos comprovam quem seriam os destinatários do e-mail, afastando, assim, eventuais dúvidas em relação à credibilidade da prova.

315. Em 20 de junho de 2002 (após a apresentação das propostas comerciais relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 e antes da abertura dessas), o Sr. Carlos Penna (CAF) encaminhou e-mail originariamente recebido do Sr. José Manuel Uribe Regueiro (também CAF) em 19 de junho, no qual era negociada a futura subcontratação pelo Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) das empresas Temoinsa, TTrans e Bombardier, para a prestação

¹⁰⁸ Conforme os Signatários, as simulações “consistem em simulações do resultado do processo licitatório da Série 3000, que levam em conta as notas técnica e comercial que seriam provavelmente obtidas por cada uma das empresas participantes da licitação (...).” Com base nessas simulações, nota-se que os preços apresentados pelos concorrentes, em caso de conluio, seriam muito próximos ao orçamento da CPTM para o projeto. Por outro lado, em uma situação de competição efetiva, a Siemens apresentaria uma proposta de valor até 30% mais baixo do que aquele efetivamente apresentado.

VERSÃO PÚBLICA

dos serviços da manutenção da Série 2100 (fls. 2447/2449 e 2612). Ressalte-se que TTrans (que integrava o Consórcio Trem Azul, em conjunto com Tejofran) e Bombardier participaram como licitantes independentes no certame da Série 2100, concorrendo diretamente com a Alstom/CAF, causando espanto existência de tal negociação para futura subcontratação.

316. Na verdade, tais fatos comprovam que as propostas comerciais apresentadas pelo Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran) e Bombardier foram meramente formais – propostas de cobertura – a fim de simular competição no certame: o vencedor já tinha sido previamente definido por eles (Consórcio CONSMAC) e a retribuição às demais empresas seria formalizada via subcontratação das empresas perdedoras envolvidas no acordo.

317. Nesse sentido, merece destaque o argumento apresentado em sede de defesa por Edson Hira e Juarez Filho (ambos da TTrans) de que, após a entrega das propostas técnica e comercial, ocorrida em 10 de junho de 2002, a TTrans, de fato, participou de negociações com o consórcio mais forte (CONSMAC¹⁰⁹) para tentar ser subcontratada caso não vencesse a licitação.

318. Ora, o fato de a TTrans já ter entregue suas propostas não significa que ela deixou de concorrer para adjudicar o objeto, já que ainda constava como efetiva participante e concorrente no certame. E, ainda mais, a confissão que ela negociou com o consórcio concorrente CONSMAC para tentar ser subcontratada, caso não vencesse a licitação, evidencia a potencial restrição da competitividade por ação dos licitantes.

319. Forçosamente repisa-se que a figura da subcontratação prevista e autorizada pelo edital somente deveria ocorrer após encerrado o processo licitatório. Iniciar uma negociação de subcontratação entre licitantes concorrentes antes disso pode impactar o resultado de efetiva concorrência no certame. Apenas a título de exemplo, poderia ocorrer de a TTrans ser considerada vencedora e, diante de uma prévia negociação com a licitante A (2ª classificada), elas decidirem que a TTrans abriria mão da adjudicação, para que viesse a ser contratada a empresa A, com um valor superior e assim elas dividiriam o contrato ou algum tipo de compensação (como uma subcontratação, aliás).

320. Prosseguindo na análise das provas dos autos, destaca-se documento apreendido na CAF, relatando reunião entre concorrentes sobre a licitação da Série 2100. Em 02 de julho de 2002, funcionários da CAF (entre os quais os Representados Wagner Ibarrola e José Regueiro) trocaram mensagem intitulada “Reunião – 48 Trems”¹¹⁰, trazendo relato de reunião entre a CAF, Alstom, Bombardier, TTrans, Tejofran e a empresa de consultoria Procint para discutir a divisão dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 2457/2460, tradução livre):

Carlos Penna

De: <farizmendi@caf.es>

Para: “Wagner Ibarrola” <ibarrola@cafbrasil.com.br>

¹⁰⁹ Destaca-se que também havia outro consórcio que poderia ser eventualmente forte, que seria o Consórcio Siemens e Temoinsa.

¹¹⁰ Número de trens da frota da CPTM Série 2100.

VERSÃO PÚBLICA

Cc: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>; <juribe@caf.es>; <jalcaide@caf.es>; "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>; "Caf São Paulo" <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>; <dalonso@caf.es>

Enviada em: Quinta-feira, 4 de Julho de 2002 04:29

Assunto: Re: REUNIÃO – 48 TRENS

Com todo respeito, tenho que indicar que nem Wagner e nem Agenor estão preparados/informados para atender estas negociações, as mesmas que temos coordenado desde a Espanha e que na CAF-Brasil somente o Uribe conhece. Por agora não se preocupem.

Segundo informações do Murilo, a reunião não será no dia 10, será no dia 15. A liderança e o acompanhamento devem ser direcionados ao Uribe, seremos a representação espanhola.

Sonia, entendo que você está informado ao Uribe de todos os e-mails que lhe envio?

"Wagner Ibarrola" <iбарrolа@cafbrasil.com.br> con fecha 02/07/2002 16:52:15

Por favor, responda a "Wagner Ibarrola" <iбарrolа@cafbrasil.com.br>

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>, <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>, Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>
Assunto: REUNIÃO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

VERSÃO PÚBLICA

Declarou-se contrária a posição da CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

Wagner Ibarrola

321. Esse e-mail demonstra e sintetiza de forma clara acordos entre concorrentes referentes às licitações das Séries 2100 e 3000. Nota-se que havia certa divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis a cada uma das empresas – e que, no mesmo dia em que as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM (10 de julho), teria sido agendada reunião entre as empresas Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul) e Alstom e CAF (Consórcio CONSMAC e SERMAFER).

322. Além disso, destaca-se do documento acima que a Procint teria feito referência a “um acordo assinado pela alta direção das empresas”, provavelmente aquele reproduzido acima em referência às fls. 2454/2456, consistente no documento manuscrito apreendido na CAF, datado de 04 de junho de 2002, e que foi assinado por representantes das empresas Alstom, Bombardier, CAF e Siemens.

323. Em 10 de julho de 2002, as propostas comerciais foram abertas, tendo sido verificado que as melhores propostas teriam sido apresentadas pelo Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) para a Série 2100 e pela Siemens para a Série 3000, nos exatos termos do acordo para a divisão do mercado demonstrado acima.

324. Em mensagem eletrônica interna da Siemens, de 15 julho de 2002, o Sr. Peter Gölitz (Siemens) afirmou que a Alstom, que havia sido desclassificada pela apresentação de um preço muito alto, poderia, como um “teatro”, recorrer da decisão da CPTM que considerou a Siemens vencedora do processo licitatório da Série 3000, o que reforça ainda mais a ideia de acordo anticompetitivo entre as empresas (fls. 486).

Minha estimativa é de que amanhã ou depois de amanhã seja publicado o resultado no diário oficial (segunda-feira ele não sai).

Depois ainda há 5 dias úteis para recursos, que provavelmente existirão – a Alstom deverá ser desqualificada por preço muito elevado e fará uso de seu direito (mesmo “teatro”, não deixa de ser perigoso (...)

325. De acordo com as informações da licitação da Série 3000, o Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF) não apresentou recurso em face da sua desclassificação, o que, de qualquer

VERSÃO PÚBLICA

forma, indica a implementação do acordo e refuta os argumentos da Representada Bombardier, de que a não apresentação do recurso desautoriza o e-mail acima.

326. Nesse sentido, destaca-se que o Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF), composto por empresas com grande experiência em licitações, foi desclassificado da licitação Série 3000 por apresentar proposta com valor maior do que o estimado pela CPTM, o que demonstra que a sua participação nessa licitação, aliada às provas indicadas acima, foi apenas para simular a concorrência por meio de apresentação de proposta de cobertura.

327. Em sentido convergente, destaca-se o documento apreendido na Alstom, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23 de julho de 2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18 de julho de 2002 sobre a Série 2100, das quais participaram representantes de Alstom, CAF, Bombardier e Procint, destacando-se os Representados David Lopes (Alstom), Murilo Cunha (CAF), José Regueiro (CAF), Wagner Ibarrola (CAF), Carlos Leopoldo (CAF) e Manuel Filho (Bombardier). Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) faria das empresas Bombardier (concorrente que havia participado do certame), Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens) e TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que também havia participado do certame).

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE’s da série 2100 da CPTM.

Ass.: Pauta de reunião com CAF - 16 e 18/jul/02.

(EM VERMELHO SÃO AS DECISÕES TOMADAS PELAS EMPRESAS)

Participantes: **ALSTOM: (Rubens parcial / David / Vitor parcial)**

CAF: (Murilo parcial / Uribe / Pepe Alcaide / Wagner parcial / Carlos parcial)

PROCINT: Luiz Álvaro

BOMBARDIER: Manuel (parcial)

1. Divisão física do escopo:

- ✓ Consorciada ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ Consorciada CAF: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos e de freio;
- ✓ Sub Contratada BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e conversor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração);
- ✓ Sub Contratada TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ SubContratadas T TRANS/Tejofran: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis;
- ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;

328. Documento semelhante – datado de 03 de agosto de 2002, referente à reunião realizada em 1º de agosto de 2002, arrecadado na Alstom, traz novos desdobramentos do processo de subcontratação das empresas concorrentes para prestação de parte do escopo dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 893/894).

329. Nesse sentido, em 27 de agosto de 2002 (um dia antes da assinatura do contrato pelo Consórcio CONSMAC), representantes da Alstom (Sr. Geraldo Phillippe Hertz Filho)¹¹¹ e da CAF (Sr. Murilo Rodrigues da Cunha) assinam acordo no qual determinam que a Alstom seria a responsável por efetuar os entendimentos com a TTrans/Tejofran, a fim de definir o escopo de ambas empresas nos serviços de manutenção da Série 2100, preservados os serviços destinados à CAF e à Bombardier (fls. 2412).

330. Finalmente, em 28 de agosto de 2002, o Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) assinou o contrato relativo à Série 2100 e, em 1º de setembro de 2002, a Siemens assinou o contrato relativo à Série 3000.

331. Contudo, a negociação dos termos do acordo colusivo para divisão das licitações ainda não havia se encerrado. Em 03 de setembro de 2002, o Sr. David Lopes (Alstom) encaminhou mensagem eletrônica ao Sr. Antonio Charro (Alstom) – originariamente recebida do Sr. Juan Maria Iniguez¹¹² (Alstom) em 15 de julho de 2002 – referente aos acordos colusivos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100, afirmando que as subcontratações seriam feitas “por necessidade política” (fls. 1274/1380):

Apos acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-T'Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo

¹¹¹ O Sr. Geraldo Phillippe Hertz Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹¹² O Sr. Juan Maria Iniguez terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Consórcio CONSMAC (Altsom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)¹¹³ (grifos nossos)

332. Nesta mensagem eletrônica, foi anexado documento intitulado “divisão escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão de escopo entre as empresas envolvidas no acordo oclusivo, bem como informações a respeito do impacto da subcontratação da formação de preços do Consórcio (fls. 1147 do “Apartado”):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE’s da série 2100 da CPTM.

Ass.: Divisão da contratação.

1. Consórcio composto por ALSTOM e CAF;

2. **Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, T TRANS e TEMOINSA;**

3. **Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio (ALSTOM + CAF) alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58.**

4. A divisão física do escopo ficou combinada como a seguir:

- ✓ ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
- ✓ CAF e BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e convertidor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração)
- ✓ TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ T TRANS: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE’s e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE’s e aplicação de itens vandalizáveis;
- ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;

5. Situação financeira do projeto após divisão física e financeira:

SITUAÇÃO	GA 008 APROVADA	ATUAL
Preço de venda (Parte da ALSTOM sem taxas)	23,7 MEuros	19,1 MEuros

¹¹³ Na CAF, foi apreendido documento intitulado “Acordo Interno de Interfaces” – referente à prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100 – no qual constavam como partes a Alstom/CAF (integrantes do Consórcio CONSMAC, vencedor da licitação), e Bombardier, Temoinsa e TTrans/Teojofran como subcontratadas (fls. 3726/3753 do “Apartado”). As subcontratadas, inclusive, indicaram representantes para atuarem na gestão do Consórcio CONSMAC (vide Organograma constante das fls. 2503/2506 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA		
<i>Preço de venda (Parte da ALSTOM com taxas)</i>	27,6 MEuros	21,9 MEuros
<i>Câmbio Euro/BRL</i>	2,435	2,435
<i>Encargos gerais (KG, KC, KS, KT percentagens brasileiras)</i>	9,69%	9,46%
<i>Contingências</i>	7,02%	8,13%
<i>Margem líquida</i>	12,03%	12,10%
<i>Margem bruta</i>	21,72%	21,56%
<i>Parte importada</i>	15,60%	16,84%
<i>Material</i>	38,50%	28,64%
<i>Mão de obra</i>	29,70%	22,06%
<i>Serviços</i>	31,80%	49,30%

6. Parte dos serviços as empresas subcontratadas efetuarão faturamentos diretamente à CPTM, limitado a 30% do total do Contrato;
7. Sobre o valor que as empresas subcontratadas efetuarão faturamentos para a ALSTOM (6,1 MEuros), no recálculo da GA 008 estão incidindo o KT, KC, KS e Network Fee;
8. Ver GA 008, em anexo, do recálculo do projeto após divisão física e financeira do projeto.

15/jul/02 (grifo nosso)

333. Importante destacar que no e-mail acima, apreendido na Alstom, está previsto “**Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio Alstom/CAF alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58**”. Ora, a corroborar que a subcontratação não seguiu a lógica legal e economicamente prevista de tal instituto - como pretendem ressaltar os Representados -, verifica-se que ela resultou em um aumento de 15% no valor da proposta apresentada pelo Consórcio CONSMAC. Veja-se que, tendo sido o Consórcio CONSMAC habilitado desde o início, ele teria condições de entregar o objeto licitado, mas resolveu subcontratar alguém que aumentou o total da proposta, ao invés de torná-la mais competitiva, argumento esse que exclui qualquer racionalidade econômica e apenas corrobora que as subcontratações em questão se prestaram a implementar a formação do cartel na licitação para prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100, e que o aumento da proposta visaria a recompensar as empresas subcontratadas pela apresentação de propostas de cobertura no certame, o que resultou em prejuízos ao Erário.

334. Em 01 de outubro de 2002, o Sr. David Lopes (Alstom) encaminha e-mail para o Srs. José Regueiro, Murilo Cunha, Jose Alcaide Moreno¹¹⁴ (funcionários da CAF), Rubens Rezende¹¹⁵ e Antônio Charro (funcionários da Alstom) e Andras Mesics, Manuel Rio, Serge Van Themsche, Míriam Pulino (funcionários da Bombardier) – intitulado “Subcontratação Manutenção TUE’s Série 2100”. Nesse e-mail, são abordadas questões operacionais da subcontratação da Bombardier – que participou da licitação, de forma independente – pelo Consórcio CONSMAC (fls. 3754/3757 do “Apartado”).

¹¹⁴ O Sr. Jose Alcaide Moreno terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹¹⁵ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

335. Em 02 de dezembro de 2002, Jose Alcaide Moreno¹¹⁶, Carlos Penna e José Regueiro (todos CAF) recebem mensagem, na qual, dentre outros assuntos, há referência à existência do acordo colusivo na licitação vencida pelo Consórcio CONSMAC referente à Série 2100 (fls. 2461/2462):

"Murilo Cunha" <mrccons@uol.com.br> con fecha 29/11/2002 16:05:53

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC:
Asunto: Re: CONSMAC COMISIONES

Fernando, favor reler o fax que foi enviado a você em 09/06/2002 que é o acordo submetido a você e aprovado por telefone que determina o seguinte:

Se não houvesse acordo entre o bloco 1(ABCeD) e bloco 2(E e F) e bloco 1 ganhasse a concorrência pagar-se-ia a Procint 2+1 só.
Se houvesse acordo, como houve, pagar-se-ia 2+4(ver tal fax): tenho cópia do original assinado por A,B,C,D,E,F e Procint.

Murilo

336. O documento acima comprova (i) a existência do acordo entre seis empresas, as quais, a partir dos demais documentos acima indicados seriam Alstom, Bombardier, Caf, Siemens, TTrans e Temoinsa; (ii) a participação e coordenação da Procint na sua implementação e (iii) realização de pagamento à Procint pela consultoria realizada.

337. Ainda a corroborar o acordo existente entre as empresas, relacionadas às licitações das Séries 2100 e 3000, destaca-se documento arrecadado na Temoinsa. Trata-se de fax datado de 04 de dezembro de 2002, após a assinatura do contrato da Série 3000 pela Siemens, contendo reprodução de mensagens eletrônicas trocadas entre os Srs. Everton Rheinheimer (Siemens) e Alvaro Colomer¹¹⁷ (Temoinsa), bem como de anotação manuscrita do Sr. Maurício Memória (Temoinsa), que menciona reunião desse com Ronaldo Cavalieri (Siemens), a ser encaminhada ao Sr. Everton Rheinheimer (Siemens) – que traz indicativos de que a Siemens houvera se comprometido a subcontratar a Temoinsa para prestação de parcela do escopo dos serviços da Série 3000, tendo, contudo, optado por subcontratar a MGE (fls. 270/279 do “Apartado”, tradução livre, destaques nossos):

De: <dsiles@temoinsa.com>

Para: <tmichile@temoinsa.tie.cl>

Enviada em: sexta-feira, 29 de novembro de 2002, 09:05

Prezado Sr. Colomer,

¹¹⁶ O Sr. Jose Alcaide Moreno terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹¹⁷ O Sr. Alvaro Colomer terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Decidimos aceitar sua oferta como confirmada abaixo e lhe enviaremos, nos próximos dias, um rascunho do contrato a ser assinado entre nossas empresas para comentários.

Com relação à participação da TMI nos 10 MEU's, lamentamos informar que isso não é possível devido ao fato de que já subcontratamos o respectivo escopo de trabalho à MGE.

Atenciosamente,

Everton Rheinheimer

----- Mensagem Original -----

De: acolomerc@temoinsa.com [mailto:acolomerc@temoinsa.com]

Enviada em: segunda-feira, 28 de outubro de 2002, 04:48

Para: EVERTON RHEINHEIMER; jvega@ssa.siemens.es

Assunto:

Prezado Sr. Rheinheimer,

Gostaria de esclarecer nossa última oferta feita em Madri em 3/10/02, a qual não foi alterada:

A TMI oferece a vocês em Madri, na presença do Senhor Julio Veja e com relação à contratação de 48 trens da CPTM série 2100:

- a) Pagamento por Mauricio Memoria (de sua comissão) de uma taxa total de R\$ 1.000.000,00 líquido, por exemplo: todas as taxas pagas por ele ou sua empresa.
- b) Pagamento pela Temoinsa Brasil/Espanha de uma taxa total de R\$ 1.500.000,00.
- c) Ambos os pagamentos a serem feitos de acordo com o cronograma de pagamento do contrato (60 meses) e, obviamente, ajustados de acordo com a fórmula de ajuste de preço do contrato.

Estes pontos coincidem exatamente com os conteúdos de seu e-mail, nos mesmo pontos a), b) e c) e foi dito, e, pelo presente, confirmado novamente hoje pela TMI.

Na reunião e em relação ao parágrafo d) de seu e-mail, nosso Sr. Amador Rodriguez também lhe mostrou nosso interesse em continuar colaborando com vocês na

VERSÃO PÚBLICA

manutenção dos 10 EMU's série 3000, na medida em que se refere ao nosso escopo de fornecimento (ar condicionado, telink e interiores), uma vez que entendemos, logicamente, que, em virtude de nossa consideração de fornecedores desses equipamentos à Siemens, nós podemos fazer este trabalho muito bem.

Portanto, nossa proposta, firme e confirmada, conforme os parágrafos a, b & c não muda e continua em vigor.

A colaboração na manutenção dos 10 EMU's é uma proposta da TMI, (proposta da TMI como a continuação das conversas previamente ocorridas a esse respeito), não um requisito.

Na TMI, tanto o Sr. Mauricio Memoria quanto o Sr. Amador Rodriguez e eu não tentamos mudar as propostas e lamentamos pelos possíveis mal-entendidos que possam ter surgido.

Espero que esse e-mail esclareça estes mal-entendidos e tomo a liberdade de enviar uma cópia desta mensagem ao Sr. Julio Vega, uma vez que ele estava presente durante as negociações.

Espero que nossa posição se mantenha clara para você. Sempre nos esforçamos para cumprir nossos compromissos com todos os grandes e pequenos clientes e fornecedores, já que, em longo prazo, é a única forma de construir relações de confiança entre as partes dos contratos. Lamentamos, novamente, pelos possíveis mal-entendidos a este respeito.

Aguardamos sua decisão final. Atenciosamente,

Alvaro Colomer

338. Nota-se que o e-mail acima faz referência a duas licitações: Série 2100 e 3000, corroborando o acordo celebrado entre Siemens, Temoinsa e Mitsui, conforme memorando destacado acima, mas que, segundo os Signatários não foi implementado por descumprimento pelo Sr. Maurício Memória (Temoinsa) das condições de cooperação entre as empresas. Assim, ao contrário do combinado inicialmente, ocorreu a subcontratação da MGE pela Siemens na Série 3000, em vez da contratação da Temoinsa.

339. Por fim, destaca-se e-mail apreendido na CAF, intitulado “Revisão Geral CONSMAC”, que, embora seja posterior às assinaturas dos contratos, retoma as divisões de escopo das Séries 2100, na medida em que trata do acordo inicialmente firmado para divisão do certame em quatro partes (Alstom, CAF, Bombardier e TTrans). Com efeito, em 04 de setembro de 2003, funcionários da CAF (entre eles o Representados José Regueiro e Wagner Ibarrola voltam a discutir com representante da CAF (Sr. Murilo Cunha) a questão da subcontratação, pelo Consórcio CONSMAC, da empresa TTrans (integrante do Consórcio Trem Azul em conjunto com a Tejofran), que foi seu concorrente no certame (fls. 2485/2486, tradução livre).

Bom dia, para que todos possamos falar a mesma língua sobre este assunto, me permito explicar a situação:

1- O Consórcio estabeleceu uma divisão financeira de 20% por empresa com algumas particularidades especiais em torno da Temoinsa e da Ttrans.

VERSÃO PÚBLICA

2- Alstom não aceitou a divisão técnica em partes iguais.

Isto originou uma divisão de escopo por empresa que não ficou muito exata e tivemos que assumir parte das melhorias (freio-tração) e parte da manutenção não mecânica (conversor).

3- Ttrans teve a seu cargo a modernização das oficinas e a Revisão Geral.

Não estava claro se as oficinas contemplavam os equipamentos pesados (Torno, Trator de manobras...).

Tampouco se concordava com o ponto de vista da Ttrans sobre o conteúdo da RG.

4- Com esta situação e para poder chegar a um valor previsto para cada empresa foi necessário distribuir parte da Mobilização e da RG com o Consórcio (esta é a razão pela qual cobramos parte da obra civil e pela qual nos corresponde parte de cada RG das 24 previstas no contrato).

5- Com todo, ficou muito claro que nosso escopo era a manutenção preventiva do ciclo curto e que não tínhamos nenhuma obrigação na Revisão Geral (documento firmado com a Alstom que, além disso, proíbe qualquer mudança no que foi acordado financeiramente).

6- Surge agora um acordo com a CPTM que adianta o dinheiro de 6 Revisões Gerais para reparar os 6 trens parados de sua responsabilidade.

7- Eu entendo que estes 6 trens não são parte dos 24 previstos no contrato para Revisão Geral e explico meu ponto de vista:

- Não são trans com número de quilômetros suficientes para Revisão Geral.

- Não passam por revisão preventiva há 2 anos.

- Estão completamente devorados (suas peças foram usadas para recuperar outros 4 trens da CPTM que estavam parados desde o início do contrato).

8- Já deixei claro à Alston que nós temos que receber a parte correspondente a 24 Revisões Gerais sem ter que fazer nada de RG, pois este dinheiro é para uso na revisão preventiva.

Também lhes expliquei que não teríamos interesse em participar da recuperação desses 6 trens (que ainda não está claro se são parte dos 24 ou se são um aditivo a parte) se a CPTM não puser as peças faltantes, pois o dinheiro de uma RG não é suficiente para comprar o que está faltando (aqui a Alstom se reuniu com a Bombardier para ver se eles aceitavam entrar na reparação dos 6 trens e, como me informou a Bombardier, não aceitaram).

9- Posteriormente à minha reunião com a Alstom, Murilo teve outra com a Procint e Alstom que já lhe foi explicada ao Fernando por telefone e que vem a corroborar que a CPTM deve incluir os equipamentos que faltam.

VERSÃO PÚBLICA

Devemos aguardar que a CPTM emita o aditivo e que se realize uma próxima reunião de Presidentes para confirmar que realmente isto se entende assim.

Obrigado a todos por permitirem minha explicação.

Saudações

Uribe (grifos nossos)

340. Veja-se que, em relação a vários desses documentos, os Representados alegam que os contatos seriam lícitos porque ocorreram no âmbito do consórcio e após a publicação do resultado das concorrências, ou então que as subcontratações foram negociadas após a apresentação das propostas. Contudo, a análise sistemática das provas acima indica que a alocação, divisão e definição de como os consórcios e as subcontratações seriam implementadas foram discutidas antes, durante e depois das licitações. Tais informações foram apontadas pelos Signatários e confirmadas a partir de documentos apreendidos nas sedes de várias Representadas.

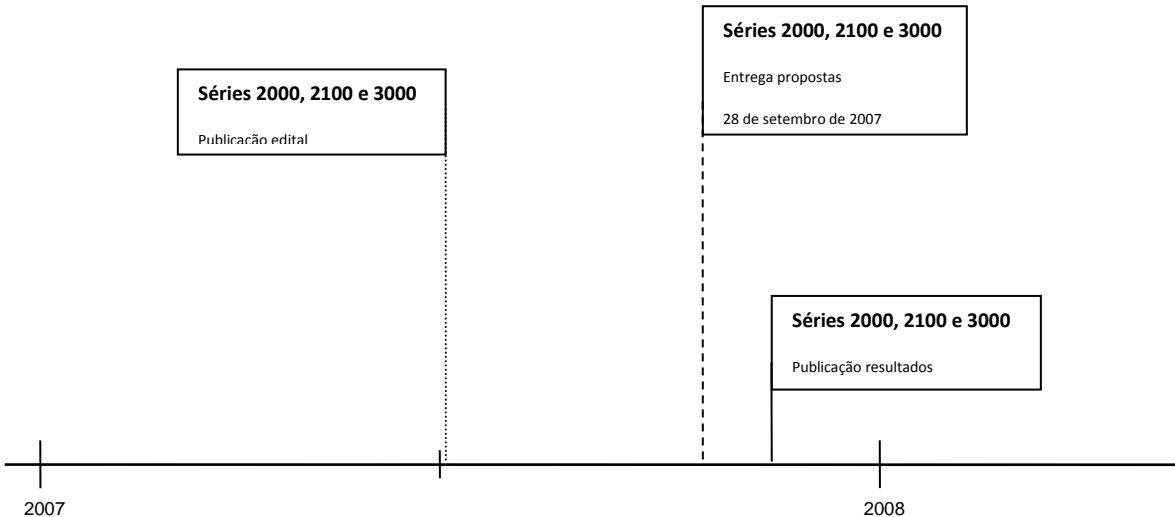
341. Pelo exposto, nas licitações para a reforma de trens das Séries 2000, 2100 e 3000, que ocorreram entre 2000 e 2002, as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui celebraram acordo anticompetitivo para definir as vencedoras de cada certame e quais delas seriam subcontratadas, dividindo o escopo das licitações, acordo esse que contou com o auxílio da consultoria Procint, que participou de reuniões para coordenar as empresas, fatos esses que causaram um aumento no preço das propostas efetivamente apresentadas e em prejuízos ao Erário.

III.4.1.2.2. 2ª Rodada de Acordos Colusivos. Período: 2006-2008

342. Uma vez que se aproximava o fim da vigência dos contratos para prestação dos serviços de manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 – assinados em 2001 e 2002 – a CPTM lançou as concorrências nºs 8085631011, 8135731011 e 8095730111¹¹⁸, conforme linha do tempo abaixo.

¹¹⁸ Destaca-se que as Concorrências nºs 8085631011, 8135731011 e 8095730111 também são objeto de investigação no Processo nº 0026430-48.2014.8.26.0050, em trâmite na 28ª Vara Criminal de São Paulo.

VERSÃO PÚBLICA



a) Série 2000. Período: 2006-2007

343. Quanto à manutenção dos trens Série 2000, aproximando-se o vencimento do contrato nº 848390101200¹¹⁹, a CPTM instaurou o procedimento licitatório nº 8085631011, para contratação de “prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva de 30 (trinta) Trens-unidade Elétricos da Série 2000, com fornecimento de materiais, insumos e equipamentos”, pelo prazo de 48 meses, com o valor estimado em R\$ 213.500.000,00¹²⁰, base dezembro de 2005. Em resumo, os principais fatos do procedimento licitatório:

- (i) Em 31 de março de 2006, foi publicado o aviso de licitação com previsão para disponibilização do edital¹²¹ no período de 05 de abril de 2006 a 19 de maio de 2006;
- (ii) Em 31 de março de 2007, o edital foi republicado e a sessão para recebimento das propostas agendada para o dia 13 de setembro de 2007, adiada para o dia 25 de setembro de 2007 e, novamente, para o dia 28 de setembro de 2007;
- (iii) Em 28 de setembro de 2007, as empresas e consórcios apresentaram documentos:
 - MPE;
 - Consórcio COBRAMAN II: Alstom, Bombardier e CAF;

¹¹⁹ Celebrado entre a CPTM e o Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.)

¹²⁰ Valor atualizado para R\$ 220.476.987,85, base setembro de 2007.

¹²¹ A licitação era na modalidade concorrência, tipo técnica e preço. O edital previa: (i) participação de empresas isoladamente ou em consórcio (item 3.1); (ii) admissão de participação apenas de empresas estabelecidas no Brasil (item 3.1.).

VERSÃO PÚBLICA

- Consórcio Paulista de Serviços Ferroviários (SERVEFER): Tejofran e Temoinsa.
- (iv) Em 02 de outubro de 2007, todas as empresas e consórcios foram habilitados;
- (v) Em dia 10 de outubro de 2007, a CPTM publicou a ata do julgamento das propostas;
- (vi) Em 19 de outubro de 2007, a comissão de licitação decidiu classificar os concorrentes na seguinte ordem:
- 1º Lugar: Consórcio COBRAMAN II (Alstom, Bombardier e CAF), com nota técnica 9,83 e proposta de R\$ 213.016.649,36;
 - 2º lugar: Consórcio SERVEFER (Tejofran e Temoinsa), com nota técnica 9,83 e proposta de R\$ 213.436.225,24;
 - 3º lugar: MPE, com nota técnica 9,40 e proposta de R\$ 295.928.336,80.
- (vii) Em 25 de outubro de 2007, o objeto da Concorrência foi adjudicado em favor do Consórcio COBRAMAN II, no valor total de R\$ 213.016.649,36;
- (viii) Em 13 de novembro de 2007, a CPTM e o Consórcio COBRAMAN II (Alstom, Bombardier e CAF) assinaram o contrato nº 808563101100¹²², com prazo de vigência de 48 meses, no valor total de R\$ 213.016.649,36.

b) Série 2100. Período: 2006-2008

344. Quanto à manutenção dos trens Série 2100, aproximando-se o vencimento do contrato nº 814510101200¹²³, a CPTM instaurou o procedimento licitatório nº 8135731011, para contratação de “serviços de manutenção preventiva e corretiva, revisão geral e execução de melhorias de projeto em 48 Trens-unidade Elétricos da Série 2100, com fornecimento de matérias, insumos e equipamentos” pelo prazo de 48 meses, com o valor estimado em R\$ 280.000.000,00¹²⁴, base março de 2007. Em resumo, os principais fatos do procedimento licitatório:

- (i) Em 01 de junho de 2007, a CPTM realizou audiência pública para apresentação da licitação;

¹²² O contrato nº 808563101100 foi objeto de dois aditamentos, que, em síntese, prorrogaram o seu prazo em 18 meses e ampliaram o seu valor em R\$ 39.114.744,94.

¹²³ Celebrado entre CPTM e consórcio CONSMAC (Alstom e CAF).

¹²⁴ Atualizado para R\$ 289.150.148,00, base setembro de 2007.

VERSÃO PÚBLICA

(ii) Em 20 de julho de 2007, foi publicado o aviso de licitação com previsão para disponibilização do edital¹²⁵ no período de 20 de julho de 2007 a 05 de setembro de 2007;

(iii) Em 28 de setembro de 2007¹²⁶, as empresas e consórcios apresentaram documentos:

- TTrans;
- Consórcio COMAFER: Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran.

(iv) Em 02 de outubro de 2007, a empresa e o consórcio foram habilitados;

(v) Em dia 10 de outubro de 2007, a CPTM julgou as propostas técnicas;

(vi) Em 16 de outubro de 2007, foram abertas as propostas comerciais;

(vii) Em 19 de outubro de 2007, a comissão de licitação decidiu a classificação:

- 1º Lugar: Consórcio COMAFER (Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran), com nota técnica 9,83 e proposta de R\$ 282.517.177,30;
- 2º lugar: TTrans, com nota técnica 8,13 e proposta de R\$ 283.360.000,31.

(viii) Em 14 de novembro de 2007, a CPTM e o Consórcio COMAFER (Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran) assinaram o contrato nº 813573101100¹²⁷, com prazo de vigência de 48 meses, no valor total de R\$ 282.517.177,30;

(ix) Em 03 de novembro de 2008, a CPTM autorizou a subcontratação do Consórcio TETRANS, formado por TTrans e FVL Rodoferroviário e Fricção Ltda., para execução parcial do “Evento D – Serviços Gerais de Revisão Geral de Trens-Unidade” no que se refere aos serviços descritos nos itens A2.3, A3.4, A4, A5, F3 e H, indicados no Anexo F do Anexo 1 do contrato principal.

c) Série 3000. Período: 2006-2008

345. Quanto à manutenção dos trens Série 3000, aproximando-se o vencimento do contrato nº 836210101200¹²⁸, a CPTM instaurou o procedimento licitatório nº 8095730111, para contratação de “serviços de manutenção preventiva e corretiva, revisão geral e execução de melhorias de projeto em 10 Trens-unidade Elétricos da Série 3000, com fornecimento de

¹²⁵ A licitação era na modalidade concorrência, tipo técnica e preço. O edital previa: (i) Admissão de participação apenas de empresas estabelecidas no Brasil (item 3.1.) e (ii) Participação de empresas isoladamente ou em consórcio (item 3.2 e 4). Ele foi retirado por 36 pessoas entre físicas e jurídicas.

¹²⁶ Tendo em vista os dois aditamentos.

¹²⁷ O contrato nº 808563101100 foi objeto de dois aditamentos, que, em síntese, prorrogaram o seu prazo em 18 meses e ampliaram o seu valor em R\$ 41.667.479,19.

¹²⁸ Celebrado entre CPTM e Siemens.

VERSÃO PÚBLICA

matérias, insumos e equipamentos”, pelo prazo de 48 meses, com o valor estimado em R\$ 55.800.000,00¹²⁹, base março de 2007. Em resumo, os principais fatos do procedimento licitatório:

- (i) Em 01 de junho de 2007, a CPTM realizou audiência pública para apresentação da licitação;
- (ii) Em 20 de julho de 2007, foi publicado o aviso de licitação com previsão para disponibilização do edital¹³⁰no período de 20 de julho de 2007 a 05 de setembro de 2007;
- (iii) Em 28 de setembro de 2007¹³¹, as empresas e consórcios apresentaram documentos:
 - MPE;
 - Siemens.
- (iv) Em 02 de outubro de 2007, todas as empresas foram habilitadas;
- (v) Em dia 10 de outubro de 2007, a CPTM realizou o julgamento das propostas técnicas;
- (vi) Em 16 de outubro de 2007, foram abertas as propostas comerciais;
- (vii) Em 19 de outubro de 2007, a comissão de licitação decidiu a classificação:
 - 1º Lugar: Siemens, com nota técnica 10 e proposta de R\$ 55.238.147,62;
 - 2º lugar: MPE, com nota técnica 9,4 e proposta de R\$ 56.552.690,58.
- (viii) Em 5 de novembro de 2007, a CPTM e a Siemens assinaram o contrato nº 809573101100¹³², com prazo de vigência de 48 meses, no valor total de R\$ 55.238.147,62;
- (ix) Em 16 de maio de 2008, a CPTM autorizou a subcontratação da MGE, para execução parcial do “Evento A – Serviços de apoio à manutenção preventiva e corretiva”.

346. De forma a visualizar as três licitações acima, segue o quadro abaixo:

Quadro Resumo das Concorrências – 2ª Rodada				
Concorrência	Participantes	Vencedor	Valor do Contrato	Subcontratados

¹²⁹ Atualizado para R\$ 56.885.443,92, base setembro de 2007.

¹³⁰ A licitação era na modalidade concorrência, tipo técnica e preço. O edital previa: (i) Admissão de participação apenas de empresas estabelecidas no Brasil (item 3.1.) e (ii) Participação de empresas isoladamente ou em consórcio (item 3.2 e 4). Ele foi retirado por 33 pessoas entre físicas e jurídicas.

¹³¹ Tendo em vista dois adiamentos.

¹³² O contrato nº 809573101100 foi objeto de um aditamento, que, em síntese, prorrogou o seu prazo em 12 meses e ampliou o seu valor em R\$ 8.140.160,75.

VERSÃO PÚBLICA				
Nº 8085631011 (Série 2000) – 30 TUEs	1. Consórcio COBRAMAN II (CAF, Alstom e Bombardier), 2. Consórcio SERVEFER (Tejofran e Temoinsa), 3. MPE	Consórcio COBRAMAN II	R\$ 213.016.649,36	-
Nº 8135731011 (Série 2100) – 48 TUEs	1. TTrans, 2. Consórcio COMAFER (Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran)	Consórcio COMAFER (Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran)	R\$ 282.517.177,30	Consórcio TTRANS, formado por TTrans e FVL Rodoferroviário e Fricção Ltda.
Nº 8095730111 (Série 3000) – 10 TUEs	1. MPE, 2. Siemens	Siemens	R\$ 55.238.147,62	MGE

d) 2ª Rodada de Acordos Colusivos

347. Os documentos colacionados abaixo e as informações dos procedimentos licitatórios comprovam que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2ª rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1º rodada de manutenção. Para tanto, constatou-se a participação das empresas de Consultoria Procint e Constech, coordenando e auxiliando na implementação do acordo. Vejamos.

348. Em **anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom)**, datada de 21 de fevereiro de 2006, consta previsão que possivelmente o edital relativo aos serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2000 seria lançado em abril ou maio daquele ano (fls. 829 do “Apartado”), contendo, ainda, referências a MPE e Tejofran, que viriam a ser empresas concorrentes:

VERSÃO PÚBLICA

→ Colaborar com o Cade para o caso da CPTM → deve ser confirmado (MPF / TEFORAN) → 120 MR nosso → sobre CPTM → o pagamento de edital seria "abril - Maio -"

CPTM 28 trens → audiência pública para próximo mês → edital para setembro/06.

21 dias para Cofeurbra = CPTM → cotas de cada reunião da hoje (mais tabela → apresentar proposta) → verificar se há de rádio? → PS faturar → Rio Trilhos → AS → seu pagamento 380kRias → 1035 → aditivo finalizado → foi para o DE na sessão passada.

Ventilados - Bilhetagem → Rio Trilhos → reuniões pedida de cotas.

Metrô DF - abertura de vistas → aditivo SGF → apresentar pedido de ida → pedido será feita → PS fechar proposta de 400 obs e vai representar.

349. Em 12 de março de 2007, antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, o Sr. David Lopes enviou e-mail aos Srs. Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (fls. 372/373 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA										
Divisão anterior a valores atuais			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	
Contrato	TUE	carros	total carros							
Consmag	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244		14.175.600	47.022.163	33.076.401
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188				
série 3000	10	4	40				49.020.000			
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização			102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401	
Total Geral			443.159.924							
Manutenção										
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Consmag	48	3	144			19		61	66	144
Cobraman	30	4	120	42	36	42				120
Cob Adt	12	4	48	24		24				48
BV 5500	12	2	24		16			8		24
série 3000	10	4	40				40			40
série 4400	32	3	96				30		33	96
1700	25	4	100	40	40	20				100
			572	106	92	101	70	69	68	33
				Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%
Fat. Mês			20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000
										660.000
										660.000
Rev. Geral										
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Consmag	24	3	72					36	36	72
série 3000	5	4	20				20			20
Cobraman	28	4	112	30	30	30				90
			204	30	30	30	20	36	36	0
				Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%	17,6%
Fat.			600.000	122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000
										-
Manutenção e Revisão Geral			808.800.000	145.200.000	128.400.000	139.200.000	96.000.000	104.400.000	103.200.000	39.600.000
										39.600.000
Aumento Real										
			82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%

Legenda: A: Alstom; B: Bombardier; C: CAF; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Tejofran; TM: Temoinsa; TT: TTrans

350. Uma linha de argumento trazida pelos Representados David Lopes, Temoinsa, Maurício Memória, Wilson Daré e Amador Peñin (todos da Temoinsa), em defesa conjunta, foi a de que a tabela acima versava sobre estudos e projeções mercadológicas para saber *quais os possíveis valores que seriam adotados em eventuais novas licitações para identificar, desde já, a conveniência de participação, bem como as possibilidades de participação.*

351. Ora, chama-se atenção para o fato de que a planilha se chama “Divisão de Mercado”, retoma inicialmente uma “Divisão anterior”, sendo que nas licitações da 1ª Rodada as provas indicaram que as licitações haviam sido realmente divididas entre os concorrentes. Há uma previsão, por consequência, de uma nova divisão (como indica o nome do arquivo), com empresas que, conforme será visto abaixo, de fato realizaram nova alocação privada dessas licitações, e contendo um nível tal de informação (termos percentuais e faturamento de empresas concorrentes, bem como o aumento real caso essa divisão fosse implementada), que não tornam plausíveis os argumentos trazidos pelos Representados.

352. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos mantidos no passado, destaca-se e-mail apreendido na Alstom. Em 16 de abril de 2007, o Sr. Cesar Ponce de Leon¹³³ enviou e-mail ao Sr. Luiz Ferrari (ambos da Alstom), no qual relata conversa telefônica com o Sr. Maurício Memória (Temoinsa). Segundo o relato, ambos conversaram acerca das audiências públicas preparatórias para licitações de manutenção e reabilitação dos

¹³³ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

treens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, tendo sido informado que a Procint estava atuando, mas que não se deveria excluir do acordo as empresas Temoinsa, Tejofran, IESA e NPE (possivelmente MPE): deveriam, enfim, fazer um acordo como o do passado (fls. 1262/1264 do “Apartado”, tradução livre):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Teofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha?? (grifos nossos)

353. Em outro e-mail apreendido na Alstom, enviado no mesmo dia, cerca de três horas após o e-mail acima, o Sr. Luiz Ferrari (Alstom) responde ao Sr. César Ponce de Leon (Alstom) – com cópia para o Sr. Ruy Grieco (Alstom) – informando que estavam conversando “entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa”, indicando que as grandes empresas que haviam se sagrado vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações relativas às licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantendo informado.

Outro ponto importante - o COBRAMAN I só pode ser aditado por "contrato emergencial", mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Aí existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos próprios (acho pouco provável).

Saludo,

Luiz Fernando

VERSÃO PÚBLICA

354. Em 13 de junho de 2007, o Sr. David Lopes (Temoinsa) enviou e-mail para o Srs. Maurício Memória (Temoinsa) e Wilson Daré (Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran). Intitulada “Reunião 13/jun/07”, tal mensagem traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”¹³⁴ (fls. 621/623 do “Apartado”):

“Vejam o que discutimos e o que combinamos.

David”

Atual		Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	55%
ABC		67,7%	58%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston	32%
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF	32%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier	32%
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar

(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

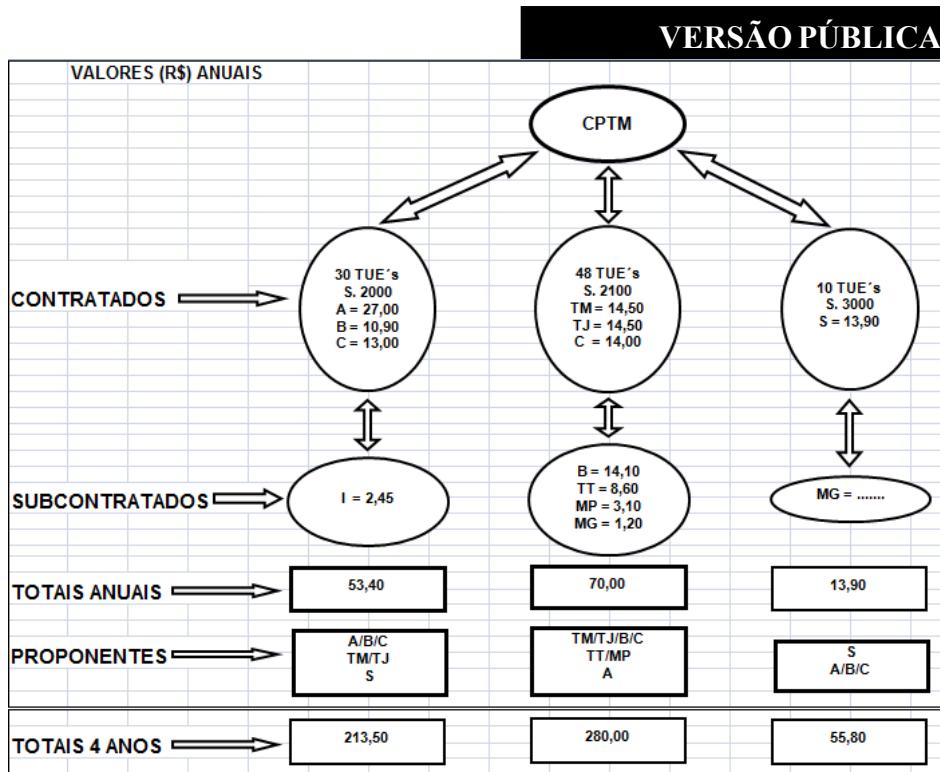
(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual		Atual	Proposta	Proposta		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual	71%
ABC		67,7%	61%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston	55%
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF	55%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier	55%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens	54%
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais	129%

4 anos	por ano	
Série 2000	213.500,00	53.375,00
Série 2100	280.000,00	70.000,00
Série 3000	55.800,00	13.950,00
	549.300,00	137.325,00

¹³⁴ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver.xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).



355. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames¹³⁵, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, TTrans, Tejofran, MPE e IESA) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento¹³⁶ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

356. Verifica-se que os documentos têm data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências, o que demonstra que as empresas estabeleceram contato para dividir o escopo das concorrências mencionadas, já que tal riqueza de detalhes, envolvendo tantos concorrentes, não seria factível de ser elaborado apenas como um estudo interno da Temoinsa.

357. Nova tabela apreendida na Temoinsa, de 20 de junho de 2007, traz a previsão de faturamento anual e mensal para as empresas TMI (Temoinsa), TJ (Tejofran), C (CAF), B (Bombardier), TT (TTrans), MPE e MGE, caso a divisão de mercado fosse implementada nos termos propostos. Ademais, há a indicação de como a Temoinsa iria dividir os frutos do acordo colusivo internamente (fls. 559 do “Apartado”, destaque nossos):

¹³⁵ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

¹³⁶ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

VERSÃO PÚBLICA											
Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)	GR							
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	30%	0,7275				
ABC	67,7%	58%	ABC	55%	MO	70%	0,8575				
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston						
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF						
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier						
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%					
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%					
(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran											
(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar											
(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000											
(4) - Siemens, MGE											
OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC											
Atual	Atual	Proposta	Proposta	GR							
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual	71%					
ABC	67,7%	61%	ABC	55%							
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston	55%					
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF	55%					
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier	55%					
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens	54%					
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais	129%					
4 anos por ano											
Série 2000	213.500,00			53.375,00							
Série 2100	280.000,00			70.000,00							
Série 3000	55.800,00			13.950,00							
	549.300,00			137.325,00							

358. Além disso, ainda antes da apresentação das propostas¹³⁷, em 13 de julho de 2007, o Sr. David Lopes envia mensagem eletrônica ao Sr. Wilson Daré (ambos da Temoinsa) – intitulada “mapa da divisão” –, na qual anexa o documento, que contém detalhamento da divisão das licitações das Séries 2000, 2100 e 3000. No caso, traz previsão específica de que os vencedores da licitação para a Série 2100 (Alstom, Bombardier e CAF) deveriam destinar 40% do valor do contrato para a Temoinsa e Tejofran (fls. 448/449 do “Apartado”):

“Daré

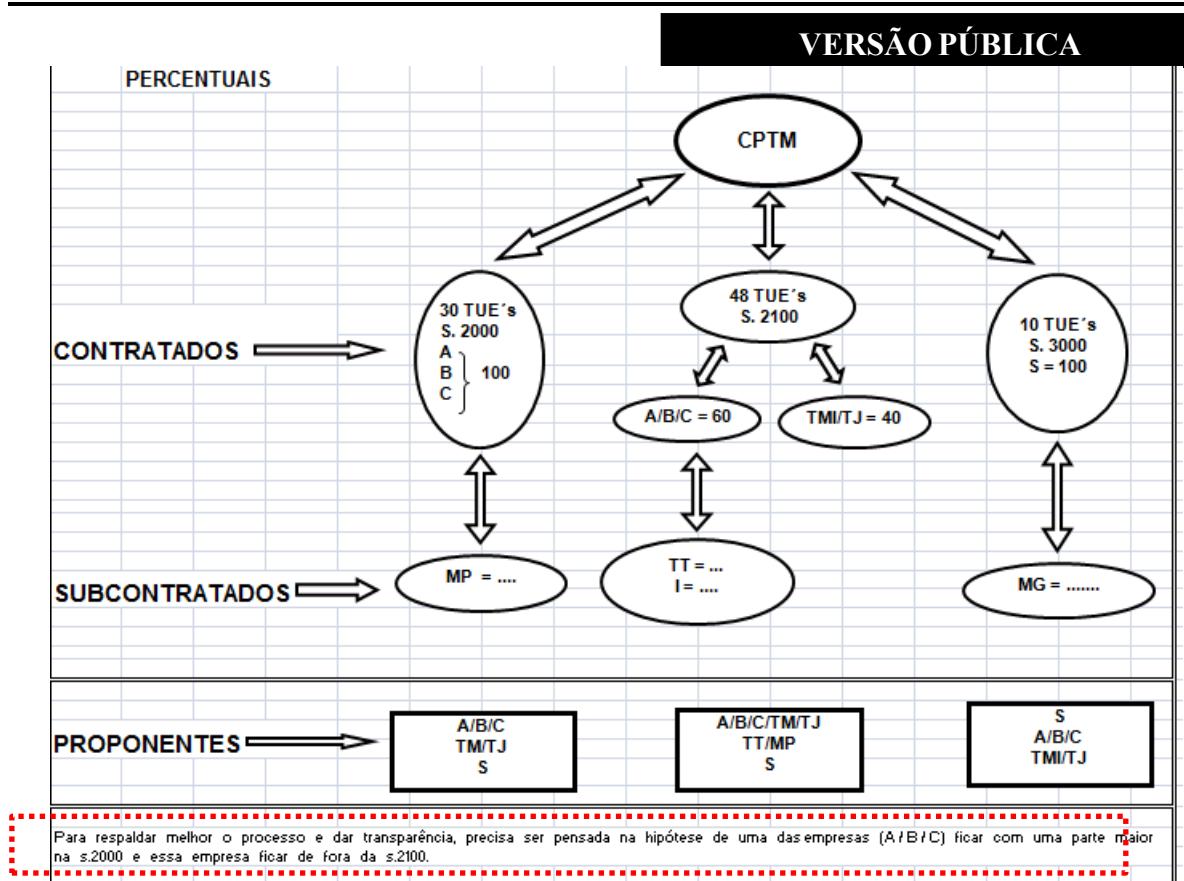
Desculpe não ter enviado ontem.

Nos nossos 40% significam 14.000/ano para a TMI e 14.000/ano para a TEJ.

abraços

David Lopes”

¹³⁷ Em 28 de setembro de 2007.



359. Quanto a tal documento, não se alegue que ele seria um mero exercício interno da Temoinsa. A parte vermelha destacada acima indica que precisava ser pensada a hipótese de uma das empresas Alstom, Bombardier ou CAF, concorrentes da Temoinsa, ficarem com uma parte maior na Série 2000 para esta depois não participar da Série 2100, informação essa, portanto, que corrobora que esses cenários eram discutidos entre as concorrentes.

360. Com efeito, merece destaque o fato do documento acima tratar da formação de consórcios diferentes, em licitações diferentes, e não de um consórcio legítimo, em que uma empresa recorre a outra para juntas ofertarem uma proposta mais competitiva. Os Representados fazem parecer que, antes da apresentação das propostas, toda e qualquer conversa com concorrentes era lícita, pois estavam sendo feitas no contexto de um eventual consórcio. Mais uma vez, esclarece-se que a participação de empresas por meio de consórcios em licitações é lícito, porém, no caso em tela, as empresas mantiveram contato para definirem, conjuntamente, como os consórcios e as empresas participariam das licitações, alocando previamente as concorrências para manutenção das Séries 2000, 2100 e 3000.

361. Além disso, **outros documentos comprovam a existência do acordo, destacando-se nesse sentido e-mail apreendido na Alstom**, trocado entre vários concorrentes, referindo-se a consórcios concorrentes. Com efeito, em 02 de agosto de 2007, o Sr. Luiz Ferrari (Alstom) encaminha e-mail ao Sr. Rubens Rezende¹³⁸ (Alstom), que havia lhe sido enviado pelo Sr. José Uribe Regueiro (CAF). Originariamente intitulado “reunião de ontem” e enviado pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) ao Srs. José Regueiro (CAF) e Maurício Memória (Temoinsa), a série de mensagens aborda negociações entre funcionários da Temoinsa (Sr. Maurício Memória) e

¹³⁸ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

Alstom (Sr. Luiz Ferrari), de consórcios concorrentes, a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM (fls. 1214/1215 do “Apartado”, grifos nossos):

J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>

02/08/2007 16:00

To <carlos.levy@br.transport.bombardier.com>,
FERRARI/BRSAO01/ Transport/ALSTOM@GA,
<agenor@cafbrasil.com.br>

Luiz-Fernando
"agenor"

cc

Subject Fw: reunião de ontem

Na minha opinião revalidar a planilha nos leva para a opção apresentada por Telmo ontem: menor percentual ABC e Temoinsa + Tejofrán com os percentuais mais altos dentro do contrato (líderes). Qual a aportação da Tejofran (sócio da Temoinsa?).

Sds

Uribe

----- Original Message -----

From: [Telmo Giolito Porto](#)

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@asanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:45 PM

Subject: reunião de ontem

ET: Acho que alternativa seria revalidar ou aprimorar a planilha objeto das reuniões anteriores de Maurício e Ferrari.

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

VERSÃO PÚBLICA

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço,Telmo

362. O documento acima evidencia que empresas e consórcios concorrentes estavam discutindo como as configurações de consórcio e os percentuais de participação seriam definidos, de forma a acomodarem os interesses, inclusive para alocar as empresas menores, para que eles não inviabilizassem a sua implementação, pois, “de nada adianta afundarmos abraçados”.

363. Em 03 de agosto de 2007, o Sr. Massimo Giavina Bianchi (TTrans) enviou mensagem eletrônica para o Sr. Telmo Giolito Porto (Tejofran) – intitulada “CONSMAC etc.”¹³⁹ – na qual faz referência à existência de “várias articulações em curso”, em resposta à proposta realizada de possível subcontratação da TTrans pelo consórcio Temoinsa/Tejofran (fls. 1465/1466 do “Apartado”):

>>> Massimo Giavina - TTrans <mgiavina@ttrans.com.br> 3/8/2007 08:53 >>>
Prezado Telmo,
Temos que conversar.
Como você sabe, existem várias articulações em curso.
Não tenho nada contra em avançar as discussões.
Abraços
M. Giavina

-----Mensagem original-----

De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]
Enviada em: quinta-feira, 2 de agosto de 2007 20:36
Para: mgiavina@ttrans.com.br
Assunto: CONSMAC etc

Prezado Giavina:

¹³⁹ Referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) que venceu a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 realizada em 2002.

VERSÃO PÚBLICA

A TTrans aceitaria ser subcontratada de um consórcio Temoínsa+Tejofran ?

Abraços,Telmo

364. O e-mail acima foi enviado em 03 de agosto de 2007, isto é, quase dois meses antes da apresentação das propostas técnicas e comerciais, ou, ainda, habilitação das empresas e consórcios, o que indica a irracionalidade de uma proposta de subcontratação antes da adjudicação do contrato, o que só faria sentido em um cenário em que o consórcio já tivesse razoável certeza de que se sagria vencedor, como de fato ocorreu. Ademais, entende-se que para vencer a licitação na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, a empresa e/ou consórcio deve demonstrar capacidade técnica para adimplir a integralidade do escopo, o que também indica que a subcontratação seria só mais um instrumento para operacionalizar o cartel.

365. No mesmo dia, 03 de agosto de 2007, há nova troca de mensagens entre o Sr. Massimo Bianchi (TTrans) e o Sr. Telmo Porto (Tejofran), em que fazem referência às negociações acerca de uma divisão do mercado, nos moldes daquele realizado nos anos de 2001-2002 (fls. 1465/1466 do “Apartado”):

Prezado Telmo,

Estou sempre de acordo para que se some as posições no sentido de termos força no entendimento global. Eles são grandes...

Fui procurado e já existe uma intenção para reproduzir o passado, mas nada de formal.

Sobre a montagem de um consórcio, não tenho, a princípio, nada contra.

Um abraço

Massimo Giavina

-----Mensagem original-----

De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]

Enviada em: sexta-feira, 3 de agosto de 2007 09:53

Para: Massimo Giavina - T'Trans

Assunto: Re: RES: CONSMAC etc

Prezado Giavina:

Eu queria sua primeira impressão. Também preciso matutar no fim-de-semana.

Percebo grande prepotência de ABC e acho que poderíamos criar um grupo alternativo efetivamente forte.

Abraços,Telmo¹⁴⁰ (grifos nossos)

¹⁴⁰ “ABC” seriam Alstom, Bombardier e CAF.

VERSÃO PÚBLICA

366. Ademais, em 08 de agosto de 2007, o Sr. David Lopes encaminhou aos Srs. Wilson Daré e Maurício Memória (todos da Temoinsa) mensagem originariamente enviada pelo Sr. Telmo Giolito Porto (Tejofran) ao Srs. Carlos Levy¹⁴¹ (Bombardier), José Regueiro (CAF), Luiz Ferrari (Alstom) e Rubens Rezende¹⁴² (Alstom). Na mensagem original, discutem-se os riscos da possível participação de empresas menores – não contempladas na divisão do mercado proposta – nos certames a serem organizados pela CPTM, o que poderia trazer instabilidade para o acordo colusivo realizado pelas empresas. Na mensagem, observa-se a utilização de linguagem cifrada pelos interlocutores, o que é típico de cartéis clássicos, cujos membros, cientes da ilicitude de seus atos, muitas vezes buscam ocultar as evidências da conduta (fls. 455/456 do “Apartado”):

De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]

Enviada em: quarta-feira, 8 de agosto de 2007 15:14

Para: carlos.levy@br.transport.bombardier.com; J.M.URIBE; luizfernando.ferrari@transport.alstom.com; rubens.rezende@transport.alstom.com

Assunto: Re: reunião de ontem

Amigo Uribe e prezados Ferrari, Rubens e Carlos:

Tenho recebido informação de terceiros confiáveis de que vocês imaginam que não vejo saída para a situação.

Este não é o caso.

Basta ver o que escrevi: **não acho que devemos morrer abraçados. Ao contrário, acho que devemos nos salvar todos no mesmo barco!**

A questão é que não é possível imaginar que embarcações menores deixem de fazer marola. Marola cresce, vira tsunami e derruba nosso castelo.

Quem avisa do perigo é amigo ou inimigo?

A experiência anterior indica que não podemos desprezar outras esquadras, mesmo que sem formação completa.

Forte abraço,Telmo

>>> "J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br> 2/8/2007 15:03 >>>

¹⁴¹ O Sr. Carlos Levy terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹⁴² Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

Caro Telmo, mensagem recebida.

Um abraço.

Uribe

----- Original Message -----

From: Telmo Giolito Porto

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@nasanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:20 PM

Subject: reunião de ontem

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço,Telmo (grifo nosso)

VERSÃO PÚBLICA

367. Em 13 de agosto de 2007, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) enviou e-mail para os Srs. Maurício Memória (Temoinsa), Telmo Giolito Porto (Tejofran), David Lopes (Temoinsa) e Wilson Daré (Temoinsa). Intitulado “CPTM Manutenção”, faz referência a reunião realizada na Procint, na qual discutiram a postura de “ABC” (Alstom/Bombardier/CAF) de tentar “coordenar os players” em lugar da Procint, o que desagradou o Sr. Arthur Teixeira (Controlador da Procint). Ao final da mensagem, Manuel Filho (Tejofran) afirma que “(...) eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início” (fls. 369 do “Apartado”, grifos nossos):

Prezados todos,

Hoje pela manhã estive com a Procint. Para minha surpresa eles estão também chateados com as posturas de ABC.

Aconteceu que na sexta, no almoço com o Ferrari, foi também a Rosangela. Eles pediram AJUDA da Procint para tentar resolver a "merda" que eles mesmo criaram ao querer coordenar os players.

O Artur e Reinaldo então quando souberam das reuniões que eles convocaram com o pessoal ficaram "putos" pois ABC já havia nomeado a Procint como coordenadora. A Procint acha que nós estamos certos e que consórcio de 5 é loucura, mas ABC ainda estão reticentes e disseram que talvez a solução seja o confronto pois até a Siemens está de "mal" com ABC.

Ou seja, ABC já consegue ser unanimidade.

A Procint pediu uma semana prá ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação.

Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início.

A Procint em principio está plenamente de acordo...

sdçs

Manuel

368. Em 06 de setembro de 2007, o Sr. Telmo Porto (Tejofran) encaminhou ao Sr. Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele ao Sr. Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100¹⁴³, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom,

¹⁴³ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE. Ademais, relata-se que “Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade” (fls. 377/378 do “Apartado”):

>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>

Prezado Maurício:

Última notícia é que existe a seguinte idéia:

CONSMAC formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.
Neste caso, teríamos 33,33% e, por justiça, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e Temoinsa com 18,33%.

Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.

O que fazemos ?

Considerando:

-que o contrato está aumentando em valor absoluto.

-minimização de custos judiciais.

-minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega, quanto da execução do contrato.

-incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IE SA.

-dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.

-relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.

Sou a favor da aceitação da situação.

Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>

Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC.

Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada.

Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante).

Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran).

Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil (qualificação, proposta, gasto com advogados etc).

De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

369. Da mesma forma, tal negociação é confirmada (i) em mensagem eletrônica enviada, em 27 de setembro de 2007, por Rosângela Tsuruda (Alstom) a Ruy Grieco (Alstom), (fls. 3721/3724 do “Apartado”) e (ii) em mensagem eletrônica enviada, em 01 de outubro de 2007, por Manuel Carlos do Rio Filho (Tejofran) a David Lopes (Temoinsa) e Wilson Daré (Temoinsa) (fls. 539 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

370. Ademais, essa negociação também é confirmada por intermédio de mensagem eletrônica – intitulada “CONSMAC” (a indicar que se refere à Série 2100) – enviada, em 20 de setembro de 2007¹⁴⁴, pelo Sr. Ruy Grieco (Alstom) aos Srs. Cesar Ponce de Leon¹⁴⁵ (Alstom) e Luiz Ferrari (Alstom), na qual há referência tanto à formatação do contrato CONSMAC originário – firmado em 2002 – quanto ao novo modelo (CONSMAC II), que passaria a incluir Temoinsa, Tejofran e MPE como consorciadas ao invés de subcontratadas (fls. 964/966 do “Apartado”):

Consmac

From: CN=Ruy GRIECO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>
CC: CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <luiz-fernando.ferrari@transport.alstom.com>
Subject: Consmac
Sent: 2007-09-20 15:31:36.560000 UTC
Also found in: (\$All)/Consmac [8B52]



Prezado Cesar

Como conversado anteriormente estamos trabalhando para concluir as negociações comerciais não concordadas todavia. Segue abaixo alguns comentários que pretendem antecipar uma situação.

Com o objetivo de aumentar a nossa competitividade nos contratos de manutenção da CPTM, o Cosmac foi aprovado com a participação Consorcial de Alstom, CAF e Bombardier teremos que incluir outras empresas no Consórcio, Temoinsa Brasil, Tejofran e MPE. A necessidade de inclusão no Consórcio é necessário para não prejudicar as margens aprovadas, pois o Cliente não mais permite sub-contratação com pagamento direto como estava previsto no contrato Consmac que terminou. Temoinsa e Tejofran já participaram como sub contratada com desempenho satisfatório.

Deveremos ter um Acordo Interno de Consórcio antes da entrega da Proposta.

Seja pelo histórico seja pela natureza dos trabalhos entendemos , nesse caso manutenção com pagamentos mensais, qualquer inadimplência ou falência de qualquer membro não é crítico pois o grupo restante deverá assumir a participação da parte com problemas aumentando sua participação proporcionalmente e recebendo os pagamentos futuros.

O escopo de trabalho é compartilhado tanto mão de obra como materiais. Os trens são trens da RENFE 440 reformados sem grandes sofisticações e vendidos para CPTM no final dos anos 90. Não existe partes de fornecimento exclusivo.

Haverá a necessidade de outro adiamento para acertar essas bases, caso contrário vamos para uma competição onde muito provavelmente perderemos.

Estas subcontratadas passam agora a serem consorciadas, sendo que a cada terá participação de 16,666%. Não está previsto diminuição de gross margin apesar da menor participação consorcial.

Se houver avanços nas negociações solicitaremos maiores informações sobre os participantes adicionais.

Histórico

O Consórcio Consmac foi composto formalmente por Alstom e CAF , cabendo a cada um 50%. Durante este período , o Consórcio Consmac contratou as seguintes empresas para a execução de serviços específicos , o que resultou numa participação final de CAF e Alstom de 24%:

- Bombardier : dividiu com a CAF as atividades de manutenção preventiva e corretiva dos subsistemas mecânicos, parte das melhorias e parte da revisão geral. De acordo com negociação com a CPTM , teve autorização do consórcio Consmac e do cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM . Corresponde a 17,25% do valor total.

- Temoinsa : foi responsável pelos serviços de manutenção preventiva e corretiva do sistema de ar condicionado e de todo o interiorismo do trem , parte das melhorias e parte das revisões gerais . Emitiu faturas

¹⁴⁴ Ainda antes da apresentação das propostas, agendada para o dia 28 de setembro de 2007.

¹⁴⁵ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Consmac

Página 2 de 3



contra o consórcio. Corresponde a 17,75% do valor total.

- Tejofran : em consórcio com a empresa T'Trans executou os serviços de caldearia e pintura da revisão geral dos trens , mobilização da oficina de Roosevelt , parte das melhorias nos trens. De acordo com negociação com a CPTM , teve autorização do consórcio Consmac e o cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM até o limite de 30% do valor do contrato. Corresponde a 17% do valor total.

- MPE : não executou atividade no contrato que se encerrou.

Se houver a necessidade de informações adicionais não hesite em solicitar.

Obrigado pela ajuda.

Ruy

371. Na mesma linha, mensagem enviada, em 01 de outubro de 2007, pelo Sr. Wilson Daré (Temoinsa) ao Sr. Miguel Sagarra¹⁴⁶ (Temoinsa) confirma o “acordo de mercado” entre Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Tejofran e Temoinsa para a licitação relativa à manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 561/562 do “Apartado”, grifo nosso):

Caro Miguel;

Te passo as informações da licitação da CPTM para um novo período de manutenção dos 48 trens da série 2100(440).

Foi formado um consórcio de 6 empresas (ACORDO DE MERCADO) que são:

- Alstom
- Bombardier
- CAF
- MPE
- Tejofran e
- Temoinsa.

A Temoinsa será a LÍDER do consórcio perante a CPTM e também a coordenadora dos serviços de manutenção.

Nossa parte no faturamento é de aproximadamente € 16.000.000,00 para os 4 (quatro) anos de contrato.

Prevemos o início dos trabalhos para a segunda quinzena de novembro, pois a CPTM precisa de uns 45 dias para organizar a licitação que ocorreu no dia 28/09; com isso ficaremos praticamente 3 meses sem o faturamento principal, pois temos somente um contrato de sistema de ventilação que nos serve para pequenos gastos.

Te informo que a fiança para o CADerno de encargos foi garantida pela Tejofran que nos cobriu com o valor correspondente à participação da Temoinsa. Por outro lado, no

¹⁴⁶ O Sr. Miguel Sagarra terá a sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

início de novembro teremos que regularizar uma fiança de garantia contratual de aproximadamente €800.000,00 que é o valor correspondente de cada empresa participante.

Te informo, também, que estamos controlando os gastos, principalmente com funcionários, regularizando todas as férias que eles têm direito e demitimos os que foram dispensáveis.

É o que tenho para te informar no momento.

Abraços

Wilson Daré

372. Outro documento, tabela elaborada em 28 de novembro de 2007 – e encontrada na CAF – mostra a divisão de faturamento entre as empresas – Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa, Tejofran e MPE – às quais foi destinada, no âmbito do acordo colusivo, a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 (fls. 2512/2540 do “Apartado”).

PLANILHA OFICIAL CONTRATO CPTM		ALSTOM	CAF	BOMBARDIER	TTRANS / TEJOFRAN	TEMOINSA	TTRANS / TEJOFRAN
MOBILIZAÇÃO	Serviços	389.780,58	389.780,58	451.218,88	4.058.097,34	0,00	0,00
	Mat. Nacional	916.040,05	916.040,05	0,00	1.969.121,06	442.186,24	0,00
	Mat Importado	803.985,99	803.985,99	0,00	3.182.692,60	0,00	0,00
	TOTAL	2.109.806,62	2.109.806,62	451.218,88	9.159.911,01	442.186,24	0,00
MELHORIAS	Serviços	93.932,86	93.932,86	18.492,01	935.057,22	79.399,99	0,00
	Mat. Nacional	406.936,53	406.936,53	362.587,61	3.535.541,92	116.711,25	0,00
	Mat Importado	55.985,72	55.985,72	0,00	954.982,35	0,00	0,00
	TOTAL	556.855,11	556.855,11	381.079,62	5.425.581,49	196.111,24	0,00
MANUTENÇÃO	Serviços	21.077.507,64	21.077.507,64	14.517.032,42	0,00	14.348.098,26	0,00
	Mat. Nacional	3.073.471,81	3.073.471,81	2.279.253,61	0,00	11.193.864,90	0,00
	Mat Importado	6.501.935,11	6.501.935,11	6.324.332,45	0,00	0,00	0,00
	TOTAL	30.652.914,56	30.652.914,56	23.120.618,49	0,00	25.541.963,16	0,00
REVISÕES GERAIS	Serviços	1.821.427,05	1.821.427,05	141.683,41	0,00	630.470,05	5.444.480,56
	Mat. Nacional	1.708.912,34	1.708.912,34	2.263.241,55	0,00	642.068,44	2.280.000,00
	Mat Importado	137.806,40	137.806,40	331.732,10	0,00	0,00	1.501.168,56
	TOTAL	3.668.145,79	3.668.145,79	2.736.657,07	0,00	1.272.538,49	9.225.649,12
VANDALISMO	Mat. Nacional	118.902,93	118.902,93	0,00	2.028.199,35	0,00	0,00
	Mat Importado	25.354,97	25.354,97	0,00	432.495,13	0,00	0,00
	TOTAL	144.257,90	144.257,90	0,00	2.460.694,48	0,00	0,00
	TOTAL	23.882.648,13	23.382.648,13	15.128.426,72	4.993.154,57	15.057.968,30	5.444.480,56
	Mat. Nacional	6.224.263,65	6.224.263,65	4.905.082,78	7.532.862,34	12.394.830,83	2.280.000,00
	Mat Importado	7.525.068,18	7.525.068,18	6.656.064,56	4.520.170,07	0,00	1.501.168,56
	TOTAL	37.131.979,97	37.131.979,97	26.689.574,06	17.046.186,98	27.452.799,13	9.225.649,12

VERSÃO PÚBLICA



CONSMAC - DIVISÃO DO PREÇO DE VENDA LÍQUIDO MENOS COMISSÃO POR PARCEIROS

	Material	Serviços	PVB	%	PVL	BASE COMISSÃO	DESPESAS CIAL *	VR. LÍQUIDO	DO CONTRATO	%	%
CAF	9.717.776,97	17.407.075,69	31.458.398,52	20%	27.124.852,66	27.124.852,66	2.175.224,56	8,02%	29.300.077,22	22,10%	106,0%
ALSTOM	9.717.776,97	17.407.075,69	31.458.398,52	20%	27.124.852,66	27.124.852,66	2.175.224,56	8,02%	29.300.077,22	22,10%	106,0%
BOMBARDIER	9.227.742,97	17.262.449,22	30.696.526,00	20%	26.510.191,59	26.510.191,59	(2.226.886,09)	-8,40%	24.233.335,50	18,32%	91,6%
TEMOINSA	10.544.161,67	15.966.029,92	30.935.633,84	20%	26.510.191,59	26.510.191,59	-	-	26.510.191,59	20,00%	100,0%
TTRANS/TEJOFRAN	13.513.350,37	11.767.519,15	30.129.210,28	20%	25.280.869,52	25.280.869,52	(2.123.593,03)	-8,40%	23.157.276,49	17,47%	91,6%
TOT CONTRATO	52.720.808,35	79.630.149,67	154.678.169,22	100%	132.550.958,02	106.040.766,43	-	-	132.550.958,02	100,00%	100,0%

*** DESPESA CIAL**

MAT	CAF	ALSTOM	TTRANS/TEJOFRAN	BOMBARDIER	TOTAL
SERV	443.133,80 4,56%	1.732.090,76 9,95%	443.133,80 1.732.090,76	886.267,60 443.749,88	1.772.635,20 6.134.787,49
SERV VIA CONSMAC				2.226.856,09 793.575,55	
	2.175.224,56 25,0%	2.175.224,56 25,0%	2.123.593,03 24,4%	2.226.856,09 25,6%	8.700.939,24 100,0%
CAF	443.133,80	1.732.090,76	2.175.224,56	26%	4.139.033,48 50%
ALSTOM	443.133,80	1.732.090,76	2.175.224,56	26%	4.139.033,48 50%
BOMBARDIER	420.788,06	1.719.689,81	2.140.477,87	26%	-
TEMOINSA	-	-	-	-	-
TTRANS/TEJOFRAN	616.213,19	1.170.926,79	1.787.139,97	22%	-
TOT CONTRATO	1.923.268,85	6.354.798,11	8.278.066,96	100%	100%

NOTA:

Los importes de despesa Cial (comisiones) están definidos en el acuerdo Interno de Interfaces del Consorcio Consmac, hojas 1 y 2 en adjunto ("División Financiera"), teniendo como referencia los precios iniciales del contrato. Con esto hay cambiado los porcentajes de participación cabiendo a CAF y ALSTOM porcentajes mayores de participación en perjuicio de Bombardier y TTrans/Tejofran.

DIVISÃO FINANCEIRA CONSMAC

Material	Faturamento Bruto Final		Faturamento Realizado por CAF e Alstom	Faturamento Direto Bruto Para CPTM
	via Consmac Material	via Consmac Serviços		
CAF	13.750.010,76	23.381.969,20	37.131.979,96	17.005.379,27
ALSTOM	13.750.010,76	23.381.969,20	37.131.979,96	17.005.379,27
BOMBARDIER	8.073.298,68	15.128.426,72	34.887.848,68	26.689.574,06
TEMOINSA	-	12.393.472,97	15.059.326,15	(3.487.848,68)
TTRANS/TEJOFRAN	12.053.032,41	4.993.154,57	27.452.799,12	27.452.799,12
TTRANS/TEJOFRAN	3.781.168,66	2.374.368,85	3.070.110,72	(27.452.799,12)
TOT CONTRATO	51.407.521,15	69.259.888,54	154.678.169,21	17.046.188,98
			18.129.436,87	6.155.537,39
				154.678.168,21

373. Posteriormente, após ter sido adjudicado o contrato para manutenção dos trens da Série 2100 ao consórcio formado por Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran, Consórcio COMAFER, foi definida a subcontratação da empresa TTrans – anteriormente, concorrente no processo licitatório – conforme mensagem eletrônica trocada em 13 de fevereiro de 2008¹⁴⁷ (fls. 3758/3761 do “Apartado”).

374. À evidência dos documentos e informações acima, nada mais seria necessário para demonstrar a existência de acordo anticompetitivo. No entanto, colaciona-se, a seguir, diversos documentos manuscritos que indicam que o processo de divisão de mercado – no caso, das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 – foram objeto de discussões em várias das empresas envolvidas no cartel.

375. Documento manuscrito, sem data, arrecadado na MGE¹⁴⁸, traz indicações sobre as negociações acerca da divisão de escopo em cada licitação. No caso, há referência às licitações da (i) Série 2100 – destinada ao Consórcio COMAFER, composto por Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa, Tejofran e MPE, e que deveria subcontratar a TTrans; (ii) Série 2000 – destinada ao Consórcio COBRAMAN, composto por Alstom, Bombardier e CAF, e que

¹⁴⁷ Em 12 de novembro de 2008, novamente discutiu-se a questão da subcontratação da TTrans no âmbito da execução do contrato de manutenção dos trens CPTM Série 2100 (fls. 2500/2502 do “Apartado”).

¹⁴⁸ Na sala do Sr. Daniel Souza, conforme auto de busca e apreensão fls. 7, 54 e 84 do Apartado nº 08700.011942/2014-41.

VERSÃO PÚBLICA

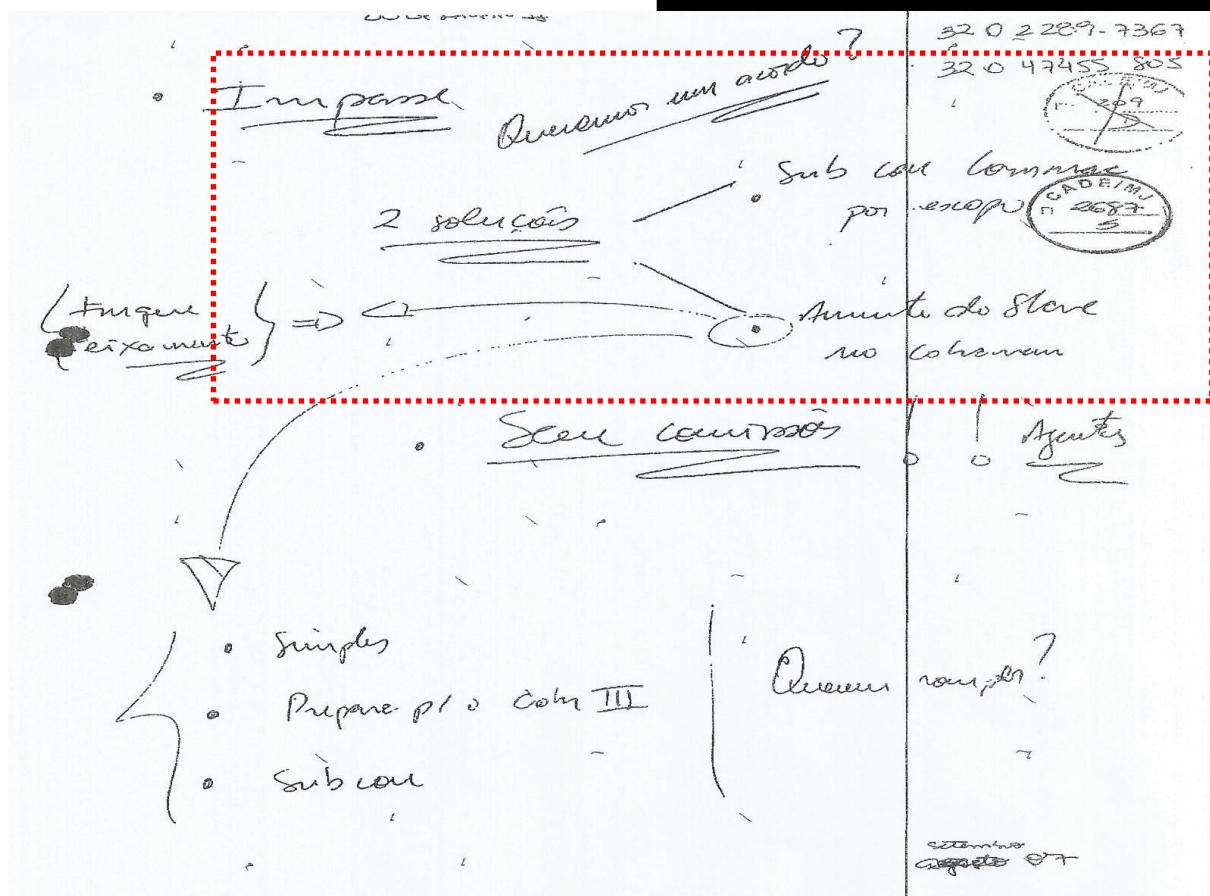
deveria subcontratar a IESA; (iii) e Série 3000 – destinada à Siemens, que deveria subcontratar a MGE (fls. 2029 do “Apartado”, destaque nossos):

COMAFER	COBRAMAN	Siemens
- Alstom	- ALSTOM	Alstom 54
- CAF	- Bombardier	- Siemens
- Bombardier	- CAF	- MGE = SUB X
- Temoinsa ✓	- IESA = SUB X	
- Teofran ✓		
- MPE ✓		
- ITTRANS = SUB ✓		
so Manut - 141.600.000	23.840.000	38.640.000
48 x 3	30 x 4	10 x 4
<u>144 (983.333/cam)</u>	<u>120 (1032.000/cam)</u>	<u>40 (966.000/cam)</u>
<u>c/Rev = 280.000.000</u>	<u>213.500.000</u>	<u>55.800.000</u>
<u>(Q3/07)</u>	<u>304 carros operacionais</u>	
 Novo	 Série 7500 (CAF)	 Série 2000 (Alstom)
- Série 7000 (CAF)	64 carros	12 x 4
320 carros	<u>a enfrejar</u>	<u>48 car.</u>
(garantias)		operacionais
 304 + 48 = 352 carros		
 27 carros por mês		
<u>so manut - 487.300/mês. (contra 23.400.000,00)</u>		
<u>COMAFER = so manut - 141.600.000/(4x12) meses</u>	<u>2.450.000/mês</u>	
<u>COBRAMAN = " - 0 (23.840.000/ ")</u>	<u>(491.600)/4 menses</u>	
<u>SÉRIE 3000 = " - 0 38.640.000 / "</u>	<u>= 2.800.000/mês</u>	
	<u>(860.000) emprese</u>	
	<u>= 805.000/mês</u>	
	<u>(322.000) menses</u>	
	<u>(483.000) siexa</u>	

376. Já documento manuscrito, apreendido na Bombardier¹⁴⁹, traz anotações sobre a existência de um “impasse”, indicando que a empresa não tinha certeza se queria de fato um acordo tal como estava sendo proposto. Para tanto, identificam “2 soluções: sub com CONSMAC por escopo / aumento de share no COBRAMAN”, referência aos consórcios líderes dos contratos relativos às Séries 2100 e 2000, respectivamente (fls. 2687 do “Apartado”).

¹⁴⁹ Na sala do Presidente, em uma pasta denominada “L”, conforme auto de busca e apreensão, fl. 06, 137 e 209 do Apartado nº 08700.011940/2014-52.

VERSÃO PÚBLICA



377. Outro documento manuscrito, redigido em inglês e também arrecadado na Bombardier¹⁵⁰, faz referência à discussão acerca dos contratos COBRAMAN (Série 2000) e CONSMAC (Série 2100), objeto de reunião realizada entre Alstom, Bombardier e CAF (ABC), que teria indicado a aprovação do acordo colusivo por “3 a 4 empresas das 6” envolvidas nas negociações (fls. 2685 do “Apartado”, destaque nossos):

¹⁵⁰ Na sala do Presidente, em uma pasta denominada “L”, conforme auto de busca e apreensão, fl. 06, 137 e 204/205 do Apartado nº 08700.011940/2014-52.

VERSÃO PÚBLICA

• Colossal & low mac

agreement of all companies (but not including us)

The meeting yesterday night was to agree a way forward and ask more time to the customer (also this week)

No BT and CAF despite the fact they had agreed to go for a scope definition during our ABC meetings, they don't want to be seen by the customer to be stopping the agreement !!

We had 3 to 4 out of 6 companies agreeing to go to scope in the afternoon but that is not simple.

Then it was prepared a document to be shown to CTM confirming the

• Possibilities: ① If CTM don't

accept to give more time probably

there will be not enough time for a new proposal preparation.

② If all 5 companies manage to get mandate BT could be out.

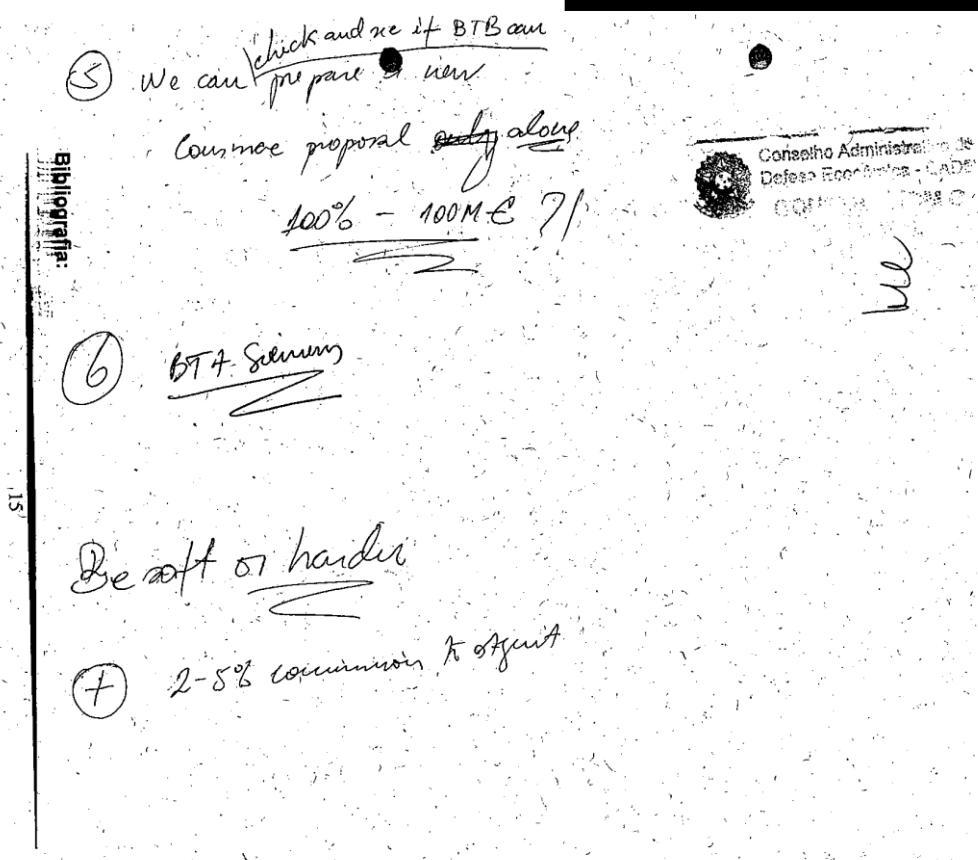
③ We can be subcontracted

by the new consortium as we are today

Check in
now ④ We can say we don't accept the whole package which includes a sub on Colossal and be against all 5/6 companies ~~seems~~ ~~into or~~



VERSÃO PÚBLICA



Tradução Livre¹⁵¹:

COBRAMAN x CONSMAC

A reunião de ontem a noite foi para combinar um caminho comum e pedir mais tempo para o cliente (mais uma semana).

Alstom e CAF apesar de terem combinado em ir para um escopo de definição durante nossa reunião do ABC, eles não querem ser vistos pelos clientes parando o contrato!!

Nós tínhamos de 3 a 4 das 6 empresas concordando em seguir o escopo de tarde mas isso não é simples.

Um documento foi preparado para ser mostrado à CPTM confirmando a concordância de todas as empresas (mas não nos incluindo)

Possibilidades:

¹⁵¹ Nota-se, no documento acima, a previsão sobre pedido de adiamento e possibilidades, a indicar que ele foi produzido antes da apresentação de propostas.

VERSÃO PÚBLICA

- 1- Se a CPTM não aceitar dar mais tempo provavelmente não haverá tempo suficiente para a preparação de uma nova proposta.
- 2- Se todas as 5 empresas conseguirem ter um mandato, BT poderia ficar de fora.
- 3- Nós podemos ser sub-contratados pelo novo consórcio como somos hoje.
- 4- **Nós podemos dizer que não aceitamos o pacote completo que inclui um sub na COBRAMAN ficar contra todas as 5/6 empresas e setembro “Ilegível” 07**

Checar com “Ilegível”

- 5- Nós podemos checar e ver se o BTB pode preparar uma nova proposta da CONSMAC sozinho

100% - 100M Euros

- 6- BTA Siemens

Ser suave ou mais duro

2-5% comissões para o agente. (grifos nossos)

378. Veja-se que, em conformidade com as informações do procedimento licitatório, os documentos colacionados acima prevêem que o consórcio entre Alstom, Bombardier e CAF seria o vendedor do certame para manutenção dos TUEs Série 2000, como efetivamente ocorreu por meio do Consórcio COBRAMAN II. Além disso, a previsão que Temoinsa e Tejofran, integrantes do Consórcio SERVEFER, seria uma das proponentes da concorrência, também pode ser confirmado, indicando sua participação para simular concorrência, por meio de apresentação de proposta de cobertura, tendo em vista que o valor da sua proposta (R\$ 213.436.225,24) tinha uma pequena margem de diferença daquela apresentada pelo Consórcio COBRAMAN II (R\$ 213.016.649,36).

379. Os documentos preveem, ainda, a subcontratação da MPE no certame para manutenção dos TUEs Série 2000. Apesar dela não ter sido subcontratada formalmente, o que não impede a sua atuação como fornecedora, verifica-se a sua participação autônoma na concorrência e apresentação de proposta comercial (R\$ 295.928.336,80) muito acima do valor orçado pela CPTM (R\$ 220.476.987,85), o que conforme art. 48, inciso II, da Lei 8.666/93, resultaria na sua desclassificação do certame, evidenciando, portanto, que, como as empresas Temoinsa e Tejofran, a MPE também apresentou proposta de cobertura a fim de garantir a vitória do Consórcio COBRAMAN II (Alstom, Bombardier e CAF).

380. Quanto à concorrência para manutenção dos TUEs da Série 2100, os documentos preveem que essa seria direcionada para as empresas Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa e Tejofran, mas o e-mail de 20 de setembro de 2007 colacionado acima (ainda antes da apresentação das propostas) afirma que MPE também seria incluída no consórcio, provavelmente como compensação pela sua apresentação de proposta de cobertura na licitação referente à Série 2000 e 3000, o que, da mesma forma, foi comprovado pelas informações do procedimento licitatório. As informações também confirmam (i) a participação da Trans como

VERSÃO PÚBLICA

proponente; (ii) a apresentação de proposta de cobertura pela TTrans e (iii) a sua subcontratação, como integrante do Consórcio TETRANS.

381. Finalmente, quanto à concorrência para manutenção dos TUEs da Série 3000, os documentos acima preveem que a Siemens seria a vencedora e a MGE subcontratada, o que também foi verificado nas informações do procedimento licitatório.

382. Em vez de Alstom, Bombardier e CAF, a MPE participou como proponente nessa concorrência e apresentou proposta (R\$ 56.552.690,58) com valor bem próximo ao estimado pela CPTM (R\$ 56.885.443,92) renunciando a todos os prazos recursais, inclusive explicitando a intenção de “agilizar o procedimento licitatório”, evidenciando, portanto, sua intenção em apenas simular a competição para que a Siemens adjudicasse esse contrato.

383. Por fim, deve-se ressaltar que (i) as três licitações ocorreram simultaneamente, o que facilitou a implementação do acordo e o seu monitoramento; (ii) os documentos colacionados coincidem com as informações dos procedimentos licitatórios, comprovando que as empresas dividiram o escopo dos três projetos e (iii) as empresas não interpuseram recursos em face das decisões e, inclusive, renunciaram os seus prazos recursais.

384. Diante disso, Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordos anticompetitivos para dividir as licitações – conduzidas pela CPTM em 2006-2008 – que visavam à contratação de serviços de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000.

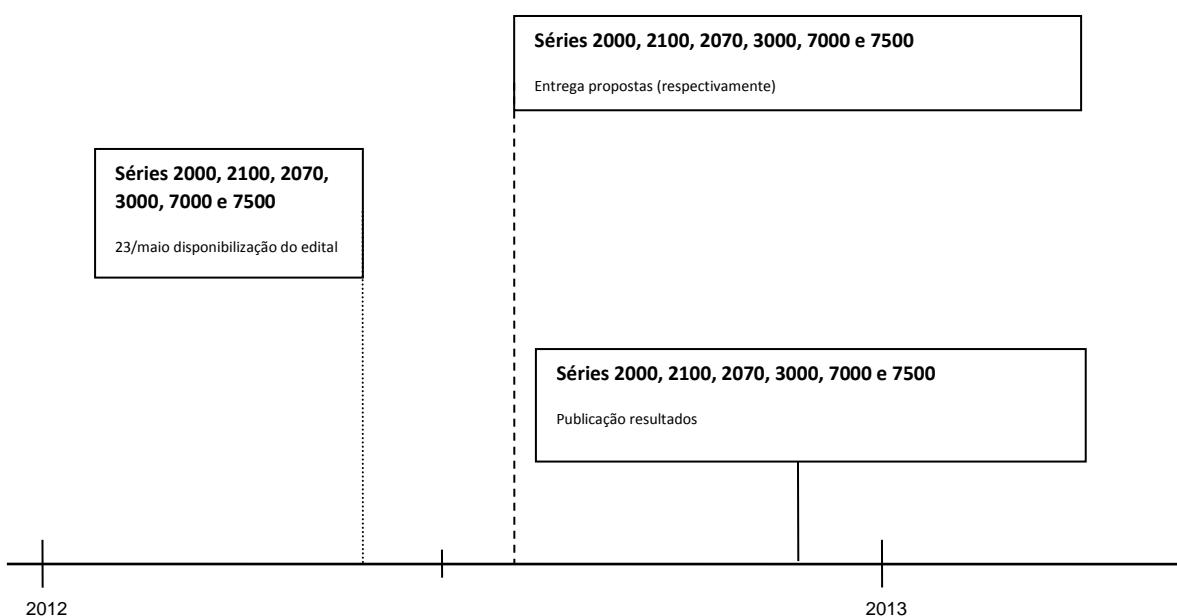
III.4.1.2.3 3^a Rodada de Acordos Colusivos. Período: 2011-2013¹⁵²

385. Com a proximidade do vencimento dos contratos – firmados em 2008 – para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, as empresas participantes do cartel iniciaram nova rodada de negociações, a fim de dividir as licitações entre elas. Ademais, nesse período, os participantes do cartel passaram a discutir também a divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2070, 7000, 7500 e 9000¹⁵³, conforme linha do tempo abaixo.

¹⁵² Destaca-se que as Concorrências nºs 8015123011, 8016123011, 8017123011, 8020123011, 8021123011 e 8019123011 também são objeto de investigação no Processo nº 0047997-33.2017.8.26.0050.

¹⁵³ A licitação da Série 9000 não foi lançada à época, por decisão da CPTM.

VERSÃO PÚBLICA



a) Série 2000. Período: 2012-2013

386. Nesse sentido, a Concorrência nº 8015123011 teve como escopo a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 30 trens de 4 carros da Série 2000 da CPTM, bem como o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. O valor estimado pela CPTM era de R\$ 307.151.099,99 (base novembro de 2011) e o contrato teve como prazo de execução o período de 48 meses. Em suma, os principais atos desse procedimento licitatório foram:

- (i) Em 23 de maio de 2012, o edital foi disponibilizado, ficando disponível até 12 de julho de 2012;
- (ii) Em 07 de agosto de 2012, ocorreu a sessão pública para entrega das propostas técnica, comercial e documentos de habilitação, bem como a abertura das propostas técnicas¹⁵⁴. A empresa CAF e os consórcios TMT (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda¹⁵⁵ e Temoinsa), SCG – 2000 (composto pelas empresas Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda) e 2000 (composto pelas empresas Bombardier e Alstom) entregaram seus envelopes.
- (iii) Em 22 de outubro de 2012, a CPTM classificou todas as propostas técnicas apresentadas.

¹⁵⁴ Ressalta-se que ocorreram dois adiamentos: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 13 de julho de 2017. Depois, em 30 de julho de 2012 e, por fim, em 07 de agosto de 2012.

¹⁵⁵ A empresa Trail Infraestrutura Ltda. pertence ao grupo econômico da empresa Tejofran. Ambas têm como sócios Campos Eliseos Participação Empreendimentos e Administração e CIA. de Investimentos Alvade, conforme consulta no site www.receita.fazenda.gov.br.

VERSÃO PÚBLICA

(iv) Em 06 de dezembro de 2012, a CPTM reconsiderou as notas das propostas técnicas das participantes.

(v) Em 10 de dezembro de 2012, ocorreu a sessão para abertura das propostas comerciais apresentadas.

(vi) Em 11 de dezembro de 2012, a comissão de licitação assim classificou as propostas comerciais (levando em consideração a nota atribuída à proposta técnica):

- 1º lugar: Consórcio TMT 2000 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa), cuja Nota Técnica foi 10,0 e proposta no valor de R\$ 208.453.242,85;
- 2º lugar: Consórcio 2000 (Bombardier e Alstom), cuja Nota Técnica foi 10,0 e proposta no valor de R\$ 227.127.223,60;
- 3º lugar: CAF, cuja Nota Técnica foi 10,00 e proposta no valor de R\$ 261.930.971,19;
- 4º lugar: Consórcio SCG – 2000 (Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda), cuja Nota Técnica foi 8,00 e a proposta no valor de R\$ 248.180.764,06.

(vii) Em 20 de dezembro de 2012, a CPTM abriu os envelopes com os documentos de habilitação;

(viii) Em 18 de janeiro de 2013, ocorreu a sessão pública para julgamento dos documentos de habilitação, oportunidade em que apenas o consórcio SCG – 2000 (Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda) não foi habilitado. Ademais, a comissão declarou vencedor o consórcio TMT – 2000 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa);

(ix) Em 04 de março de 2013, ocorreu sessão para análise do recurso administrativo interposto pelo Consórcio 2000 (Bombardier e Alstom), ficando decidido o seu não provimento;

(x) Em 07 de março de 2013, a CPTM homologou o resultado da Concorrência nº 8015123011;

(xi) Em 25 de abril de 2013, a Concorrência nº 8015123011 foi adjudicada pelo consórcio TMT – 2000 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa) que assinou o contrato nº 801512301100.

b) Série 2100. Período: 2012-2013

387. A Concorrência nº 8016123011 teve como escopo a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 48 trens de 03 carros, todos da Série 2100 da CPTM, bem como o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. O valor estimado pela CPTM

VERSÃO PÚBLICA

era de R\$ 331.962.590,95 (base novembro de 2011) e o contrato teve como prazo de execução o período de 48 meses. Os principais atos desse processo licitatório foram:

- (i) Em 23 de maio de 2012 o edital foi disponibilizado, ficando disponível até 12 de julho de 2012;
- (ii) Em 08 de agosto de 2012, ocorreu a sessão pública para entrega das propostas técnica, comercial e documentos de habilitação, bem como a abertura das propostas técnicas¹⁵⁶. As empresas CAF, Alstom e consórcio TMT 2100 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda. e Temoinsa) entregaram seus envelopes;
- (xii) Em 10 de dezembro de 2012, foram abertas as propostas comerciais;
- (xiii) Em 11 de dezembro de 2012, a comissão de licitação assim classificou as propostas comerciais (levando em consideração a nota atribuída à proposta técnica):
 - 1º lugar: Consórcio TMT (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa), com Nota Técnica 10,0 e proposta no valor de R\$ 220.247.048,34;
 - 2º lugar: CAF, com Nota Técnica 7,55 e proposta no valor de R\$ 291.467.952,28;
 - 3º lugar: Alstom, com Nota Técnica 8,20 e proposta no valor de R\$ 264.168.503,68.
- (iii) Em 18 de janeiro de 2013, a comissão de licitação habilitou todos que apresentaram propostas e declarou o consórcio TMT (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa) vencedor da licitação;
- (iv) Em 15 de fevereiro de 2013, a CPTM homologou o resultado da concorrência nº 8016123011;
- (v) Em 20 de fevereiro de 2013, a concorrência nº 8016123011 foi adjudicada ao consórcio TMT (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa), que assinou o contrato nº 80162301100.

c) Série 2070. Período: 2012-2013

388. Já a Concorrência nº 8020123011 teve como escopo a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva de 12 trens de 4 carros cada, todos da Série 2070 da CPTM, bem como o fornecimento de materiais, insumos equipamentos. O valor estimado pela CPTM era de R\$ 109.132.355,10 (base novembro de 2011) e o contrato teve como prazo de execução o período de 48 meses. Em suma, os principais atos desse procedimento licitatório foram:

¹⁵⁶ Ressalta-se que ocorreram dois adiamentos: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 16 de julho de 2017. Depois, em 31 de julho de 2012 e, por fim, em 08 de agosto de 2012.

VERSÃO PÚBLICA

(i) Em 23 de maio de 2012, o edital foi disponibilizado, ficando disponível até 12 julho de 2012.

(ii) Em 10 de agosto de 2012, ocorreu a sessão pública para entrega das propostas técnica, comercial e documentos de habilitação, bem como a abertura das propostas técnicas¹⁵⁷. As empresas Alstom, CAF e Consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans) entregaram seus envelopes;

(iii) Em 10 de dezembro de 2012, ocorreu sessão pública para julgamento das propostas técnicas após interposição de recursos por todos os participantes;

(iv) Em 13 de dezembro de 2012, a comissão de licitação assim classificou as propostas comerciais (levando em consideração a nota atribuída à proposta técnica):

- 1º lugar: Consórcio TMT – 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans), cuja Nota Técnica foi 10,0 e a proposta comercial no valor de R\$ 79.924.470,66;
- 2º lugar: CAF, cuja Nota Técnica foi 10,0 e a proposta comercial no valor de R\$ 92.871.606,29;
- 3º lugar: Alstom, cuja Nota Técnica foi 8,93 e a proposta comercial no valor de R\$ 90.673.271,63.

(v) Em 27 de dezembro de 2012, foram abertos os envelopes com os documentos de habilitação;

(vi) Em 18 de janeiro de 2013, a Comissão de Licitação declarou vencedor o consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans). A publicação do resultado no Diário Oficial do Estado de São Paulo ocorreu no dia seguinte;

(vii) Em 30 de janeiro de 2013, a Comissão de Licitação constatou divergência nas datas constantes no selo de autenticação das cópias de diversos documentos do consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans);

(viii) Em 06 de fevereiro de 2013, a CPTM considerou os erros corrigidos, mantendo-se a decisão de declarar o consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans) vencedor da licitação;

(ix) Em 04 de março de 2013, houve sessão pública para julgamento de recurso administrativo interposto pela Alstom, que foi declarado não provido;

(x) Em 14 de março de 2013, foi homologado o resultado da Concorrência nº 8020123011;

¹⁵⁷ Ressalta-se que ocorreram dois adiamentos: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 18 de julho de 2017. Depois, em 02 de agosto de 2012 e, por fim, em 10 de agosto de 2012.

VERSÃO PÚBLICA

(xi) Em 25 de abril de 2013, a licitação foi adjudicada para o consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda., Temoinsa e TTrans), que assinou o contrato nº 202012301100.

d) Série 3000. Período 2012-2013

389. A Concorrência nº 8017123011 teve como escopo a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 10 trens de 4 carros da Série 3000 da CPTM, bem como o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. O valor estimado pela CPTM era de R\$ 97.881.116,70 (base novembro de 2011) e o contrato teve como prazo de execução o período de 48 meses. Em suma, os principais atos desse procedimento licitatório foram:

(i) Em 23 de maio de 2012, o edital foi disponibilizado, ficando disponível até 12 de julho de 2012;

(ii) Em 10 de agosto de 2012, ocorreu a sessão pública para entrega das propostas técnica, comercial e documentos de habilitação, bem como a abertura das propostas técnicas. As empresas CAF, MGE, Siemens, Consórcio TMT – 3000 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans) e Consórcio SCG – 3000 (composto pelas empresas Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda);

(iii) Em 07 de dezembro de 2012, a Comissão de Licitação abriu os envelopes das propostas comerciais apresentados;

(iv) Em 10 de dezembro de 2012, a comissão de licitação assim classificou as propostas comerciais (levando em consideração a nota atribuída à proposta técnica):

- 1º lugar: Consórcio TMT 3000 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans) – cuja Nota Técnica foi 10,00 e a proposta comercial no valor de R\$ 79.633.142,77;

- 2º lugar: Siemens, cuja Nota Técnica foi 10,00 e a proposta comercial no valor de R\$ 83.957.911,52;

- 3º lugar: CAF, cuja Nota Técnica foi 10,00 e a proposta comercial no valor de R\$ 93.084.941,85;

- 4º lugar: MGE, cuja Nota Técnica foi de 8,46 e a proposta comercial no valor de R\$ 76.265.844,87;

- 5º lugar: Consórcio SCG – 3000, cuja Nota Técnica foi 8,00 e a proposta comercial no valor de R\$ 79.602.257,40.

(v) Em 09 de janeiro de 2013, a Comissão de Licitação procedeu a abertura dos documentos de habilitação e, em 18 de janeiro de 2013, habilitou as empresas CAF, Siemens e Consórcio TMT – 3000 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans), o declarando vencedor no mesmo dia;

VERSÃO PÚBLICA

(vi) Em 02 de maio de 2013, foi homologado o resultado da concorrência;

(vii) Em 08 de maio de 2013, o objeto da licitação foi adjudicado para o consórcio TMT 2070 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda., Temoinsa e TTrans), que assinou o contrato nº 801712301100.

e) Série 7000. Período 2012-2013

390. A Concorrência nº 8021123011 tinha como escopo a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 80 trens de 4 carros cada, todos da Série 7000 da CPTM, bem como o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. O valor estimado pela CPTM era de R\$ 400.863.333,76 (base novembro de 2011) e o contrato teve como prazo de execução o período de 48 meses. Em suma, os principais atos do procedimento licitatório foram:

(i) Em 23 de maio de 2012, o edital foi disponibilizado, ficando disponível até 12 julho de 2012;

(ii) Em 13 de agosto de 2012, ocorreu a sessão pública para entrega das propostas técnica, comercial e documentos de habilitação, bem como a abertura das propostas técnicas¹⁵⁸. As empresas CAF, Alstom, MPE e Consórcio TMT 7000 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda., Temoinsa e TTrans) entregaram seus envelopes;

(iii) Em 23 de outubro de 2012, a Comissão de licitação classificou as propostas técnicas de todas as empresas participantes;

(iv) Em 13 de dezembro de 2011, a comissão de licitação assim classificou as propostas comerciais (levando em consideração a nota atribuída à proposta técnica):

- 1º lugar: CAF, cuja Nota Técnica foi 10,0 e a proposta comercial no valor de R\$ 268.403.578,44;
- 2º lugar: Alstom, cuja Nota Técnica foi 10,0 e a proposta comercial no valor de R\$ 276.980.630,65;
- 3º lugar: Consórcio TMT 7000 (Trail Infraestrutura Ltda., Temoinsa e TTrans), cuja Nota Técnica foi 10,0 e a proposta comercial no valor de R\$ 311.805.207,00;
- 4º lugar: MPE, cuja Nota Técnica foi 9,10 e a proposta comercial no valor de R\$ 311.737.308,48.

(v) Em 27 de dezembro de 2013, os envelopes com os documentos para habilitação foram abertos;

¹⁵⁸ Ressalta-se que ocorreram dois adiamentos: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 19 de julho de 2017. Depois, em 03 de agosto de 2012 e, por fim, em 13 de agosto de 2012.

VERSÃO PÚBLICA

(vi) Em 15 de janeiro de 2013, a Comissão de Licitação constatou ausência da publicação da “Ata da Assembleia e Consolidação do Estatuto Social” da CAF e requisitou complementação da documentação à empresa;

(vii) Em 18 de janeiro de 2013, a CPTM habilitou a CAF, Alstom e o consórcio TMT 7000 (composto pelas empresas Trail Infraestrutura Ltda., Temoinsa e TTrans);

(viii) Em 07 de março de 2013, foi homologado o resultado da concorrência nº 8021123011, que teve como vencedora a CAF, que assinou o contrato nº 802112301100. A publicação da homologação ocorreu em 08 de março de 2013.

f) Série 7500. Período: 2012-2013

391. A Concorrência nº 8019123011 teve como escopo a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 16 trens de 4 carros cada da Série 7500 da CPTM, inclusive com o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. O valor estimado pela CPTM era de R\$ 91.740.000,00 (base novembro de 2011) e o contrato teve como prazo de execução o período de 48 meses. Em suma, os principais atos desse procedimento licitatório foram:

(i) Em 23 de maio de 2012, o edital foi disponibilizado e ficou disponível até 12 de julho de 2012;

(ii) Em 14 de agosto de 2012, ocorreu a sessão pública para entrega das propostas técnica, comercial e documentos de habilitação, bem como a abertura das propostas técnicas¹⁵⁹;

(iii) Em 23 de outubro de 2012, ocorreu o julgamento das propostas técnicas;

(iv) Em 14 de dezembro de 2012, a comissão de licitação assim classificou as propostas comerciais (levando em consideração a nota atribuída à proposta técnica):

- 1º lugar: CAF, cuja Nota Técnica foi 10,0 e a proposta comercial de R\$ 50.544.573,54;
- 2º lugar: Consórcio TMT - 7500 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans), cuja Nota Técnica foi 10,0 e proposta comercial de R\$ 65.961.060,00;
- 3º lugar: Siemens, cuja Nota Técnica foi 10,0 e proposta comercial de R\$ 67.961.060,00;
- 4º lugar: MGE, cuja Nota Técnica foi 8,46 e proposta comercial de R\$ 60.416.522,49;

¹⁵⁹ Ocorreram dois adiamentos: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 20 de julho de 2012. Depois, em 06 de agosto de 2012 e, por fim, em 14 de agosto de 2012.

VERSÃO PÚBLICA

- 5º lugar: Alstom, cuja Nota Técnica foi 9,12 e proposta de R\$ 88.104.716,82.

(v) Em 15 de janeiro de 2013, a CPTM enviou correspondência à CAF, a fim de que esta complementasse sua documentação, apresentando Ata da Assembleia e Consolidação do Estatuto Social da empresa;

(vi) Em 18 de janeiro de 2013, a CAF cumpriu o solicitado e, no mesmo dia, foi declarada vencedora do certame. A CPTM também considerou habilitadas as seguintes empresas:

- Consórcio TMT – 7500 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans);
- Siemens.

(vii) Em 15 de março de 2013, foi homologado o resultado do certame, tendo a CAF adjudicado o seu objeto.

Quadro Resumo das Concorrências – 3ª Rodada

Concorrência	Participantes	Vencedor	Valor do Contrato	Subcontratado
801512301100 (Série 2000)	1. CAF, 2. Consórcio TMT 2000 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa), 3. Consórcio SCG 2000 (Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda), 4. Consórcio 2000 (Alstom e Bombardier).	Consórcio TMT - 2000	R\$ 208.453.242,85	-
801612301100 (Série 2100)	1. CAF, 2. Alstom, 3. Consórcio TMT 2100 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa).	Consórcio TMT - 2100	R\$ 220.247.048,34	-
8020123011 (Série 2070)	1. CAF, 2. Alstom, 3. Consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans).	Consórcio TMT - 2070	R\$ 79.924.470,72	-
801712301100 (Série 3000)	1. CAF, 2. MGE, 3. Siemens, 4. Consórcio TMT 3000 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans), 5. Consórcio SCG 3000 (Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda).	Consórcio TMT - 3000	R\$ 79.633.142,77	-
802112301100 (Série 7000)	1. CAF, 2. Alstom,	CAF	R\$ 268.403.578,44	

VERSÃO PÚBLICA				
	3. MPE, 4. Consórcio TMT 7000 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans).			
8019123011 (Série 7500)	1. CAF, 2. Alstom, 3. MGE, 4. Siemens, 5. Consórcio TMT 7500 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans).	CAF	R\$ 50.544.573,54	
TOTAL			R\$ 907.206.056,66	

g) 3^a Rodada de Acordos Colusivos

392. Os documentos colacionados abaixo e as informações dos procedimentos licitatórios comprovam que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE, MGE e Serveng celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 3^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, bem como para manutenção dos trens CPTM Séries 2070, 7000, 7500 e 9000¹⁶⁰, definindo quem seriam as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção. Vejamos.

393. Em 02 de fevereiro de 2011, ainda antes da disponibilização dos editais, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail ao Sr. Telmo Porto (Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, indicando que as empresas já teriam começado a conversar sobre as novas licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.

Faltam os espanhóis.

¹⁶⁰ A licitação da Série 9000 não foi lançada à época, por decisão da CPTM.

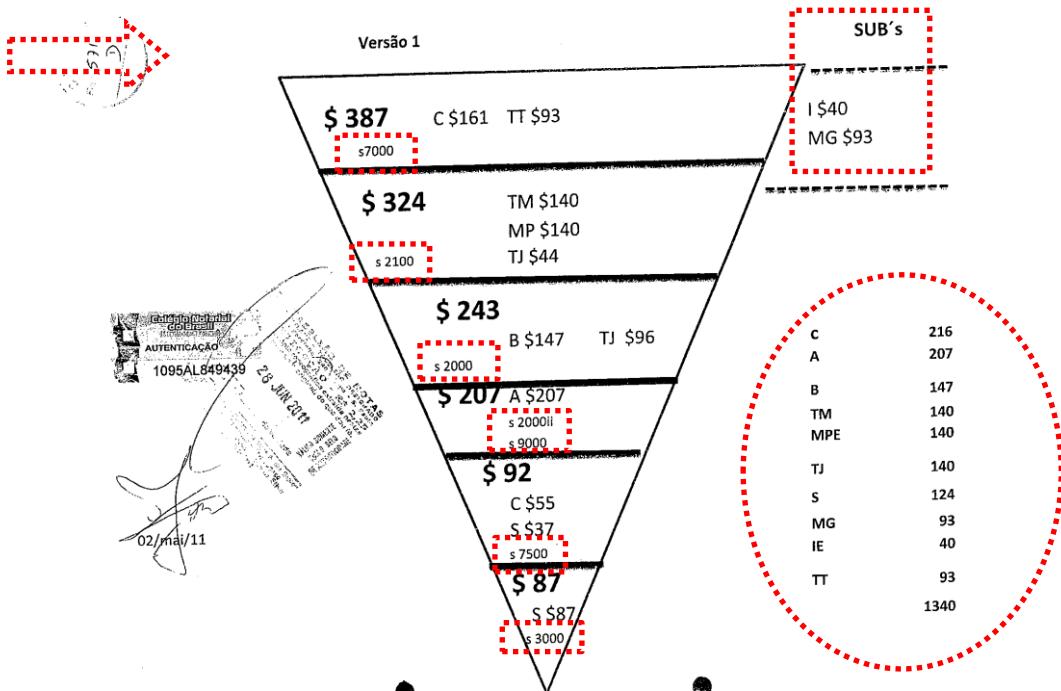
VERSÃO PÚBLICA

(...)

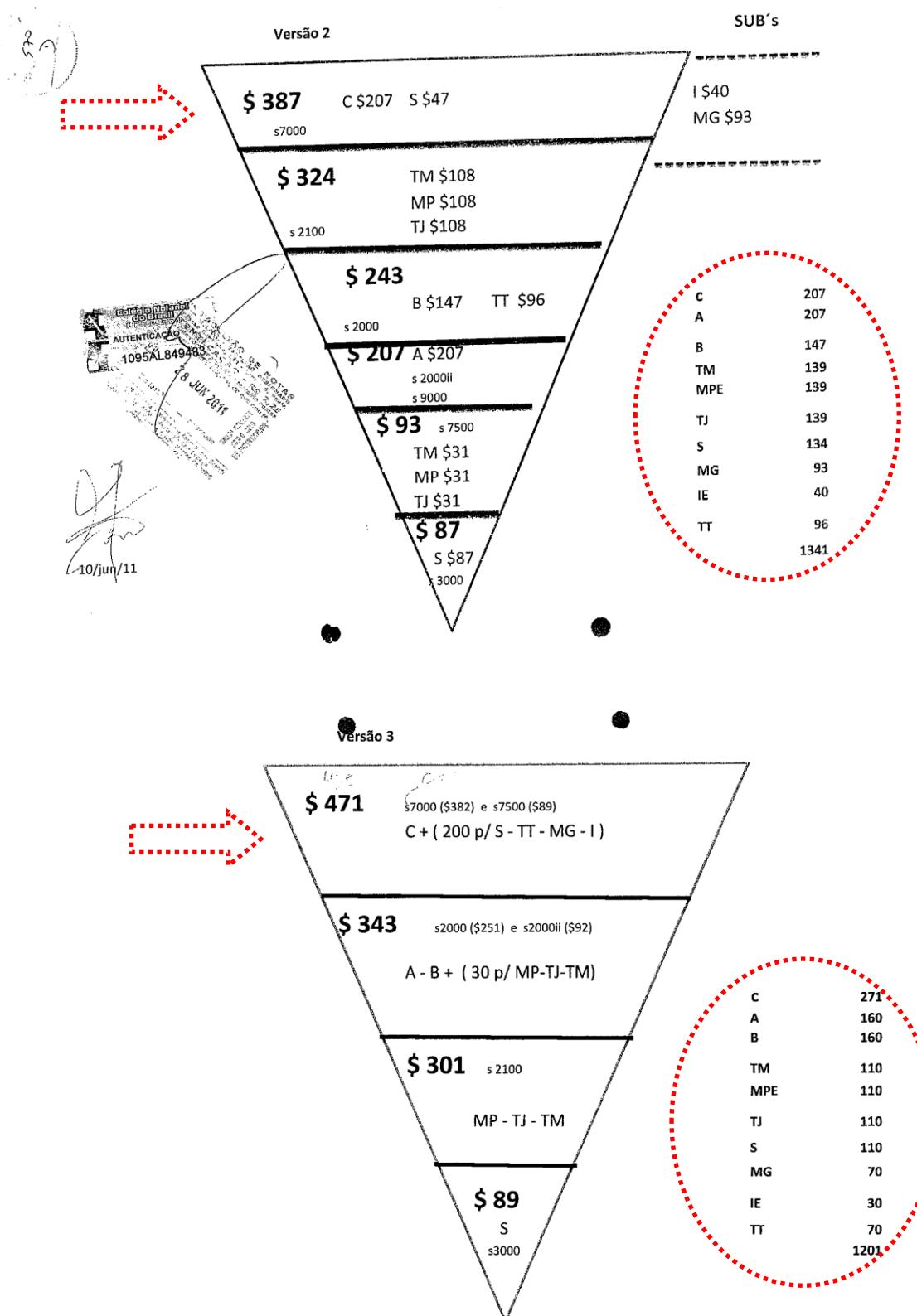
Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso**.

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

394. A **negociação acerca da divisão do mercado** – no presente caso, das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – possuía caráter dinâmico, como demonstram **documentos apreendidos na sede da Temoinsa**. Tais documentos – que apresentam, inclusive, selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio – apresentam três versões para a divisão do mercado: a Versão 1 (de 02 de maio de 2011), a Versão 2 (de 10 de junho de 2011) e a Versão 3 (sem data). Nota-se que as Versões 1 e 2 têm data anterior à disponibilização dos editais, 23 de maio de 2012 (fls. 200/212 do “Apartado”).



VERSÃO PÚBLICA



395. Percebe-se que as propostas foram estruturadas na forma de uma “pirâmide invertida”, de forma a ordenar as licitações por nível de faturamento esperado, isto é, as Séries que

VERSÃO PÚBLICA

proporcionariam faturamento mais elevado encontram-se na parte superior da pirâmide. Na Versão 1 da “pirâmide invertida” propõe-se que as licitações sejam assim divididas:

- a. Série 7000 (“s7000”) – faturamento esperado R\$387.000.000,00 (“\$387”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e TTrans (“TT”), que dividiram o faturamento (“C\$161” e “TT\$93”).
 - b. Série 2100 (“s2100”) – faturamento esperado R\$324.000.000,00 (“\$324”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Temoinsa (“TM”), MPE (“MP”) e Tejofran (“TJ”), que dividiram o faturamento (“TM\$140”, “MP\$140” e “TJ\$44”).
 - c. Série 2000 (“s2000”) – faturamento esperado R\$243.000.000,00 (“\$243”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Bombardier (“B”) e TJ (“TJ”), que dividiram o faturamento (“B\$147” e “TJ\$96”).
 - d. Séries 9000 (“s9000”) e 2070 (“s2000ii”¹⁶¹) – faturamento esperado R\$207.000.000,00 (“\$207”):
 - Empresa à qual seria destinada a licitação: Alstom (“A”).
 - e. Série 7500 (“s7500”) – faturamento esperado R\$92.000.000,00 (“\$92”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e Siemens (“S”), que dividiram o faturamento (“C\$55” e “S\$37”).
 - f. Série 3000 (“s3000”) – faturamento esperado R\$87.000.000,00 (“\$87”):
 - Empresa à qual seria destinada a licitação: Siemens (“S”).
396. Sugeria-se, ademais, que IESA (“I”) e MGE (“MG”) fossem subcontratadas (“Sub’s”) pelas empresas vencedoras, destinando a elas um faturamento de R\$40 milhões e R\$ 93 milhões, respectivamente. Caso tal proposta de divisão de mercado fosse implementada, a CPTM despesceria R\$1.340.000.000,00 com tais contratos, sendo que o faturamento de cada empresa participante do cartel teria os seguintes valores: CAF R\$216 milhões; Alstom R\$207 milhões; Bombardier R147 milhões; Temoinsa R\$140 milhões; MPE R\$140 milhões; Tejofran R\$140 milhões; Siemens R\$124 milhões; MGE R\$93 milhões; IESA R\$40 milhões; TTrans R\$93 milhões.
397. Além disso, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada em 12 de maio de 2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), por mensagem eletrônica intitulada “Manutenção – 2011 – Distribuição” (fls. 558 do “Apartado”). Assim, o título comprova que as “pirâmides invertidas” são relacionadas às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão das indicações das Séries (s7000, s2100, s2000 e etc.), ao

¹⁶¹ Assumimos aqui que se refere à Série 2070, composta por carros fabricados pela Alstom.

VERSÃO PÚBLICA

contrário do alegado pelos Representados, que esses documentos não se referem especificamente a qualquer licitação.

398. Em e-mail apreendido na CAF, de 17 de agosto de 2011¹⁶², Agenor Marinho¹⁶³ enviou minuta de texto a Paulo Albuquerque (ambos da CAF) – a ser enviado para a matriz da CAF, na Espanha – que relata o processo de negociação para a divisão do mercado. Pelo e-mail, eles afirmam que se reuniram com as “fabricantes” em 17 de agosto de 2011, utilizando as siglas já constantes de outros documentos, quais sejam Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”) e para dividirem o escopo das licitações relacionadas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000¹⁶⁴, de acordo com a orientação de consultores (fls. 2355 do “Apartado”, grifos nossos):

(...)

Senhores,

Hoje Paulo e eu nos reunimos com os fabricantes para tracarmos uma estratégia para os contratos de manutenção, seguindo a orientação dos consultores (70/30%). Foi proposto um modelo, que não satisfez a S, para ser debatido pelas empresas:

2000: Valor total R\$251: A 91, B 140, C 20 e todos subcontratam 20

2070: Valor total R\$91,8: A 91,8 e subcontrata 20

2100: Valor total R\$301: NF¹⁶⁵ 301 e subcontrata 22

3000: Valor total R\$88: S 88

7000: Valor total R\$382: C 382 e subcontrata 40

7500: Valor total R\$89: A 45, B 20, C 24

9000 (quando for contratar): valor total R\$100: A 25, B 25, C 25, S 25

399. Corroborando esse e-mail, manuscrito apreendido na CAF indica que o modelo encaminhado acima teria sido sugestão da Alstom, destacando-se que Alstom, CAF e Siemens não vieram a partir de qualquer consórcio juntos nessas licitações (fl. 2356 do “Apartado”):

¹⁶² Antes da disponibilização dos editais.

¹⁶³ O Sr. Agenor Marinho terá a sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹⁶⁴ Destaca-se que a minuta confirma que o acordo também envolvia a manutenção da Série 9000, mas que essa licitação não seria lançada à época.

¹⁶⁵ Assumimos aqui que a sigla se refere a Novos Fornecedores, os quais seriam Temoinsa, Tejofran, MPE, IESA e MGE.

VERSÃO PÚBLICA

CAF BRASIL	Assunto	Data	Folha	Referência
				Cade/M Fls. 2356 MC
				C : 382 + 91 = 473 A : 91 + 91 = 182 B : 160 : 160 S : 88 88
	<i>Série 9000 está forca.</i>			
	<i>Suposto Alcance</i>			
2.000	25/16	91+5 (80)	81+160	
2070	91,8	9	91	
2100	301	NP		
3000	89	S		
7000	382	C		
7500	89	C+A (+1)	45+44	
	<i>Siemens + 10 milhares = 120 milhares</i>			
	<i>9000 - 114 para cada fabricante. = 25 milhares</i>			
	<i>pode 40 milhares de reais.</i>			
2000	AFB FG		8000 + 25 milhares	
7500	A+F 14 + 0			
7000	- C			

400. Além disso, em 05 de outubro de 2011, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail aos Srs. Reinaldo Andrade (Tejofran) e Telmo Porto (Tejofran) – que continha o histórico de troca de mensagens – por intermédio da qual é possível identificar que o processo de negociação para

VERSÃO PÚBLICA

divisão do mercado envovia, além das empresas (“a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT”), uma empresa de consultoria (fls. 662/664 do “Apartado”):

Reinaldo,

Concordo mas amanhã o dia está muito cheio.

A melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT. Assim nos reunimos na sexta.

sdçs

Manuel

De: Reinaldo Goulart de Andrade

Enviado: quarta-feira, 5 de outubro de 2011 17:59

Para: Telmo Giolito Porto; Manuel Carlos do Rio Filho

Assunto: RES: Manutenção

Prezados,

Os consultores mandaram tabela com 2 sugestões de repartição, sem valores, só com as séries.

As 2 sugestões não diferem muito daquela que nós apresentamos e **têm o mérito de manter intacta nossa série.**

Tenho indicações, não confirmadas, que o italiano gostou das 3 sugestões (2 dos consultores + 1 nossa) embora prefira estar conosco.

O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6^a feira; não estará pronto até lá e entende que o G6 (que se reuniu na casa de David anteontem) deve se reunir antes.

Manuel, vamos agitar essa prévia do G6? Mortadelo está a par e concorda.

Abr,

Reinaldo

De: Telmo Giolito Porto

Enviada em: terça-feira, 4 de outubro de 2011 19:36

Para: Manuel Carlos do Rio Filho; Reinaldo Goulart de Andrade

Assunto: RES: Manutenção

Prezado Manuel: muito obrigado pelo retorno.Telmo

VERSÃO PÚBLICA

De: Manuel Carlos do Rio Filho
Enviada em: terça-feira, 4 de outubro de 2011 16:46
Para: Telmo Giolito Porto; Reinaldo Goulart de Andrade
Assunto: Manutenção

Telmo,

Hoje pela manhã Z+P receberam toda a galera e o assunto evoluiu. Pela primeira vez colocamos a nossa proposta para todos. Não houve críticas pesadas a não ser pequenas lamurias individuais pelos corredores.

P no entanto disse que sexta próxima apresentará a “sua” sugestão para todos, mas ao mesmo tempo disse que achou nossa sugestão boa.

Portanto o assunto deverá evoluir na sexta e penso ser desnecessário solicitar “puxões de orelha” por enquanto.

sdçs

Manuel Carlos do Rio Fº

Superintendente de Ferrovias (grifos nossos)

401. Ademais, a sequência de e-mails apreendidos na Tejofran acima evidencia (i) a divisão das licitações da 3^a rodada de manutenção entre as empresas, baseada em três sugestões, duas dos consultores e uma da Tejofran (“Os consultores mandaram tabela com 2 sugestões de repartição, sem valores, só com as séries” e “o italiano gostou das 3 sugestões (2 dos consultores + 1 nossa”)), (ii) reunião do G6 no dia 03 de outubro de 2011, “que se reuniu na casa de David anteontem”, ou seja, David Lopes, da concorrente Temoinsa, (iii) reunião entre as empresas no dia 04 de outubro de 2011 (“Hoje pela manhã Z+P receberam toda a galera e o assunto evoluiu. Pela primeira vez colocamos a nossa proposta para todos. Não houve críticas pesadas a não ser pequenas lamurias individuais pelos corredores”), e (iv) reunião a ser realizada no dia 07 de outubro de 2011, tendo em vista o adiamento solicitado pela Bombardier (“BT”, de Bombardier Transportation) (“O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6^a feira” e “a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT. Assim nos reunimos na sexta”).

402. Corrobando a existência da reunião do dia 03 de outubro de 2011, na casa de David Lopes da Temoinsa, destaca-se tabela arrecadada na CAF – elaborada, em 23 de novembro de 2011, mas que faz referência à reunião realizada em 03 de outubro de 2011. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaques nossos):

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE							C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011(dato de Agenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011										
COBRAMAN	2000	120	A (35%)B (30%)C (35%) Subcontratante IE (12%)	R\$ 232.500.000	A (91), B(160); A subcontrata	R\$ 251.000.000	61	160	30							251
COFESBRA	2070	48	A/B/C	R\$ 93.500.000	A (92)	R\$ 92.000.000	92									92
COMAFER	2100	144	RENFE TT (10%) S (100%) Subcontrata MG	R\$ 331.500.000	MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000				100	100	100				300
S	3000	40	S (40%)	R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 89.000.000										89
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	C (382); C subcontrata a TT (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000	252									382
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000	45	44								89
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA	25	25	25							100
		808		Total R\$ 1.308.500.000	Total R\$ 1.203.000.000		297	222	114	185	100	100	100	30	70	60
							322	247	139	210						

NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA

Reunión Previa				
197.123.505,98	A	16%		
143.266.932,27	B	12%		
383.609.561,75	C	32%	68%	grandes
89.000.000,00	S	7%		
390.000.000,00	NF	32%	32%	pequeños
Incrementar NF	hasta 460.000.000,00			
Quitar Fabricantes (+10%)	70.000.000,00			
A	19.058.903		27%	
B	13.851.775		20%	
C	37.089.322		53%	
Nuevo Status				
178.064.603	A			
129.415.157	B			
346.520.239	C			
89.000.000	S			
460.000.000	NF			
	1.203.000.000			
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR				

							VERSÃO PÚBLICA											
							Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG	
DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE																		
	Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales													
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000		R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5			30		251			
COFESBRA	2070	48	A/B/C		R\$ 99.500.000		R\$ 92.000.000	12	80						92			
COMAFER	2100	144	RENFE	A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000		R\$ 300.000.000			100	100	100			300			
S	3000	40	S	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000		R\$ 89.000.000			89					89			
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000		R\$ 382.000.000	200		52			70	60	382			
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C		R\$ 88.000.000		R\$ 89.000.000	68	21						89			
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000		R\$ 100.000.000	25	25	25	25				100			
					SIN 9000		R\$ 1.203.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	70	60	
					CON 9000		R\$ 1.303.000.000	371,5	203	114	154,5	100	100	100	30	70	60	
					% PARTICIPACION		SIN 9000			28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	2,5%	5,8%	5,0%
					CON 9000					28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%

403. Verifica-se que o manuscrito encontrado na CAF acima, com sugestão da Alstom, e essa tabela, segundo reunião de 03 de outubro de 2011 com consultor, definem os mesmos ganhadores para as licitações, quais sejam: (i) para a Série 2000, Alstom e Bombardier, bem como subcontratação da IESA; (ii) para a Série 2070, Alstom; (iii) para a Série 2100, NF¹⁶⁶ no manuscrito e MP (MPE), Temoinsa e Tejofran na tabela; (iv) para a Série 3000, Siemens; (v) para a Série 7000, CAF, bem como subcontratação da TTrans e da MGE; e (vi) para a Série 7500, CAF e Alstom.

404. Em 30 de maio de 2012, sete dias depois da disponibilização dos editais, e-mail enviado pelo Sr. Andoni Sarasola (CAF) aos Srs. Ibon Garcia (CAF) e Begoña Garcia Várquez (CAF) – tendo sido copiados os Srs. German Cocho Garcia¹⁶⁷ (CAF) e José Regueiro (CAF) – traz relato do processo de negociação para divisão das licitações de manutenção dos trens da CPTM, destacando-se o fato de “devido a algum problema que surgiu, está sendo proposto alterar algum acordo” (fls. 2665 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Boa tarde,

Com relação aos contratos de manutenção da CPTM, estava acordado formar consórcios nas séries 7000 (CAF 60%) e 2000 – COBRAMAN (CAF 8,64%) e ir sozinho na série 7500. Parece que, devido a algum problema que surgiu, está sendo proposto alterar algum acordo. Propomos deixar a parte da série 2000 – COBRAMAN (CAF 8,64%) e pegar parte da série 2080 – Cofesbra (CAF 23,85%). Em

¹⁶⁶ Assumimos aqui que a sigla se refere a Novos Fornecedores, os quais seriam Temoinsa, Tejofran, MPE, IESA e MGE, uma vez que o documento prevê que 390.000.000,00 seria destinado a NF e quando somados os valores de faturamento esperado para cada uma delas (30 IE, 100 MP, 100 TM, 100 TJ e 60 MG), chega-se ao mesmo valor. Ademais, o documento prevê que tais empresas seriam “pequenas” em comparação aos quatro grandes, Alstom, Bombardier, CAF e Siemens, o que também corrobora que a expressão “NF” se refere a tais empresas.

¹⁶⁷ Os Srs. Ibon Garcia, Begoña Garcia Várquez e German Cocho Garcia terão suas responsabilidades apuradas no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

nível econômico, o valor total se manteria igual, simplesmente aumentaria a porcentagem por ser um projeto menor.

O contrato da série 2000- COBRAMAN seria para ir com a Alstom e com a Bombardier.

O contrato da série 2070 – Cofestra II seria para ir apenas com a Alstom.

A informação para levarmos em conta para estas séries são as seguintes:

COBRAMAN (nome original do projeto Cofestra I):

Trens fabricados pela Alstom, Bombardier e CAF. 30 trens de 4 vagões.

CAF forneceu bogies e engates. Atualmente mantido pelo consórcio COBRAMAN II (Alstom, Bombardier, CAF).

Cofesbra II:

Trens fabricados pela Alstom, Bombardier e CAF. 12 trens de 4 vagões.

CAF forneceu bogies e engates. Atualmente mantido pela CPTM.

A diferença que pode haver de uns trens para outros é que os trens da série 2000 sabemos que estão sendo bem mantidos (consórcio COBRAMAN) e conhecemos muito bem os trens. Entretanto, com os trens da série 2070, a manutenção é realizada pela CPTM e não conhecemos bem os trens. Por outro lado, os trens da série 2000 são mais antigos que os da série 2070. Série 2000: 13 anos; e Série 2070: 5 anos.

Temos que analisar esta situação e decidir o que faremos. Se não consideramos que esta não é a melhor opção, as alternativas mais realistas que nos restariam são:

- Colocar algum consorciado a mais na série 7000 e aumentar nossa parte na série 2000 – COBRAMAN (risco de que o novo consorciado tenha que ser a Alstom ou a Bombardier)**
- Compartilhar a série 7500 com alguma outra empresa e aumentar nossa parte na série 2000 – COBRAMAN ou série 7000**
- Renunciar à COBRAMAN aumentando nossa participação na série 7000. Neste caso, teríamos presença em 2 contratos e não em 3.**

Se preferirem, nos falamos amanhã e analisamos em conjunto qual é a melhor opção.

Saudações

Andoni

405. Ressalta-se que a redação do e-mail acima não indica que as opções elencadas se tratam de possíveis arranjos consorciais para atendimento das complexas exigências dos editais, como

VERSÃO PÚBLICA

alegado pela CAF. Ao contrário, indica apenas uma forma para alocar os interesses das empresas em conluio, dado que as alternativas destacadas não elencam critérios técnicos, mas trocas de uma parte de uma licitação por outra. Aliás, destaca-se que, conforme informações dos procedimentos licitatórios, a CAF sagrou-se vencedora nas licitações para manutenção das Séries 7000 e 7500, apesar de ter participado de todas elas, o que corrobora o trecho “- *Renunciar à COBRAMAN aumentando nossa participação na série 7000. Neste caso, teríamos presença em 2 contratos e não em 3*”.

406. Em 16 de julho de 2012, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail – intitulado “Manutenção de Trens” – ao Sr. Telmo Porto (Tejofran), informando percalços encontrados no processo de negociação com a Siemens, mas que as tratativas continuavam a ser realizadas visando à divisão das licitações para manutenção dos trens da CPTM. Veja-se que, nesse e-mail apreendido na Tejofran, há referências a “Alemão” e “Espanhol”, códigos que, pelo contexto dos demais elementos probatórios, seriam, respectivamente Siemens (de origem alemã) e CAF (de origem espanhola). Destaca-se documento de fls. 660 do “Apartado”:

Neste fim de semana o negócio azedou pelo lado do Alemão que quer mais pedaço (do Espanhol) do que lhe deram. Faremos última tentativa de acordo até amanhã no final da tarde e aí...

407. Por sua vez, em e-mails apreendidos na MGE, destacam-se mensagens eletrônicas trocadas entre Carlos Teixeira e Carlos Roso (MGE), em julho de 2012, que indicam negociação para subcontratação, pela CAF, da empresa TTrans e da MGE no âmbito do contrato para manutenção dos trens CPTM Série 7000, conforme já previsto em tabela encontrada na CAF colacionada acima. Em uma das mensagens, questionam: “Qual o plano C? Subcontratado antes da concorrência?”, corroborando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas (fls. 3765/3768 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Página 7 de 14



RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

From: Carlos Teixeira <PRS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/CARLOS TEIXEIRA>
Sent: 23/07/2012 19:22:37 +00:00
To: Carlos Roso <PRS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/Carlos Roso>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)
Essa vai ser f...

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 16:22
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Quero que ele peite,

From: Carlos Teixeira <cpteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 19:06:01 +0000
To: Carlos Roso<croso@PROGRESSRAIL.com>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Qual é o plano C? Subcontratado antes da concorrência?

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 16:02
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Falei com bernard novamente e falei o que faremos se a pwc nao aceitar ele quer esgotar isso,disse que pessoalmente tem que dar uyns trancos neles para irmos,se nao der vemos o plano C

From: Carlos Teixeira <cpteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 18:51:24 +0000
To: Carlos Roso<croso@PROGRESSRAIL.com>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Eu já disse que nosso Jurídico do USA estão com dúvidas sobre alguns poucos itens e que devemos fazer um contato direto com o Advogado da CAF para esclarecer. Digo lascado porque se a CAF quiser assinar amanhã não vamos ter os ratios para entregar na sequencial!

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 15:49
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Fala com Edgard que nossos advogados estao protegendo mais os interesses dos minoritarios

From: Carlos Teixeira <cpteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 18:01:52 +0000
To: Carlos Roso<croso@PROGRESSRAIL.com>
Subject: ENC: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Agora estamos lascados.

De: Edgard Toledo Filho - T'TRANS [mailto:etoledo@ttrans.com.br]
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 14:58
Para: 'J.M.Uribe'
Cc: 'Agenor Marinho'; Carlos Teixeira; 'Glavina, Massimo A.'
Assunto: ENC: MOU Série 7000 (28 de Junho de 2012)
Prioridade: Alta

Prezados Uribe e Agenor,

Consultamos o nosso jurídico e informamos que a T'Trans está de acordo com os termos do Memorando de Entendimentos, anexo.

Assim sendo, solicitamos que nos envie, o mais rápido possível, as minutas do Compromisso de Constituição de Consórcio e do Acordo de Associação que deverão ser assinados antes da apresentação da nossa proposta.

Atenciosamente,

EDGARD TOLEDO FILHO

Diretor Comercial - Material Rodante

Trans Sistemas de Transportes S.A - T'TRANS

Tels. (11) 3039.1005 ou (11) 8687-2409

Fax.(11) 3039.1015

VERSÃO PÚBLICA

408. Veja-se que as mensagens foram trocadas em sequência à mensagem encaminhada por Edgar Filho (TTrans) para José Regueiro (CAF), com cópia para Agenor Marinho¹⁶⁸ (CAF), Carlos Teixeira (MGE) e Massimo Bianchi (TTrans) sobre o Memorando de Entendimentos, Compromisso de Constituição de Consórcio e Acordo de Associações a ser celebrado entre as empresas.

409. Em 01 de agosto de 2012, antes da apresentação das propostas, agendadas para 07 a 14 de agosto de 2012, o Sr. Wilson Daré (Temoinsa) envia e-mail a destinatário não-identificado (mcrpar@ig.com.br) na qual anexara tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, TTrans, Siemens, IESA e Serveng), sendo que essas empresas logo após viveram a apresentar propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”, destaque nosso):



SERIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tt	S	Ie	se
2000	307,00	145.382		161.770								
2070	109,00		49.132									60.000
2100	332,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00										97.881	
7000	401,00		255.263					69.470	76.130			
7500	92,00	38.809	52.931									
TOTAL	1.339,00	209.351	357.326	161.770	102.267	102.267	102.267	69.470	76.130	97.881		60.000
		%	15,64%	26,69%	12,08%	7,64%	7,64%	5,19%	5,69%	7,31%		4,48%
		%	15634,87677%	26686,03435%	12081,40403%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,58626%	7310,00747%		4480,95594%
											A = 9,5	
											B = 9,5	
											C = 9,5	
												28,5

410. Esse e-mail corrobora as mensagens eletrônicas trocadas entre funcionários da MGE acima, indicando que a participação da MGE em conjunto com TTrans e CAF na série 7000, seria resultado do acordo entre as empresas, dado que antes da apresentação das propostas (agendadas para 07 a 14 de agosto de 2012), a Temoinsa, empresa que não participou da referida troca de mensagens, já tinha conhecimento sobre esse provável acordo para consórcio/subcontratação.

411. Em 10 de agosto de 2012, o Sr. José Regueiro (CAF) envia e-mail ao Sr. Iñigo Celigueta¹⁶⁹ (CAF), encaminhando as atas com os resultados relativos às licitações para manutenção das Séries 2000, 2070, 2100 e 3000¹⁷⁰. No corpo da mensagem, há referência à colaboração entre empresas licitantes, que dariam cobertura umas às outras (fls. 2618/2619 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

Comentários: Entendo que nós, Siemens e Serveng (consórcio SCG) estamos sozinhos e que o resto: Temoinsa+MPE (que ainda apareceu, mas não estará como sub na RG dos 2100 caso a TMT ganhe) + Ttrans+Trail+Alstom+Bombardier, estão unidos e dão cobertura uns aos outros. (...) Coragem e melhor preço possível.

412. Sobre esse documento, o Representado José Regueiro (CAF) alega que teve a impressão que os demais participantes do consórcio poderiam estar unidos e dando coberturas uns aos outros, contra a CAF, bem como que no trecho final do e-mail, ele demonstra que não fazia

¹⁶⁸ O Sr. Agenor Marinho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹⁶⁹ O Sr. Iñigo Celigueta terá a sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

¹⁷⁰ Uma vez que as propostas das Séries 7000 e 7500, só seriam entregues em 13 e 14 de agosto e 2012.

VERSÃO PÚBLICA

parte de qualquer conluio, ao dizer "Coragem e melhor preço possível", o que demonstra independência e espírito de concorrência. O conjunto probatório indica o contrário do alegado. Quer dizer, o trecho “nós, Siemens e Serveng (consórcio SCG) estamos sozinhos” indica que essas empresas entraram sozinhas na licitação, o que de fato ocorreu. Além disso, a afirmação do Representado quanto às empresas estarem unidas e dando cobertura umas as outras só pode derivar dos contatos entre eles, não sendo razoável entender que ele teria conhecimento dessas informações sem estar discutindo com concorrentes.

413. Em 17 de dezembro de 2012, o Sr. Amador Peñin envia e-mail aos Srs. David Lopes e Wilson Daré (todos da Temoinsa), no qual propõe um acordo com as concorrentes CAF e Alstom, visando à divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 549 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Olá

Este pode ser o trato:

1. – A Alstom fica com a série 2000 e nos retiramos da licitação na quarta-feira, quando os envelopes administrativos serão abertos.

Com a mudança anterior, eles fazem o seguinte:

Fazer acordo com CAF-ALSTOM-NÓS para que não haja briga por mais 4 anos e na próxima licitação e nas futuras, colocando-nos de acordo da seguinte maneira:

1;- ALSTOM nos paga uma comissão igual à margem prevista de 20 por cento sobre o contrato para esta concorrência.

2.- Dividem-se as séries de unidades daqui até o futuro da seguinte maneira:

ALSTOM série 2000

CAF séries 7000 e 7500

NÓS séries 2070, 3000 e 2100

3.- Dividimos os 65 trens em 1/3 para a ALSTOM, 1/3 para a CAF e 1/3 para FAMIT Y TRAIL

Saudações

Amador Rodriguez

414. **O e-mail acima, apreendido na Temoinsa, comprova que esta empresa estaria disposta a desistir da licitação para manutenção dos TUEs da Série 2000, caso Temoinsa, Alstom e CAF celebrassem um acordo.** Vale destacar que as empresas acima já tinham apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, sendo concorrentes nas licitações. Ademais, verifica-se que, em 11 de dezembro de 2012, o Consórcio TMT (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa) foi classificado em 1º lugar nessa licitação e o Consórcio 2000 (Bombardier e Alstom) em 2º lugar, e, apenas no dia 20 de dezembro de 2012, três dias após

VERSÃO PÚBLICA

esse e-mail, a CPTM iria abrir os envelopes com os documentos de habilitação, o que corrobora a intenção da Temoinsa em celebrar um acordo e “retirar” a proposta apresentada para que o Consórcio que a Alstom integrava pudesse vencê-la.

415. O e-mail acima também revela uma evolução na divisão de mercado anterior, por exemplo, pela ausência da Siemens na designação da licitação para manutenção dos TUEs da série 3000, conforme previsto nos documentos anteriores. No âmbito do ajuste, as licitações passaram a ser alocadas então para as empresas Alstom, Temoinsa e CAF.

416. As tratativas entre Temoinsa e Alstom tiveram continuidade, como se depreende de mensagem eletrônica enviada, em 02 de janeiro de 2013, pelo Sr. Amador Peñin (Temoinsa) ao Sr. Wilson Daré (Temoinsa), na qual informa a realização de reunião com funcionário da Alstom, Sr. Denis Giralt¹⁷¹, e a necessidade de negociar um acordo entre Temoinsa, Tejofran, CAF e Alstom (fls. 550 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Olá David e Wilson

Espero que tenham passado muito bem as festas de ano novo junto a suas famílias. **Por favor, quando puderem me liguem para falarmos sobre uma visita da Alstom (Denis Giralt) que quer falar conosco e com TEJOFRAN sobre a série 2000 e fazer uma proposta. Minha ideia é pedir 20 por cento do contrato, um acordo com eles e CAF para as futuras licitações CAF 700 e 7500, Alstom 2000 e nós 2100, 2070, 3000 e 1/3 dos 65 trens comprados da Alstom e bogies e cabine.** Não acredito que seja possível, mas ao pedir não há engano e dessa forma não fico mal com a Alstom no Chile.

Obrigada

Saudações

Amador Rodriguez

417. Quanto a esse e-mail, importante realçar o argumento apresentado pela Temoinsa de que a Alstom *apostou que o Consórcio TMT não conseguiria executar os serviços e sugeriu a desistência do certame em seu favor, já que ela havia ficado em segundo lugar* (fl. 115, SEI 30570). Contudo, observa-se que os e-mails colacionados acima tornam irrefutável a existência de contatos entre Temoinsa e Alstom a fim de dividirem com a CAF as futuras licitações para manutenção da Séries 2000, 2100, 2070, 3000, 7000 e 7500, em troca da desistência da Temoinsa.

418. Em e-mail enviado, em 23 de janeiro de 2013, pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) – que tinha por destinatários os Srs. Antonio Felipe, Marcos Ribeiro, Manuel Filho, Reinaldo Andrade (todos da Tejofran), Wilson Daré e David Lopes (ambos da Temoinsa) – pode-se ver relatos sobre os resultados dos acordos colusivos para divisão das licitações da CPTM. No caso, tal e-mail apreendido na Tejofran traz informações que indicam tanto a estratégia de subcontratar empresa (Bombardier) que apresentou proposta de cobertura – de forma a recompensá-la – quanto a estratégia de apresentação de proposta de cobertura, a fim de dar aparência de competição nos certames (fls. 535 do “Apartado”, grifos nossos):

¹⁷¹ O Sr. Denis Girault terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

1-Bombardier não nos auxiliará na execução da Série 2000, porque a “Europa teme que haja repercussão negativa de perdedor fornecer para ganhador”.

(...)

4-A proposta dele é executarmos a RG do 2000 pelo preço dele (cerca de R\$20MM mais que o nosso) e termos o apoio da Alston no aprovisionamento do 2070 (surpreendentemente, neste caso, some o risco de perdedor voluntário fornecer a ganhador!!!)

419. Destaca-se que em 23 de janeiro de 2013, data do e-mail acima, o resultado das licitações, 19 de janeiro de 2013, já havia sido divulgado. Ademais, na licitação referente à série 2000, a Bombardier era integrante do consórcio da Alstom, e, na licitação referente à série 2070, a Alstom participou sozinha. Nas duas licitações, sagrou-se vencedor o consórcio TMT, integrado pela Trail (empresa do grupo Tejofran) e pela Temoinsa, evidenciando que tais empresas apresentaram propostas de cobertura, *vide* “perdedor voluntário”, e seriam subcontratadas como contrapartida.

420. Ainda em 08 de abril de 2013, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) informa ao Srs. David Lopes (Temoinsa), Edgard Filho (TTrans), Wilson Daré (Temoinsa) e Rodrigo Costa (MPE) que a MGE o teria procurado para “entendimento no 3000”, se referindo aos trens da CPTM Série 3000 (fls. 560 do “Apartado”).

421. Finalmente, diversos documentos esparsos – ainda que não-datados – permitem delinear o processo de negociação para divisão das licitações conduzidas pela CPTM.

422. Veja-se, por exemplo, documento encontrado na CAF, que traz uma proposta de divisão das licitações relativas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas A, B, C, TM, TJ, MP, MG, S, IE e TT (Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, MPE, MGE, Siemens, IESA e TTrans), na linha de vários outros documentos já apresentados acima e apreendidos em empresas diferentes (fls. 2340/2350 do “Apartado”, destaque nosso):

2000: A 111, B 170 e C 26
2070: A 109
2100: TM, TJ e MP 332 (MG 10)
3000: S 98
7000: MG 63, TT 80 e C 257
7500: C 92
IE: 18 a distribuir entre os grandes



2000	A,B,C	TM, TJ, MP	
2070	A	TM, TJ, MP	
2100	TM, TJ, MP	A, B, C	S
3000	S	C, TT, MG	
7000	C, TT, MG	TM, TJ, MP	
7500	C	TM, TJ, MP	



423. Também na CAF foi encontrada tabela sobre a divisão entre aquelas empresas, trazendo “resumo da divisão” e “resumo da divisão incluindo as subcontratadas” (fls. 3714/3718 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

Serie 3000	3	Fabricante: Siemens			
		Mill. Reales (4 años)			
TOTAL				%	Mill. Reales
SIEMENS	100%	56,5	subcontratada a: MGE	40%	22,6

Serie 2100 (Consorcio Comafar)	Antigua RENFE 440	%	Mili. Reales (4 años)	%	Mili. Reales
TOTAL					
ALSTOM	17,33%	48,96	subcontratada a: TTRANS	10% del contrato total	28,25
CAF	17,33%	48,96	subcontratada a: TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
BOMBARDIER	17,33%	48,96	subcontratada a: TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
TEMOINSA	16%	45,20			
TEIOPRAN	16%	45,20			
MPE	16%	45,20			
			14%		

3100	40	84.000.000	2.100.000
2100	144	331.500.000	2.302.083
2000	120	232.500.000	1.937.500
2070	48	99.500.000	2.072.917

7000	320	374,000,000	1,168,750
9000	72	99,000,000	1,375,000
7500	64	88,000,000	1,375,000

Serie 2000 (Consorcio Cobramar II)	Fabricación Colesbre	%	Mil. Reales (4 años)	%	Mil. Reales
ALSTOM	35%	74,55	subcontratada a:	IESA	12,5% del contrato total
CAF	35%	74,55	subcontratada a:	IESA	4,375% del contrato total
BOMBARDIER	30%	63,90	subcontratada a:	IESA	3,75% del contrato total

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

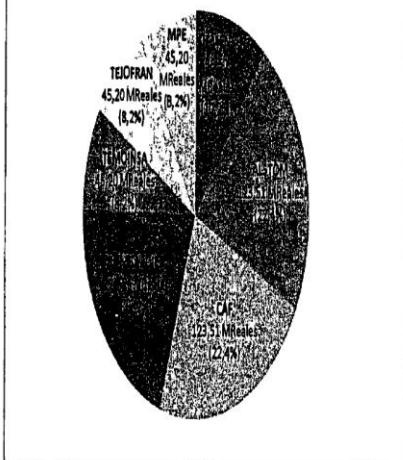
NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELARÁ EL CONTRATO DE IEZA

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IEA

RESUMEN DE REPARTO

	% del total	M\$ Reales (4 años)		M\$ Reales
SIEMENS	10,2%	56.597	del cual subcontratan	22,6 (40%)
ALSTOM	22,4%	123.511	del cual subcontratan	18,74 (15%)
CAF	22,4%	123.511	del cual subcontratan	18,74 (15%)
BOMBARDIER	20,4%	112.855	del cual subcontratan	17,4 (15%)
TEMOMSA	8,2%	45.20		
TEIOPRAN	8,2%	45.20		
MPE	8,2%	45.20		

Reparto Total

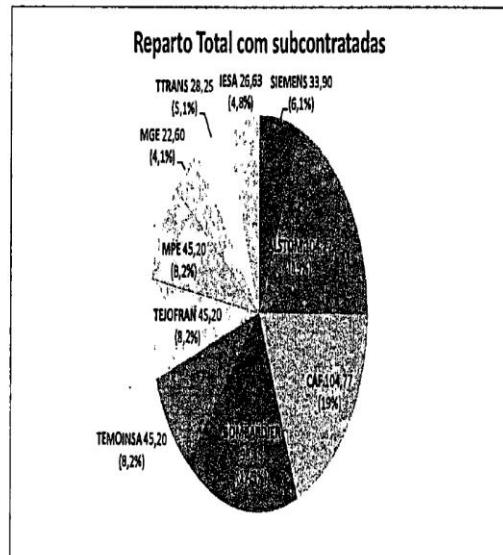


BESUMEN DE REPARTO INCLUYENDO SUBCONTRATAS

	X % del total	Mil. Reales (4 años)
TOTAL	100%	537
SIEMENS	6,1%	33,90
ALSTOM	19,0%	104,77
CAF	19,0%	104,77
BOMBARDIER	17,3%	95,45
TEMOINSA	8,2%	45,20
TEIJOFAN	8,2%	45,20
MPE	8,2%	45,20
MGE	4,1%	22,60
TTRANS	5,1%	28,25
IESA	4,8%	26,63

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IEZA

Reparto Total com subcontratadas



424. A CAF também produziu tabela que traz, além da proposta de divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, diversas anotações sobre as estratégias que

VERSÃO PÚBLICA

poderiam ser utilizadas para implementar o acordo colusivo – por exemplo, “a subcontratação nos aumenta em 90MR\$”¹⁷² – além de atualização da proposta de divisão, elaborada em 04 de julho de 2011, antes da disponibilização dos editais (fls. 2359/2370 do “Apartado”, destaque nossos):

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE

Serie	Nº carro	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011 (dato de Agenor) Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	Precio por coche	Precio objetivo de las series C nuevas	
COBRAMAN	2000	120	A/B/C Subcontratante IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	A (91), B (160); A subcontrata (30)	R\$ 251.000.000	R\$ 2.091.667	A (91), B (140), C (20); Todos subcontratante (30)	Bombardier toma nuestros 20 y Alstom asume al total de subcontratación
COFESBRA	2070	48	A/B/C	R\$ 89.500.000 A (92)	R\$ 82.000.000	R\$ 1.918.667		A (92) subcontrata (20)	
COMAFER	2100	144	RENFE Subcontratante TT (10%) S (100%) Subcontratante MG	R\$ 331.500.000 MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000	R\$ 2.083.333		NF	
S 40 TRENES DE C (Nuevos)	3000	40	S (40%)	R\$ 84.000.000 S (86)	R\$ 88.000.000	R\$ 2.225.000		S (89)	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000 MG (80)	R\$ 362.000.000	R\$ 1.193.750		C (302) Subcontrata (40)	Nos incrementan la subcontratación en 90MR\$
8 TRENES DE A (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000 C (45) y A (44)	R\$ 88.000.000	R\$ 1.390.625		A (45), B (20), C (24)	Tomamos la parte de Bombardier
8 TRENES DE A (Nuevos)	8000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 98.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA			
	808		Total	R\$ 1.308.500.000	Total	R\$ 1.203.000.000			
	736		TOTAL SIN LOS 8 TRENES	R\$ 1.209.500.000	Según ultima reunión 3-10-2011 (dato de Agenor) propuesta del asesor.				
					R\$ 197.000.000 A	16,38%		R\$ 167.123.508 A	
					R\$ 160.000.000 B	13,30%	61,78% grandes	R\$ 143.266.932 B	67,56% grandes
					R\$ 297.000.000 C	24,69%		R\$ 303.639.562 C	
					R\$ 89.000.000 S	7,40%		R\$ 89.000.000 S	
					R\$ 30.000.000 IE	2,49%		R\$ 360.000.000 NF	32,42% pequeños
					R\$ 100.000.000 MP	0,81%			
					R\$ 100.000.000 TM	0,81%			
					R\$ 100.000.000 TJ	0,81%	38,24% pequeños		
					R\$ 70.000.000 TT	5,82%			
					R\$ 60.000.000 MG	4,69%			
								R\$ 1.203.000.000	

¹⁷² Tradução livre do excerto: “nos incrementam la subcontratación em 90MR\$”.

VERSÃO PÚBLICA

Reparto CPTM_V2.xls, Hoja1,04/07/2011

Série 3000			Fabricante: Siemens		
	%	Mil. Reales (4 anos)		%	Mil. Reales
SIEMENS	100%	56,5	subcontrata a:	MGE	40% 22,6
Série 2100 (Conselcio Comater) Antigua RENFE 440					
	%	Mil. Reales (4 anos)		%	Mil. Reales
ALSTOM	17,33%	48,98	subcontrata a:	TTRANS	10% del contrato total 9,42
CAF	17,33%	48,98	subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total 9,42
BOMBARDIER	17,33%	48,98	subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total 9,42
TEMOINSA	16%	45,20			
TEJOFRAN	16%	45,20			
MPE	16%	45,20			

3100	40	84.000.000	2.100.000
2100	144	331.500.000	2.302.083
2000	120	232.500.000	1.937.500
2070	48	99.500.000	2.072.917
7000	320	374.000.000	1.168.750
9.000	72	99.000.000	1.375.000
7.500	64	88.000.000	1.375.000

Série 2000 (Conselcio Cobrançan II)			Fabricación Cofesbra		
	%	Mil. Reales (4 anos)		%	Mil. Reales
ALSTOM	35%	74,55	subcontrata a:	IESA	12,5% del contrato total 9,32
CAF	35%	74,55	subcontrata a:	IESA	4,375% del contrato total 9,32
BOMBARDIER	30%	63,90	subcontrata a:	IESA	3,75% del contrato total 7,99

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA
NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA
NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

RESUMEN DE REPARTO

% del total	Mil. Reales (4 años)	Mil. Reales
SIEMENS	100%	56,5
	del cual subcontratam	22,8 (40%)
	del cual subcontratam	18,74 (15%)
	del cual subcontratam	18,74 (15%)
	del cual subcontratam	17,4 (15%)

RESUMEN DE REPARTO INCLUYENDO SUBCONTRATAS

% del total	Mil. Reales (4 años)
SIEMENS	6,1% 33,90
ALSTOM	19,0% 104,77
CAF	19,0% 104,77
BOMBARDIER	17,3% 95,45
TEMOINSA	8,2% 45,20
TEJOFRAN	8,2% 45,20
MPE	8,2% 45,20
MGE	4,1% 22,60
TTRANS	5,1% 28,25
IESA	4,8% 26,53

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

425. Já na Temoinsa, foi arrecadado documento manuscrito identificado como “Maurício”, que seria Maurício Memória (Sócio da Temoinsa), que trazia proposta de divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, incluindo subcontratações, entre as empresas identificadas por códigos já utilizados em outros documentos, consistentes em Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”), IESA (“IE”), TTrans (“TT”) e MGE (“MGE”) (fls. 199 do “Apartado”)¹⁷³:

¹⁷³ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

	<i>Marcado</i>	<i>2021</i>														
2020	A + B 36% 64% 92 160	IET = 30														
2020	A 100%															
2020	CADS 100%															
2020	S 100%															
2020	C 100%	TT = 30 MEG = 60 302														
2020	C 50% + 45 A 50% 45															
<i>Valores futuros</i>		<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>122</td> </tr> <tr> <td>B</td><td>150</td> </tr> <tr> <td>C</td><td>227</td> </tr> <tr> <td>S</td><td>99</td> </tr> <tr> <td>CADS</td><td>300</td> </tr> <tr> <td>TT</td><td>20</td> </tr> <tr> <td>MEG</td><td>30</td> </tr> </table> 1.203	A	122	B	150	C	227	S	99	CADS	300	TT	20	MEG	30
A	122															
B	150															
C	227															
S	99															
CADS	300															
TT	20															
MEG	30															

426. Também na Temoinsa, foi encontrado documento contendo tabelas que mostram a então distribuição dos contratos para manutenção dos trens da CPTM, bem como proposta para a redivisão dos futuros contratos, indicando não apenas as empresas às quais seriam destinados os contratos, mas também aquelas que deveriam ser subcontratadas. Destaque-se, ademais, que a tabela traz o valor dos “contratos futuros” que seriam firmados pela CPTM – objeto das licitações que ainda seriam realizadas – a indicar que as empresas participantes do cartel

VERSÃO PÚBLICA

compartilharam informações a respeito do valor das propostas comerciais que apresentariam nos certames¹⁷⁴ (fls. 213/214 do “Apartado”, destaques nossos):

591

CONTRATOS DE MANUTENÇÃO				
SÉRIES DE TRENS	CONTRATOS EM VIGÊNCIA	CONTRATOS EM VIGÊNCIA	CONTRATOS FUTUROS	% AUMENTO
2000	R\$ 213.016.649,36	R\$ 258.158.468,78	R\$ 232.498.270,07	0,90
2070			R\$ 99.573.923,74	
2100	R\$ 282.517.177,30	R\$ 342.387.330,36	R\$ 310.319.528,29	0,91
3000	R\$ 56.552.690,58	R\$ 68.537.159,18	R\$ 83.772.613,35	1,22
7000			R\$ 373.923.747,61	
7500			R\$ 87.982.636,82	
9000			R\$ 98.764.466,43	
	R\$ 552.086.517,24	R\$ 669.082.958,32	R\$ 1.286.835.186,31	
TOTAL	Data Base (Setembro 2007)	Data Base (Março 2011)	Data Base (Março 2011)	1,92

PLAYERS	CONTRATOS EM VIGÊNCIA (MILHÕES)	CONTRATOS EM VIGÊNCIA (MILHÕES)	CONTRATOS FUTUROS (MILHÕES)	% AUMENTO
CAF	100	121	198,4	1,64
ALSTOM	100	121	198,3	1,64
BOMBARDIER	100	121	155,8	1,29
TEMOINSA	50	60,5	155,2	2,56
MPE	50	60,5	155,2	2,56
TEJOFRAN	50	60,5	155,2	2,56
SIEMENS	40	48,5	124,0	2,56
TTRANS	28	34	59,1	1,74
MGE	17	21	49,3	2,35
IESA	17	21	36,5	2,14
	552	669	1.286,8	
TOTAL	Data Base (Setembro 2007)	Data Base (Março 2011)	Data Base (Março 2011)	1,92

SÉRIES DE TRENS	PLAYERS	PLAYERS / SUB CONTRATADOS	PLAYERS / SUB CONTRATADOS	TOTAL
2000	BOMBARDIER	SIEMENS	158,4	TOTAL
%	67,00%	17,30%	157,7%	100,00%
Valor	R\$ 155.773.840,95	R\$ 40.222.200,72	R\$ 26.567.239,47	R\$ 232.498.270,07
2070	ALSTOM			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 99.573.923,74			R\$ 99.573.923,74
2100	MPE	TEMOINSA		TOTAL
%	50,00%	50,00%		100,00%
Valor	R\$ 155.159.764,14	R\$ 155.159.764,14		R\$ 310.319.528,29
3000	SIEMENS			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 83.772.613,35			R\$ 83.772.613,35
7000	CAF	TEJOFRAN	TTRANS	TOTAL
%	42,70%	41,50%	15,80%	100,00%
Valor	R\$ 159.665.440,23	R\$ 155.178.355,26	R\$ 59.079.952,12	R\$ 373.923.747,61
7500	CAF	MGE		TOTAL
%	44,00%	55,00%		100,00%
Valor	R\$ 38.712.360,20	R\$ 44.430.073,82		R\$ 87.982.636,82
9000	ALSTOM			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 98.764.466,43			R\$ 98.764.466,43

¹⁷⁴ Ademais, importa ressaltar que o valor dos “contratos futuros” seriam, em média, 92% superiores aos valores dos contratos então vigentes.

VERSÃO PÚBLICA

427. Finalmente, documento arrecadado na Alstom traz o mapeamento dos contratos então vigentes – para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 – e proposta de divisão dos contratos entre as empresas participantes do cartel, com a discussão de vários cenários possíveis, em linha com o já apontado em outros documentos (fls. 749 do “Apartado”):

Series =>		2000	2100 *	3000	2070	7000	CAF	CAF	CAF	CAF	
Manufacturer =>	Alist/ADIZ/CAF	CAF / Alist/ADIZ		Stemets	Alist/Bomb/CAF						
Year =>	1999	1974/78		2000	2008						
Quantity =>	30t x 40/t = 120 Cars	12t x 30t = 36 Cars	10t x 40t = 48 Cars	12t x 40t = 48 Cars	80t x 40/t = 320 Cars	16t x 40/t = 64 Cars					
Events:		14/4									
A Pr & Cr Maintenance 48 months	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	
B Vandalism/Small Accidents Repair	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	
C Improvements:											
C1 Multi media inst.	New visual ident.	System drive inst.	System drive inst.	Multi media inst.	Multi media inst.	Overhauling 12 trains	Spare Parts 15% of Ev. A				
C2	Doors modern.	-	CCFV inst.	-	-						
C3	Door brackets inst	-	System drive inst.	-	-						
C4	Derailm., Syst inst.	-	Telem. Syst Inst.	-	-						
C5	-	-	Accessib. Implem.	-	-						
C6	-	-	Multi media inst.	-	-						
C7	-	-	New visual ident.	-	-						
D Overhauling	22 trains	12 trains	8 trains	8 trains	8 trains	Spare Parts (6%) of Ev. A (Overhaul. => See Ev. C)	Spare Parts (6%) of Ev. A (Overhaul. => See Ev. C)	Spare Parts (6%) of Ev. A (Overhaul. => See Ev. C)	Spare Parts (6%) of Ev. A (Overhaul. => See Ev. C)	Spare Parts (6%) of Ev. A (Overhaul. => See Ev. C)	
E Spare Parts	6% of Ev. A	6% of Ev. A	6% of Ev. A	6% of Ev. A	6% of Ev. A	See Event D					
Submission =>	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	
30% TCBR		61% TCBR		100% TCBR		100% TCBR		100% TCBR		100% TCBR	
= 60 t/m		61% TCBR		100% TCBR		100% TCBR		100% TCBR		100% TCBR	
TCBR = 50%		TCBR = 50%		TCBR = 50%		TCBR = 50%		TCBR = 50%		TCBR = 50%	
At stem 36% -> 35%		At stem 36% -> 35%		At stem 36% -> 35%		At stem 36% -> 35%		At stem 36% -> 35%		At stem 36% -> 35%	
Sub. TCBR		Sub. TCBR		Sub. TCBR		Sub. TCBR		Sub. TCBR		Sub. TCBR	
TCBR (ATRAN)		TCBR (ATRAN)		TCBR (ATRAN)		TCBR (ATRAN)		TCBR (ATRAN)		TCBR (ATRAN)	
Service of		Service of		Service of		Service of		Service of		Service of	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF		CAF		CAF		CAF		CAF	
CAF		CAF									

428. O documento acima claramente faz referência à 3^a rodada de manutenção, uma vez que ele indica respectivamente as datas em que seriam apresentadas as propostas para cada licitação, 07 a 14 de agosto de 2012, conforme principais fatos dos procedimentos licitatórios e linha do tempo acima.

VERSÃO PÚBLICA

429. Veja-se que nas empresas Alstom, CAF e Temoinsa foram apreendidos documentos com proposta para divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, documentos esses muito semelhantes¹⁷⁵ e que, portanto, não são fruto de especulação ou projeção do mercado e sim indicam que esse assunto era tratado por eles conjuntamente.

430. Dessa forma, documentos produzidos por empresas diferentes preveem os mesmos cenários, comprovando a atuação do cartel nessas licitações.

431. As informações das concorrências comprovam ainda que apenas as empresas em conluio participaram das licitações, individualmente ou em consórcio, e que, conforme previsto nos documentos acima, a CAF adjudicou o contrato das licitações para manutenção das Séries 7000 e 7500 e que o consórcio composto pela Temoinsa adjudicou o contrato da Série 2100.

432. Além disso, apesar do Consórcio TMT 2000 (Trail Infraestrutura Ltda. e Temoinsa) ter adjudicado o contrato da Série 2000, verifica-se que o Consórcio 2000 (Alstom e CAF) ficou em 2º lugar na classificação, como previsto no e-mail acima em que Alstom e Temoinsa negociam a desistência dessa em favor daquela.

433. No que tange à participação da Siemens na 3ª rodada de acordos colusivos, as provas acima apresentadas revelam a participação da Signatária do Acordo de Leniência até o ano de 2011. Contudo, não há indicativos de que sua participação tenha perdurado a partir do ano seguinte. Corrobora esse entendimento a evolução da divisão de mercado perpetrada e demonstrada acima, em que a CAF e a Temoinsa, com a participação da Alstom e da Bombardier, passam a ser as protagonistas no ajuste colusivo. Nesse sentido, a participação da Siemens de forma isolada e os resultados dos seis certames dessa 3ª rodada, vencidos todos pela CAF ou pelos Consórcios TMT, favorecem o entendimento de que a participação da Siemens no cartel havia cessado.

434. Diante do exposto, os documentos acima reproduzidos indicam que, também no âmbito das licitações realizadas pela CPTM nos anos de 2011-2012 – visando à contratação de empresas para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 –, o cartel atuou de forma a dividir o mercado, alocando os contratos a determinadas empresas.

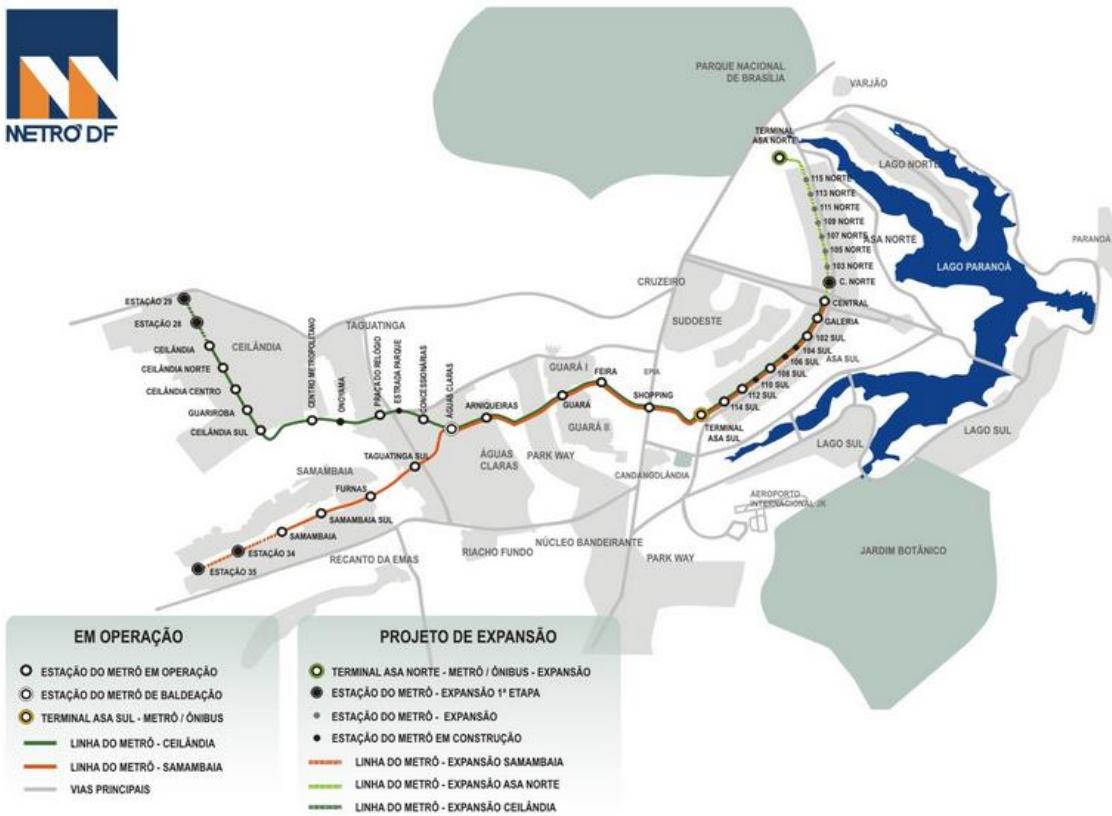
435. Assim, o conjunto de evidências acima reproduzidas demonstra que as licitações conduzidas pela CPTM – visando à manutenção dos trens de sua frota – foram objeto da atuação do cartel em, ao menos¹⁷⁶, três momentos distintos: licitações realizadas em 2001-2002, licitações realizadas em 2007-2008 e licitações realizadas em 2011-2013. Em tais oportunidades, as empresas reuniram-se com objetivo de dividir entre si o escopo das licitações, definir previamente as vencedoras dos certames, recompensar as empresas alinhadas com a subcontratação de parcela dos contratos e elevar o faturamento previsto para cada empresa participante do conluio.

¹⁷⁵ Já que definem os mesmos ganhadores das licitações, quais sejam: (i) para a Série 2000, Alstom e Bombardier; (ii) para a Série 2070, Alstom; (iii) para a Série 2100, NF¹⁷⁵ no manuscrito e MP (MPE), Temoinsa e Tejofran na tabela; (iv) para a Série 3000, Siemens; (v) para a Série 7000, CAF; e (vi) para a Série 7500, CAF e Alstom.

¹⁷⁶ Dado que as licitações futuras já estavam sendo objeto de contatos entre as empresas, conforme e-mail trocados entre Temoinsa e Alstom colacionados acima.

VERSÃO PÚBLICA

III.4.1.3 Metrô Distrito Federal – Manutenção de 2005



Fonte: <http://www.metro.df.gov.br/linhas-2/>

436. O processo licitatório promovido pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (“Metrô DF”), Concorrência nº 003/2005, ocorreu entre 2005 e 2007, tendo como escopo a manutenção completa das linhas do Metrô DF (inclusive a manutenção de todos os sistemas, estações, bilhetagem, via e trens e fornecimento de peças sobressalentes). O valor do contrato previsto no edital era de R\$ 82.245.669,83¹⁷⁷.

437. O edital previa que a licitação seria na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, sob o regime de empreitada por preço global. Destaca-se, abaixo, os principais fatos do processo licitatório:

- (i) Em 25 de novembro de 2005, o edital de licitação para a prestação de serviços de manutenção corretiva e preventiva do Metrô DF foi oficialmente publicado e em 28/11/2005 foi disponibilizado às empresas interessadas junto com os seus anexos.
 - (ii) Em 20 de janeiro de 2006, ocorreu a sessão pública para recebimento da documentação, proposta técnica e proposta de preço, mas diante das impugnações

¹⁷⁷ Conforme fl. 261 do SEI 0214072 e 0233801. Destaca-se que o valor total previsto pelo Metrô DF seria de até R\$ 106.536.469,83, contando com a prestação de serviços e o que se denominou como serviços “eventuais”. No entanto, as propostas apresentadas pelos consórcios qualificados na fase técnica contemplavam apenas o valor correspondente a manutenção dos sistemas discriminados acima.

VERSÃO PÚBLICA

apresentadas, o Metrô DF prorrogou para o dia 10/02/2006 e depois para o dia 17/02/2006.

(iii) Em 17 de fevereiro de 2006, os quatro consórcios abaixo entregaram suas propostas ao Metrô DF:

Consórcio	Empresas
Consórcio METROMAN	Siemens e Serveng
Consórcio Metrô Planalto	Alstom, IESA e TCBR
Consórcio Planalto	Tejofran, O&M e SPA
Consórcio MANTREM	MPE, Bombardier e Opportrans

(iv) Em 13 de março de 2006, todos os consórcios foram considerados inabilitados pelo Metrô DF, sendo essa decisão publicada em 16 de março de 2006.

(v) Em 30 de maio de 2006, o Metrô DF reconsiderou sua decisão e pré-qualificou dois consórcios: Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng) e Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR).

(vi) Em 7 de julho de 2006, o Metrô DF suspendeu a sessão de abertura das propostas técnicas, uma vez que os Consórcios Planalto (Tejofran, O&M e SPA) e MANTREM (MPE, Bombardier e Opportrans) obtiveram medidas liminares para a suspensão da decisão que os desqualificara do processo licitatório. Dessa forma, de um lado, os Consórcios MANTREM e Planalto continuavam pré-qualificados, ainda que de forma precária, e, de outro, o Metrô DF ainda não estava autorizado a abrir as propostas técnicas e comerciais dos consórcios pré-qualificados.

(vii) Em 2 de maio de 2007, o Metrô DF publicou decisão determinando que, por força de decisão judicial, os envelopes contendo as propostas técnicas e comerciais dos consórcios Metrô Planalto e METROMAN fossem abertos e que os consórcios não pré-qualificados retirasse suas propostas.

(viii) Em 13 de junho de 2007, as propostas técnicas dos consórcios METROMAN e Metrô Planalto (pré-qualificados) foram abertas.

(ix) Em 1º de agosto de 2007, foi publicado o relatório de julgamento das propostas técnicas, permanecendo habilitados para a próxima fase da licitação os Consórcios Metrô Planalto e METROMAN. As propostas apresentadas para a manutenção foram:

- Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng): R\$ 77.722.157,64.
- Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR): R\$ 77.310.948,00.

(x) Em 14 de setembro de 2007, ocorreu a adjudicação do objeto licitado ao Consórcio METROMAN.

VERSÃO PÚBLICA

(xi) Em 28 de setembro de 2007, foi assinado o contrato entre o Consórcio METROMAN e o Metrô DF, através do Contrato nº 016/2007.

(xii) Em 03 de outubro de 2007, o consórcio METROMAN solicitou autorização para subcontratar a MGE e, em 08 de outubro de 2007, o Metrô DF autorizou, desde que observado o limite de 35% do valor do contrato.

438. Conforme descrito na Nota Técnica de Instauração, o acordo anticompetitivo celebrado no âmbito desse projeto contou com a participação das empresas Siemens, Alstom, MPE, MGE, Serveng, IESA e TC/BR. Essas empresas acordaram a divisão do escopo do projeto, definiram conjuntamente os preços que seriam apresentados pelos consórcios METROMAN (Siemens e Serveng) e Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) e a subcontratação da MPE, com vistas a operacionalizar a divisão de escopo definida entre as empresas.

439. Além disso, tal como narrado pelos Signatários, o edital da licitação de manutenção do Metrô DF publicado em 2005 exigia que o licitante vencedor apresentasse qualificações que eram detidas, naquela época, por apenas dois indivíduos, os Srs. Luiz Costa¹⁷⁸ e Ben-Hur Souza¹⁷⁹, até então funcionários da Alstom. Eles possuíam formação técnica relacionada a serviços de manutenção de trem e metrô e, à época da licitação, trabalhavam na manutenção do Metrô DF que estava então em andamento, serviço que estava sendo prestado pelo consórcio formado pelas empresas Alstom, IESA e TC/BR (Consórcio AIT).

440. No entanto, pouco antes do início do processo licitatório e com vistas a viabilizar sua participação no certame, a Siemens, com auxílio principalmente da MGE e também da Serveng, contratou esses indivíduos para os cargos de Gerentes de Projeto.

441. A MGE, representada pelo Sr. Ronaldo Moriyama, Sócio Diretor da MGE, teve papel essencial na contratação dos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza, ao intermediar os contatos. Essa intermediação foi determinante para a participação da Siemens na licitação, pois, sem esses dois funcionários, a empresa não teria capacidade técnica suficiente para obter êxito no certame. Em troca, a Siemens acordou em subcontratar a MGE para realizar parte do escopo do projeto Metrô DF.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Antes do lançamento da licitação de manutenção do Metrô DF, o Sr. Luiz Costa era funcionário da Alstom. Após o lançamento da licitação, o Sr. Luiz Costa foi contratado pela Siemens, para auxiliar na elaboração da proposta. Atualmente, é funcionário da Serveng.

¹⁷⁹ Antes do lançamento da licitação de manutenção do Metrô-DF, o Sr. Ben-Hur Souza era funcionário da Alstom. Após o lançamento da licitação, o Sr. Ben-Hur Souza foi contratado pela Siemens, para auxiliar na elaboração da proposta. Atualmente, é funcionário da Serveng.

¹⁸⁰ Como forma de comprovar esse relato, os Signatários apresentaram os e-mails de fls. 542/544, pelos quais Ben Hur Souza (Siemens) relembra Homero Vasconcellos (Serveng) e Ronaldo Moriyama (MGE) os termos do acordo firmado entre Siemens, MGE e Serveng referente a sua contratação e a do Sr. Luiz Costa (Siemens): “O acordo realizado entre as empresas Siemens, MGE e Serveng-Civilsan previa a assinatura do contrato de prestação de serviços concomitantemente ao efetivo início da realização da atividade, que de fato ocorreu a partir de 05/12/2005, sendo combinado que a MGE assinaria com o Taulois e a Serveng comigo”. Pelos e-mails de fls. 546/552 também apresentados pelos Signatários, depreende-se que todas as despesas relativas ao Projeto Manutenção Metrô DF, incluindo os salários e encargos dos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur por um período de 12 meses, deveriam ser objeto de um acerto de contas entre as três empresas. No entanto, apesar de não restar comprovado que as três empresas dividiram as despesas de contratação destes funcionários, o fato é que ambos saíram da Alstom para a Siemens, que, por sua vez, logrou êxito no certame e subcontratou a MGE para realização de parte de seu escopo. Tais fatos serão melhor explorados e comprovados no decorrer da nota.

VERSÃO PÚBLICA

442. Evidenciando essas tratativas entre o Consórcio da Siemens e a MGE, para viabilização da contratação dos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza em troca de subcontratação, veja-se abaixo anotação manuscrita, apreendida na Serveng, na mesa de Moisés Neto, Diretor de Obras da empresa. Essa anotação foi feita em documento que contém tabelas com cenários de receita e despesa do Consórcio METROMAN e revela o seguinte, destacando-se que “SC”, no caso, é a sigla em referência à empresa Serveng: "Siemens chamou SC; Taulois e Ben-Hur com MGE formaram novo grupo". "Daí procuram Siemens; MGE seria subcontratada da Siemens; MGE teria 35% da parte Siemens; SC teria 9% do contrato (Obras Civis); SC propôs consórcio pleno c SC 30,5% Siemens 69,5%". (fls. 1622/1632 do “Apartado”):

- Siemens chamou SC	METROMAN REALIZADO OUTUBRO 2007 A MARÇO 2008				
- Taulois + Ben Hur ior. MGE formaram novo grupo daí, procuraram SIEMENS.					
- MGE seria subcontratada da SIEMENS.					
- MGE teria 35% da parte SIEMENS.					
- SC teria 9% do contrato (Obras Civis)	45,13% 4,33%				
- SC propôs consórcio pleno c/ SC 30,5 SIEMENS 69,5% (35% // MGE)					
<u>CENÁRIO(A)</u>	<u>OUT</u>	<u>NOV</u>	<u>DEZ</u>	<u>JAN</u>	<u>FE</u>
RECEITA BRUTA	2.894.932,50	2.894.932,50	5.789.865,00	5.789.865,00	5.789.865,00
TRIBUTOS	(641.227,55)	(641.227,55)	(1.282.455,09)	(1.282.455,09)	(1.282.455,09)

443. Logo após a publicação do edital do projeto de manutenção do Metrô DF, que ocorreu em 25 de novembro de 2005, a Alstom, diante da possível perda da licitação, em razão da contratação de Luiz Costa e Ben-Hur Souza pela Siemens, passou a fomentar os contatos com a Siemens e as outras empresas que também participavam da concorrência (MPE, Serveng, IESA e TC/BR), com o objetivo de dividir o escopo da licitação, por meio de um acordo anticompetitivo.

444. No contexto desses contatos, em 06 de janeiro de 2006 (e, portanto, antes da apresentação de propostas), Everton Rheinheimer (Siemens) reuniu-se com representantes da Alstom e da Serveng em São Paulo, para discutir sobre a divisão do escopo do projeto do Metrô DF. De forma a evidenciar a ocorrência desse contato, os Signatários apresentaram a nota de despesa nº 100115303 de Everton Rheinheimer, em que também consta referência a reunião com o Sr. Francisco Amigo, da Alstom (fls. 560, destaque nosso):

VERSÃO PÚBLICA

26.01.2006 COMPROVANTE DE DESPESAS DE VIAGEM 1

Nome	EVERTON RHEINHEIMER	RELATÓRIO
Nº pessoal	12487	Anhanguera
Nº viag	100115303	Centro custo 806050

ROTEIRO DA VIAGEM

Destino da viagem	Motivo/Local/País	Tp. viagem espec.empr
26.01.2006 08:00 -	Diversos	PEQUENAS DESPESAS
26.01.2006 08:30	SAO - Everton Brasil	



COMPROVANTE INDIVIDUAL

Data	Nº D.	Documento	IVA	Montan. em BRL
26.01.06	001	REPRESENTAÇÃO TER	CO	637,50
26.01.06	002	REPRESENTAÇÃO TER	CO	147,00
26.01.06	003	DESP CONDUÇÃO TAX	CO	40,00
Montante reembolso comprov.indiv.em BRL				824,50

MONTANTES TOTAIS

Total das despesas BRL	824,50
------------------------	--------

ATRIBUIÇÃO DE CUSTOS

Despesas viagem a transferir (com receptor CO) Em : BRL	824,50
824,50 BRL a: Empresa Divisão Centro custo	5510 520 8060500000

Informações adic.do comprovante individual

Nº D. Doc.	Mont.	Moeda	Data	até
001 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificacão Local	637,50 BRL	26.01.06	26.01.06	Repres. em 24.01.06 CPTM Reforma São Paulo
002 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificacão Local	147,00 BRL	26.01.06	26.01.06	Repres. em 06 e 23.01.06 Metrô DF - reunião c/Sr. Alstom e Serveng São Paulo
003 DESP CONDUÇÃO T Descrição Justificacão Local	40,00 BRL	26.01.06	26.01.06	Táxi em 20.12.06 Metrô DF - reunião c/Sr. Amigo, Alstom São Paulo

445. Especificamente quanto às negociações entre Siemens e Alstom, os Signatários relataram que o acordo no projeto de manutenção do Metrô DF teria sido vinculado a uma subcontratação da Siemens nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo¹⁸¹, referência essa que consta de provas trazidas aos autos, inclusive em documento apreendido na Alstom.

446. A demonstrar a ocorrência de conluio entre concorrentes, destaca-se o e-mail de fl. 563, intitulado “Negociações c/ Alstom ref. Metro DF”, de 11 de janeiro de 2006 (pouco antes da data prevista para a entrega das propostas, em 20 de janeiro de 2006), em que Everton Rheinheimer (Siemens) relata a Newton Duarte (Siemens) que recebeu ligação de Francisco Amigo (Alstom), para tratar de negociações envolvendo o projeto do Metrô DF concomitantemente à subcontratação nos lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo:

Recebi hoje uma ligação do Amigo perguntando se nós (ainda) vinculamos a subcontratação nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 a um acordo no Metrô DF. Eu ‘refresquei’ a memória dele quanto a nossa conversa antes do Natal, onde deixei be, [sic] claro que

¹⁸¹ Conforme informado pelos Signatários, a licitação da fase 1 da Linha 4 do Metrô de São Paulo foi dividida em três lotes, de acordo com as diferentes composições do solo atingido pelo projeto e os consequentes métodos construtivos. Os lotes 1 e 2 foram ganhos pelo Consórcio formado por Construtora Norberto Odebrecht, Construtora OAS, Grupo Queiroz Galvão e Alstom. O lote 3 foi ganho pelo consórcio formado por Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Siemens, tendo sido os contratos assinados em 02 de outubro de 2003. A Siemens relatou que desejava fornecer subsistemas para a Alstom, que executaria o contrato dos lotes 1 e 2 da Linha 4, pois possuía experiência técnica e “know-how”. Além disso, a Siemens ofertara menores preços para tais sistemas quando da fase de licitação da Linha 4, embora o preço total ofertado pelo consórcio de que participava tenha sido mais alto que o preço ofertado pelo consórcio da Alstom.

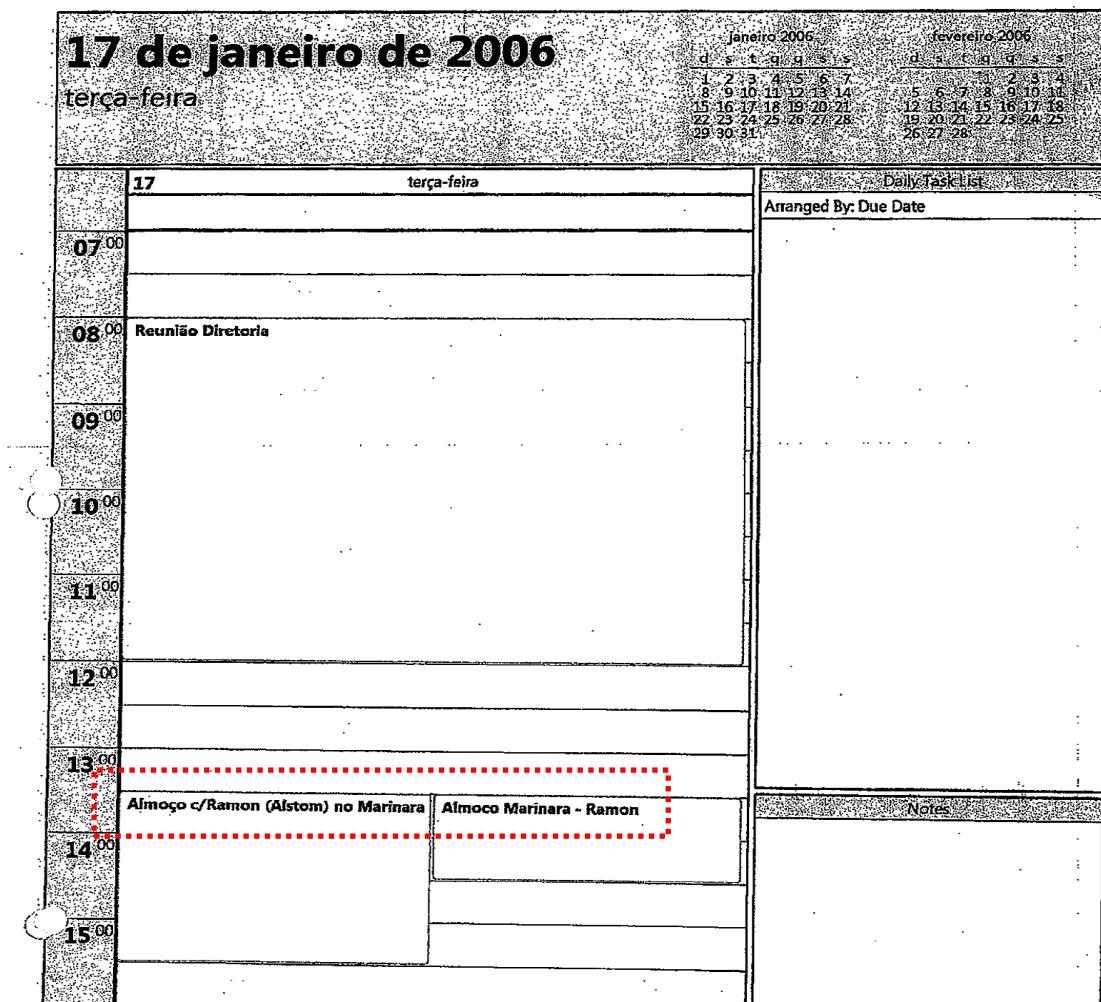
VERSÃO PÚBLICA

teríamos que tratar os dois temas concomitantemente. Pelo que me lembro, ficaste de falar com Ramon para confirmar esta posição.

Marquei uma reunião com o Amigo no dia 20-jan. para tentarmos chegar a um acordo.(grifo nosso)

447. Em resposta ao e-mail acima, Newton Duarte (Siemens) diz que irá tentar falar com Isidro Quinonero¹⁸² (Diretor Geral da Alstom) sobre o assunto, e afirma: “*Otimo. Vou tentar falar com o Ramon antes disso*”.

448. Segundo os Signatários, essa reunião de fato ocorreu, sendo que Newton Duarte (Siemens) almoçou com Isidro Quinonero (Alstom) em 17 de janeiro de 2006, ocasião em que eles discutiram sobre a vinculação da subcontratação da Siemens para os lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo ao acordo no Metrô DF. Aliás, tal encontro também é comprovado por anotação em calendário de Newton Duarte com os dizeres “Almoço c/ Ramon (Alstom) no Marinara” e “Almoço Marinara Ramon” (fl. 566):



¹⁸² Isidro Ramon Fondevilla Quinonero.

VERSÃO PÚBLICA

449. Ademais, durante a oitiva de Newton Duarte (Siemens), em 13 de janeiro de 2016¹⁸³, a SG/CADE mostrou-lhe a anotação de calendário acima e questionou se tal almoço teria de fato ocorrido. Em resposta, Newton Duarte confirmou e esclareceu que um dos temas abordados durante o encontro realmente foi a concorrência do Metrô DF, haja vista que era do interesse de ambas as empresas cooperarem e que, caso não ocorresse um alinhamento entre as empresas, eles então fariam “uma concorrência pura e simples, participando normalmente, cada um com suas competências”.

450. Mais que isso, uma vez que esse almoço ocorreu em 17 de janeiro de 2006 e a data inicialmente prevista para a entrega das propostas seria três dias depois (20 de janeiro de 2006), não há como tal cooperação ser no contexto de um consórcio entre as empresas, restando a explicação de que tal acordo era para a divisão de escopo da licitação entre elas, o que, aliás, é corroborado por outras provas do processo.

451. Em sentido semelhante, em 19 de janeiro de 2006, um dia antes da data inicialmente prevista para a entrega das propostas, Everton Rheinheimer (Siemens) almoçou com Renato Ely (Presidente da TC/BR) para também conversar sobre os ajustes anticompetitivos envolvendo o projeto de manutenção do Metrô DF. Conforme tal e-mail intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, sabidamente tais empresas não estariam no mesmo consórcio, tanto que ele se refere a uma reunião futura que teria com o Consórcio Alstom, IESA e TC/BR, consórcio este que veio a efetivamente participar da licitação como concorrente do Consórcio Siemens e Serveng (fls. 569, destaque nossos):

¹⁸³ Áudio disponível em SEI 0209919, a partir do minuto 00:34:48.

VERSÃO PÚBLICA

From: Rheinheimer, Everton
Sent: segunda-feira, 23 de janeiro de 2006 08:27
To: Duarte, Newton Jose Leme
Subject: Metro DF / Acordo com Alstom

Prezado **Newton**,

Segunda-feira, 23.01.2006 as 14:00 hs. tenho uma reunião com o **Consorcio Alstom / ESA / TCBR** para tentarmos um acordo.

Como ficou a tua conversa com o Ramon sobre a subcontratação da Siemens nos Lotes 1+2 da Linha 4? Qual a posição dele? Tenho a nítida impressão de que ele está nos enrolando mais uma vez! Sou da opinião de que devemos condicionar o acordo de Brasília a subcontratação nos Lotes 1+2.

Durante minha ultima reunião com o Paulo Borges no dia **19.01.2006** sobre uma possivel cooperação no PPP da Linha 4, ele me informou (com toda a sua arrogância usual) que a Alstom estaria desenvolvendo um terceiro fornecedor de retificador controlado, já que o Metro não quer a Balfour Beatty. O que ocorreu, foi que a visita do pessoal do Metro SP ao Metro de Oslo, onde nossos retificadores controlados estão operando, foi um sucesso. Por estas e outras, acho que devemos endurecer com a Alstom.

→ A conversa do Renato Ely da **TCBR** durante o almoço de quinta-feira foi muito interessante, porem acho que eles não estão com esta bola toda. Segundo o Dep. Arruda, o Tadeu Felippelli está sem força junto ao Governador. Também não é de interesse do Governador cancelar esta Licitação.

Abraço,

Everton Rheinheimer
Siemens Ltda.
TS - Sistemas de Transporte
Tel. (55 11) 3908-2020

452. Destaca-se que, ainda em relação ao almoço com Renato Ely (TC/BR), do dia 19 de janeiro de 2006, quinta-feira, durante a sua oitiva, em 14 de janeiro de 2016, Everton Rheinheimer (Siemens), quando esta SG/CADE o questionou se durante o referido almoço teria sido discutido algum assunto com teor anticompetitivo, como combinações de preço, ele não só respondeu afirmativamente, como afirmou que Renato Ely tinha interesse em não enfrentar ou competir com a Siemens e correr o risco de perder o contrato, tendo em vista que a tanto a TC/BR quanto a Siemens sabiam que muito provavelmente esta seria a ganhadora da licitação¹⁸⁴.

453. Em resposta ao e-mail acima, o Sr. Newton José Leme Duarte (Siemens) responde então que teria se mantido firme no propósito de cooperação nos projetos (fls. 569):

Como conversamos, ficarmos firmes quanto a cooperacao nos tres projetos. Sem arrogância nem dureza, mas firmes na nossa posição de igualdade.

¹⁸⁴ Conferir SEI 0209931, a partir de 01:13:37.

VERSÃO PÚBLICA

454. Documentos apreendidos na Alstom também comprovam a efetiva realização da reunião de 19 de janeiro de 2006 mencionada por Everton Rheinheimer (Siemens) no e-mail acima, entre ele e Paulo Borges (Alstom), confirmando também o assunto tratado, qual seja, o acordo envolvendo a vinculação dos projetos do Metrô DF e da Linha 4 do Metrô SP.

455. Nesse sentido, e-mail intitulado “CMSP L4 PPP – Strategy”, datado de 18 de janeiro de 2006 (um dia antes do almoço mencionado acima), enviado por Paulo Borges (da Alstom e também mencionado no e-mail acima) a Cesar Ponce de Leon (Alstom), com cópia a Isidro Quinonero (Alstom) e Laurent Lumbroso (Alstom)¹⁸⁵ (fls. 947/948 do “Apartado”, tradução livre¹⁸⁶, grifo nosso):

(...) estamos planejando encontrar com a Siemens amanhã, quando discutiremos as possibilidades para uma participação conjunta. É bem possível que os alemães vão requerer uma participação expressiva nos trabalhos. A princípio, podemos considerar alguns trens auxiliares, mas não estou convencido que eles irão requisitar o fornecimento de conjunto de tração. Sob o ponto de vista estratégico, isso deve ser validado com PL antes de assumirmos qualquer compromisso, bem como oferecer uma boa participação do equipamento de sinalização, que pode ser produzido localmente. Nossa abordagem com os alemães deve considerar que alguma igualdade será exigida, sendo proporcional à partilha no escopo dos trabalhos.

456. Da mesma forma, e-mail intitulado “CMSP L4 – PPP, enviado pelo Sr. Paulo Borges (Alstom) ao Sr. Isidro Quinonero (Alstom,) em 24 de janeiro de 2006 (fls. 1311/1312 do “Apartado”):

Reunião ontem com a Siemens infrutífera. Nosso interlocutor (Lumbroso) disse que não haveria a menor possibilidade em ceder o CBTC/CCO. Eles disseram que para eles também tratava-se de item estratégico mas que, por via das dúvidas, falaria com velhos conhecidos nossos, responsáveis pelas decisões da S: Gerard Yelloz e Yves Antonini.

Quanto ao equity também disse que iria tentar alguma coisa, porém já sabendo de antemão do desinteresse deles em investir.

Ficamos no aguardo de um posicionamento deles.

Troquei idéia com o Amigo e soube também do posicionamento bizarro deles com relação à BSB.

A postura do representante da S é no mínimo insensata. Acho que ele ganhou + 1 ano para tentar fazer alguma coisa, já que o cacife dele em Erlangen deve estar em baixa em função da falta de resultados. (grifos nossos)

457. Veja-se que o e-mail acima, apreendido na Alstom, confirma a reunião ocorrida entre Everton Rheinheimer (Siemens) e Paulo Borges (Alstom), corroborando a nota de despesa nº 100115303, colacionada acima, em que consta referência a tal reunião.

VERSÃO PÚBLICA

458. Ainda quanto à realização destas reuniões, importante destacar que os documentos acima comprovam que, neste momento, as empresas já sabiam que integrariam consórcios diferentes, mesmo antes da entrega de propostas, que aconteceria pouco mais de um mês depois, em 17 de fevereiro de 2006. Por isso, quanto ao argumento das Representadas IESA, Serveng e TC/BR, em suas respectivas defesas, de que não há qualquer prova que elas participaram ou anuíram com eventuais acordos, esclarece-se que, tendo em vista que elas integravam consórcios concorrentes, as Representadas, no mínimo, tinham ciência do ilícito e foram beneficiadas pelo acordo.

459. Em mais um e-mail apresentado pelos Signatários, que demonstra o cunho ilícito de tais tratativas, de 06 de fevereiro de 2006 (apenas 11 dias antes da entrega das propostas ao Metrô DF), em e-mail denominado “Metro DF / Acordo com Alstom”, Everton Rheinheimer mantém Newton Duarte (ambos da Siemens) a par das tratativas anticompetitivas com o consórcio concorrente no Metrô DF (Alstom, IESA e TC/BR) e o informa sobre uma nova reunião que ocorreria no dia seguinte, à tarde, entre Siemens, Serveng e Alstom. Destaca-se a clara referência a uma divisão de metade do escopo da licitação para cada empresa, embora, formalmente a Siemens fosse a vencedora, e vinculação do acordo nessa licitação à subcontratação da Siemens nos lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo (fls. 572/573, grifos nossos):

“Amanhã à tarde na Sede da SERVENG faremos mais uma tentativa de acordo com a ALSTOM para o Metro DF. Nossa última proposta foi uma divisão 50%-50%, onde a SIEMENS sairia vencedora.

(...)

Mesmo chegando a um acordo com a ALSTOM no Metro DF, ainda falta acertar nossa subcontratação para os Sistemas de MT e Tração nos Lotes 1+2 da Linha 4. Não tenho tocado no assunto com o Amigo da ALSTOM para não tumultuar as negociações em curso, **porém não mudei de opinião quanto ao condicionamento da assinatura do acordo com ALSTOM no Metro DF a subcontratação da SIEMENS nos Lotes 1+2 da Linha 4.**

(...)

Em vista do acima exposto, gostaria que abordasses novamente o tema ‘Subcontratação’ com o Ramon F., para que não fique a impressão de que desistimos do nosso pleito.” (grifos nossos)

460. Apesar da Serveng, em sua defesa administrativa (SEI 0031515), negar sua participação em tal reunião, os Signatários confirmam e esclarecem, ainda, que estiveram presentes os Srs. Everton Rheinheimer (Siemens), Francisco Amigo (Alstom) e Homero Vasconcellos (Serveng). Na ocasião, ainda de acordo com os Signatários, a Siemens reforçou a sua proposta de adjudicação do projeto Metrô DF para seu consórcio e divisão de 50-50% do escopo com o Consórcio da Alstom.

461. Ora, a cerca de dez dias da apresentação das propostas finais, uma reunião entre empresas que integrariam diferentes consórcios, por si só, já é algo considerado preocupante. Quando esta reunião acontece com o claro intuito de dividir o escopo desta licitação, haja vista

VERSÃO PÚBLICA

que as empresas buscavam maximizar seus lucros forjando um comportamento competitivo durante a realização deste certame – através da apresentação de proposta de cobertura pelo consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR), não restam dúvidas de que as empresas frustraram o caráter competitivo deste certame.

462. Corroborando tal entendimento, destaca-se e-mail de 13 de fevereiro de 2006 (4 dias antes da entrega das propostas), intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, em que Everton Rheinheimer reporta a Newton Duarte (ambos da Siemens) que os termos do acordo foram finalmente acertados com o Consórcio Alstom/IESA/TCBR, após muitas discussões (fls. 576/577, grifos nossos):

“Depois de muitas discussões, chegamos a um acordo com a Alstom, onde o Consorcio Alstom / IESA / TCBR ficaria com 52% do volume total e o nosso Consorcio com 48%. Resolvemos ceder nos 2%, pois o Ramon F. estava irredutível quanto à divisão 50%-50%, alegando que não teria aprovação da França. Para mostrar boa vontade e para não colocar em risco todo o processo, resolvemos mostrar flexibilidade e aceitar a diferença de 2%.

(...)

A estratégia é de entrarmos com duas propostas independentes, com preços muito próximos, sendo que o vencedor, subrrogará parte do escopo ao perdedor. Como não houve acordo quanto ao vencedor, ficou decidido que este será determinado pela melhor pontuação técnica (atestados e proposta técnica).

Para fecharmos o acordo, falta ainda esclarecer duas questões fundamentais:

- 1) A segurança de que o vencedor realmente poderá subrrogar parte do escopo ao perdedor,
- 2) **A questão da sub-contratação da Siemens nos Lotes 1+2**

A primeira é uma questão jurídica, que vamos esclarecer no início desta semana; a segunda é uma questão estratégica.

Quanto a segunda questão, gostaria de saber o que ficou acertado com o Ramon, para que eu possa concluir (ou não) o acordo. De toda maneira, gostaria que o documento de acordo Alstom/Siemens fosse assinado por ti e pelo Ramon.

“Aguardo feedback quanto a questão 2 acima” (grifos nossos)

463. Destaca-se que esse documento expressa, de forma incontestável, que (i) Siemens, Alstom, IESA e TC/BR não estavam negociando a formação de um consórcio legítimo, (ii) de um lado, Siemens, e de outro o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR, sabiam que seriam concorrentes no certame; (iii) aliás, tais empresas confirmaram que elas entrariam com propostas independentes perante o órgão licitante, como se concorrentes fossem, com vistas a dar uma aparência de competitividade; (iv) combinaram, ademais, que entrariam com “preços muito próximos” – e, a propósito, também próximos ao valor de referência; (v) combinaram desde logo a divisão “informal” do escopo da licitação em 52% para o Consórcio Alstom/IESA/TCBR (Metrô Planalto), e 48% para o Consórcio Siemens e Serveng

VERSÃO PÚBLICA

(METROMAN); (vi) tal divisão seria implementada por meio da subcontratação de parte do escopo para a perdedora, independentemente de quem ela fosse, estando, pois as duas partes asseguradas da obtenção de vantagens em tal licitação; e (vii) tal acordo ainda estava sendo discutido de forma vinculada à subcontratação da Siemens em contrato diverso, referente aos lotes 1 e 2 da licitação da linha 4 do Metrô São Paulo, negociação essa que, independentemente de seus resultados, tem conteúdo anticompetitivo e demonstra que os acordos eram tratados de forma conjunta e dinâmica.

464. Ainda que se entenda já ter restado claro o acordo, não se pode deixar de contestar argumentos trazidos pelos Representados, no sentido de que as conversas como as apontadas acima se enquadram em discussões típicas de formação de consórcios legitimamente formados. Eis um retrato claro de que não há um salvo conduto – como fazem parecer as Representadas em alguns momentos de suas defesas – de que qualquer conversa entre concorrentes antes da apresentação de propostas é lícita, já que elas não produzem exatamente os mesmos produtos, seus serviços possuem natureza complementar e, portanto, tais conversas podem ser no contexto de um eventual consórcio legítimo para que as propostas sejam mais competitivas. Ora, os fatos falam por si só.

465. Apesar das contundentes provas de que as empresas Alstom, IESA, TC/BR, Siemens, Serveng e MGE (que desde o início constou que seria subcontratada pela Siemens por ter viabilizado a contratação dos Srs. Ben-Hur e Luiz Costa) agiram em conluio com vistas a dividir o escopo da licitação em tela e frustrar o seu caráter competitivo, os contatos e tratativas entre concorrentes não pararam por aqui, havendo documentos apreendidos em outras empresas que demonstram isso.

466. Nesse sentido, destaca-se e-mail apreendido na Alstom, de Wagner Ribeiro ao e-mail luiz.fao@uol.com.br¹⁸⁷, intitulado “div MDF”, ou seja, divisão do Metrô DF, datado de 14 de fevereiro de 2006 (um dia após o e-mail acima da Siemens, sinalizando que as empresas estavam alinhadas, e 3 dias antes da apresentação das propostas à comissão licitante). Nele constava a planilha Excel abaixo, denominada “Divisão – 10.02.06.xls”, contendo a divisão do escopo do projeto Metrô DF (“MDF”) acordada entre o “GRUPO 1” (“A” Alstom; “I” IESA; e “T” TCBR) e o “GRUPO 2” (“SI/M” Siemens e MGE; e “SV” Serveng) exatamente na mesma proporção mencionada no e-mail acima por Everton Rheinheimer (Siemens), isto é, 52% e 48%, respectivamente (fls. 1138/1140 do “Apartado”, destaque nosso):

¹⁸⁷ Destinatário não identificado.

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	VERSÃO PÚBLICA				
			GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9				33.795,9	
Total		441.135,8	141.334,8	70.369,8	17.645,5	146.132,8	65.652,9
			32,0%	16,0%	4,0%	33,1%	14,3%
					52,0%		48,0%
						SI = 22,1% M = 11,0%	97.421,8 48.710,9

467. Salienta-se aqui que o Representado Wagner Ribeiro (Alstom), em sua defesa (SEI 0030973), alega que embora tenha efetivamente enviado tal e-mail com o respectivo anexo, ambos os conteúdos visavam auxiliá-lo a avaliar uma licitação em que a empresa participaria em consórcio com a IESA e TC/BR. Tal tabela seria apenas uma simulação de outros possíveis consórcios, para além do já firmado com a TC/BR e IESA, de maneira a ajudar a Alstom a complementar sua qualificação técnica.

468. Quanto à justificativa apresentada por Wagner Ribeiro (Alstom), ela não procede, pois, resta claro o conteúdo anticompetitivo do e-mail que, em 14 de fevereiro de 2006, enviado poucos dias antes da data de apresentação das propostas comerciais e técnicas dos consórcios considerados concorrentes pelo próprio remetente, continha dados concorrencialmente sensíveis, tais como os percentuais que consórcios oponentes apresentariam, os quais, por sua vez, estavam plenamente alinhados com as porcentagens mencionadas por funcionários da Siemens no e-mail de fl. 576/577 acima. Dessa forma, a análise conjunta dos indícios não torna plausível que tal coincidência exata de porcentagens tenha decorrido de mero acaso ou apenas para auxiliar a Alstom e complementar sua qualificação técnica.

469. Em mais um documento apreendido, desta vez uma anotação manuscrita apreendida na mesa de Moisés Smaire (Serveng) consta a divisão do escopo do projeto de manutenção do Metrô DF exatamente na mesma proporção mencionada nos e-mails da Siemens e Alstom acima transcritos: 52% para o Consórcio Alstom, IESA e TC/BR, e 48% para o Consórcio Siemens e Serveng, inclusive com os exatos percentuais de cada empresa no contexto do

VERSÃO PÚBLICA

consórcio¹⁸⁸. Portanto, esta SG/CADE não acredita ser razoável que tal documento, apreendido na Serveng - integrante do Consórcio METROMAN e concorrente do consórcio Metrô Planalto, Alstom, IESA e TC/BR – trata-se de mera especulação e prospecção de cenários.

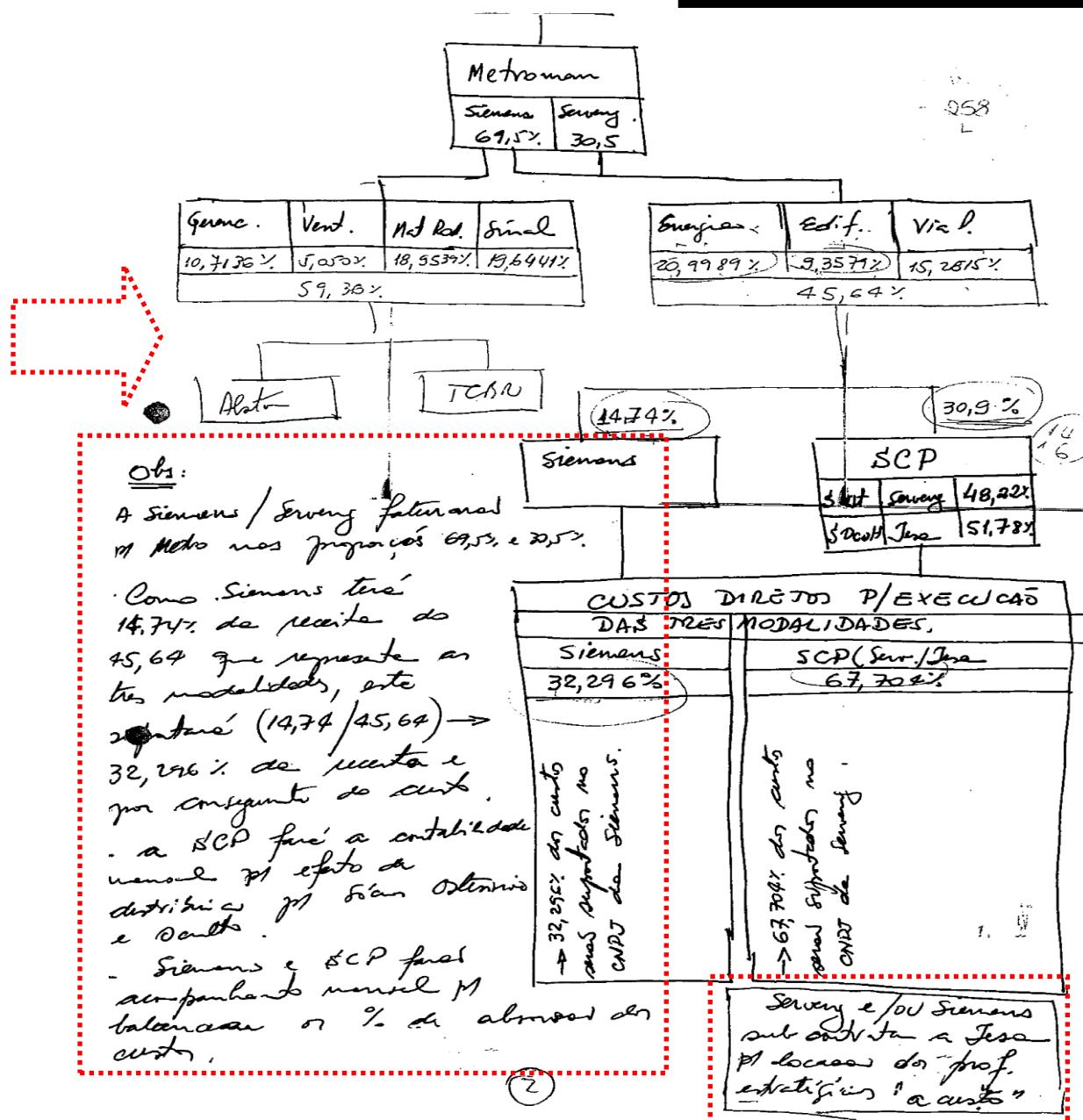
470. Apesar do documento não possuir data, observa-se que ele considera “opções”, além de claramente utilizar linguagem no futuro, demonstrando, portanto, que não se refere a uma situação publicamente conhecida pós-realização do projeto ou publicização do resultado final da licitação (fls. 1584/1586 do “Apartado”, destaque nosso):

	R\$	%	
① Gerenciamento	- 620.298,11 ✓	10,7136	257
② Vendas	- 292.390,56 ✓	5,050.	
③ Material Rod	- 1097.405,41	18,9539.	
④ SCT	- 1137.368,81 /	19,6441	A
⑤ Energia	- 1.215.858,86 /	20,9989	x
⑥ Vias	- 884.782,92 /	15,2816	x
⑦ Edif. f.	- 541.810,30 /	9,3579	x
	5.789.865,-	100%	

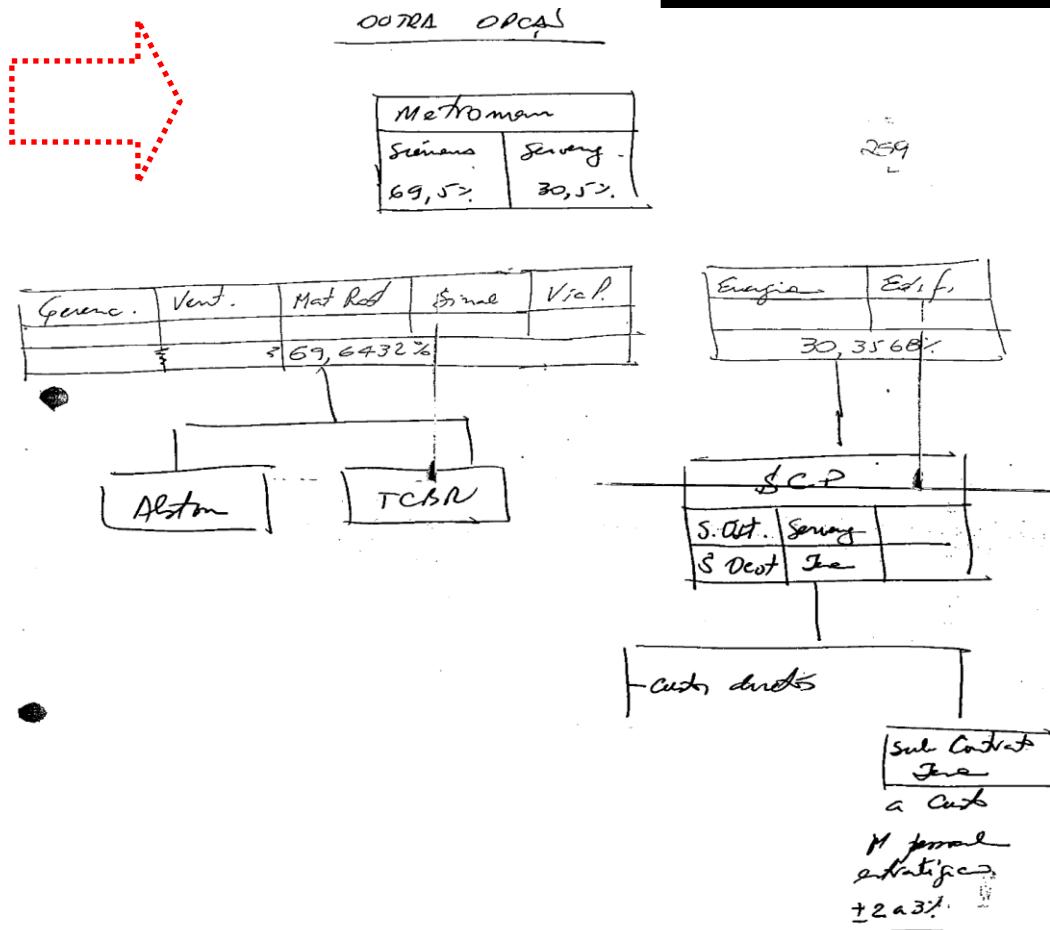
<u>Siemens</u>	- 69,5% - 4.023.956,17.
<u>Serveng</u>	- 30,5% - 1.785.908,83 $16 + 14,9 = \underline{30,9}$
<u>Ac</u>	
<u>Siemens</u>	- 33,1
<u>Altom</u>	- 32,-
<u>TC/BR</u>	- 4,-
<u>Serveng</u>	- 14,9
<u>Iesa</u>	- 16

¹⁸⁸ Siemens 33,1, Altom 32, TC/BR 4, Serveng 14,9 e IESA 16.

VERSÃO PÚBLICA



VERSÃO PÚBLICA



(3)

471. Segundo os Signatários, após diversas discussões – atestadas, ainda, por documentos apreendidos em sedes de diversas empresas –, os consórcios concorrentes Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e METROMAN (Siemens/Serveng) reuniram-se, muito provavelmente em 16 de fevereiro de 2006 (apenas um dia antes da data de entrega das propostas), para assinar um documento denominado Memória de Negociações (ou “Ata”), em que combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto.

472. Conforme os Signatários e notas de despesas, Marco Missawa (Siemens) participou dessa reunião em Brasília como representante da Siemens. Verifica-se que tais notas comprovam que a reunião era relacionada ao projeto de manutenção do Metrô DF (fls. 580/584).

473. Apresentaram, ainda, contas de telefone demonstrando que Marco Missawa (Siemens) fez diversas ligações para Everton Rheinheimer (Siemens) nesse dia, o que indica que essa teria sido a data da assinatura do documento (fls. 590), frise-se novamente: apenas um dia antes da entrega das propostas.

VERSÃO PÚBLICA

474. Novamente, tal “Ata” previa claramente as condições de apresentação das duas propostas dos consórcios concorrentes, a ocorrer no dia seguinte, definindo que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR (Consórcio Metrô Planalto) e 48% do volume total para o Consórcio Siemens/Serveng (Consórcio METROMAN), corroborando com a divisão feita e comentada pelos Representados nos e-mails colacionados acima.

475. Na “Ata”, as empresas também acordaram sobre os preços a serem apresentados na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor apresentado pelo Metrô DF, de acordo com o sorteio realizado pelos consórcios (fls. 597, grifos nossos):

Memória de Negociações

CONDICÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

1. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16%-14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.

3. Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.

4. No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.

5. No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.

6. Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.

VERSÃO PÚBLICA

7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual¹⁸⁹.

8. Considerando que somente poderão ser, formalmente, subcontratados serviços num montante de 35% do valor do contrato, caberá ao Consórcio perdedor, definir quem será (ao) as empresas formalmente subcontratadas. Os custos referentes à bi-tributação, depois das devidas compensações, serão rateados, na proporcional global apresentada no item 1 acima.

9. O escopo subcontratado, a partir do sétimo mês do contrato, deverá ser subrogado pelo Consórcio vencedor ao Consórcio perdedor, dentro dos percentuais apresentados nos itens 2 e 3 acima. Assim, construir-se-á condições para emissão de atestado em nome do Consórcio perdedor, sem a ressalva da subcontratação¹⁹⁰.

10. Fica estabelecido que cada parte irá atuar na busca dos seus interesses para maximizar sua nota técnica, admitindo-se ações de natureza administrativa junto ao cliente. As empresas acordam que não haverá ação judicial de uma parte contra outra (...) (grifos nossos)

476. De acordo com os Signatários, este documento foi assinado por Marco Missawa (Siemens) e também pelos representantes das empresas do outro consórcio, os Representados Francisco Amigo (Alstom), Fleury Pissaia (IESA) e Renato Ely (TCBR). Embora Renato Ely negue que tenha assinado tal ata, é possível identificar que uma das assinaturas está identificada com suas iniciais, quais sejam: RGE – Renato Grillo Ely. As demais assinaturas também contam com as iniciais de quem os Signatários apontaram, quais sejam:

- FEA: Francisco EssiAmigo (Alstom);
- FP: Fleury Pissaia (IESA); e
- RGE: Renato Grillo Ely (TC/BR).

¹⁸⁹ Nessa licitação, o edital previa que a nota técnica era um multiplicador da nota comercial (composta pelo preço), ou seja, hipoteticamente, mesmo que um consórcio tivesse uma proposta comercial com preço inferior poderia não ganhar a licitação em razão da nota técnica. Os 140 pontos foram resultado de uma simulação feita pela Siemens sobre a nota técnica mínima necessária para que os demais consórcios não vencessem a licitação, independentemente do preço apresentado, conforme as informações prestadas pelos Signatários.

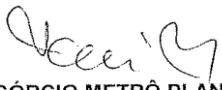
¹⁹⁰ Os atestados técnicos são emitidos para comprovar a capacidade técnica da empresa que prestou determinado serviço e podem ser exigidos por outros clientes em licitações posteriores, para comprovação de capacidade técnica. Os atestados são emitidos pelo cliente para o qual o serviço foi prestado. Em casos de subcontratação, a empresa subcontratada não tem direito a emissão de atestados técnicos. Como as empresas têm interesse na emissão desses atestados, a Ata determinava que parte do escopo fosse cedida ao consórcio perdedor de modo que este estivesse apto a receber os mencionados atestados técnicos.

VERSÃO PÚBLICA

*ser validados pelo cliente;
objeto de análise jurídica, tendo como paradigma a subrogação das
fetrô de Salvador; da AG/CC para a CND e a operação da Linha 4 do.*

[Handwritten signatures and initials: FEA, A. FP., MM, and a signature with the number 396.]

477. Nesse sentido, destaca-se que outros documentos dos autos comprovam que as assinaturas são do Srs. Francisco Amigo (Alstom) e Renato Grillo Ely:

Francisco Essi Amigo, fl. 80 do Volume 14, Parte I, SEI 0233801:	Renato Grillo Ely, fl. 772/775 do “Apartado” – Termo de Compromisso Público de Constituição de Consórcio:
  CONSÓRCIO METRÔ PLANALTO Francisco Essi Amigo	  TC/BR TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRA

478. Tal “Ata” constitui prova irrefutável não só de que as empresas integrantes dos Consórcio Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e o Consórcio METROMAN (Siemens/Serveng) agiram em conluio, mas também constitui consolidação das tratativas feitas pelas empresas na véspera da data de apresentação de propostas, com objetivo claro de forjar o caráter competitivo desta concorrência. Isto porque tal documento demonstra a divisão de mercado e combinação de preços, que estavam próximos ao orçamento do Metrô DF – o que indica, também, a apresentação de preços supra competitivos, evidenciando a ocorrência de prejuízo aos cofres públicos.

479. Além disso, os Signatários também narraram a negociação entre Siemens e MPE, para que esta retirasse a ação judicial contra a desqualificação do Consórcio MANTREM (MPE/Bombardier/Opportrans) do certame, em troca da sua subcontratação.

VERSÃO PÚBLICA

480. Com efeito, apesar de quatro consórcios terem apresentado propostas para o projeto de manutenção do Metrô DF¹⁹¹, o órgão licitante considerou apenas dois deles habilitados para participar do certame, os Consórcios da Siemens e da Alstom. Os outros dois consórcios desqualificados (Planalto e MANTREM) resolveram então questionar judicialmente a decisão do Metrô DF, atrasando a abertura das propostas.

481. Os Signatários relataram que, diante desse cenário de demora, Everton Rheinheimer (Siemens) negociou com a MPE¹⁹², líder do Consórcio MANTREM, a desistência da ação judicial interposta por este consórcio, em troca de sua subcontratação.

482. Nesse sentido, veja-se abaixo e-mail datado de 30 de agosto de 2006 (após o ajuizamento das ações judiciais), no qual Everton Rheinheimer (Siemens) requer a Ben-Hur Souza (Siemens) a elaboração de um compromisso de subcontratação da MPE para o projeto Metrô DF, em troca da retirada da ação contra o Metrô DF e/ou o Consórcio da Siemens (fls. 605/609, grifos nossos):

Ben-hur:

Favor preparar um **compromisso de subcontratação da MPE no Metro DF nos termos discutidos com o Wando por ocasião nossa reunião de 29/set em Brasília**.

O documento deve incluir, porém não se limitar aos seguintes pontos:

1) Escopo e valores

2) ‘Compromissos’ inclusos no preço

3) Condições para subcontratação:

a) Adjudicação do contrato para o Consorcio Siemens/Serveng

b) Anuênciam do Metro DF para a subcontratação

c) Retirada pela MPE da ação contra o Metro DF e/ou nosso Consorcio

4) Multa por não-contratação não deve exceder ao valor do resultado calculado para o escopo a ser subcontratado.

483. Tal compromisso chegou, inclusive, a ser minutado, conforme se observa de documento apresentado pelos Signatários, Minuta de Termo de Compromisso de Subcontratação entre Consórcio METROMAN e MPE, cuja data de criação é de 04 de setembro de 2006. Destaca-se sua cláusula segunda, que exige, como condição para a subcontratação, a desistência por parte da MPE das ações judiciais interpostas contra sua inabilitação pela Comissão Especial de Licitação do Metrô DF (fls. 611/618):

¹⁹¹ Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng), Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR), Consórcio Planalto (Tejofran, O&M e SPA), e Consórcio MANTREM (MPE, Bombardier e Opportrans).

¹⁹² De acordo com os Signatários, a MPE era a empresa líder do consórcio e as outras participantes (Opportrans e Bombardier) desempenhavam papéis mínimos nele, por isso que as negociações foram feitas apenas com a MPE.

VERSÃO PÚBLICA

CLÁUSULA SEGUNDA – CONDIÇÕES BÁSICAS

2.1 Para efetiva subcontratação proposta pelo presente documento, as seguintes condições básicas deverão ser cumpridas:

- Formalização da desistência da MPE aos recursos interpostos nas Varas da Fazenda Pública e no Tribunal de Justiça do Distrito Federal, contra sua inabilitação pela Comissão Especial de Licitação do Metrô-DF.

484. Com efeito, veja-se que ao menos a impugnação administrativa (feita em 25 de janeiro de 2006, fls. 886-890, SEI 0214072 e 0233801) foi retirada pelo consórcio liderado pela empresa MPE e acatado pelo Diretor-Presidente da Comissão especial de Licitação da Concorrência em 08 de junho de 2007 (fl. 5387). Verifica-se que a MPE apresentou como justificativa para retirada de impugnação do edital a liminar exarada pelo M.M Juízo da 8ª Vara de Fazenda Pública do Distrito Federal que determinou o prosseguimento do certame.

485. Ademais, corroboram tais fatos a oitiva de Everton Rheinheimer (Siemens), que confirmou a existência de tratativas com a MPE para que esta fosse subcontratada e realizasse parte do escopo, em troca da retirada das ações judiciais. No entanto, as três conversas que aconteceram (duas em Brasília e uma em São Paulo no escritório da Siemens) foram infrutíferas, porque a MPE queria um percentual do contrato muito alto para a subcontratação. Dessa forma, a Siemens preferiu aguardar a desqualificação de fato desta empresa (SEI 0209931, a partir de 01:25:53).

486. Everton Rheinheimer (Siemens) confirmou, ainda, que participou dessas reuniões. Uma delas, ocorrida em 15 de setembro de 2006, contou com a presença de representantes da MPE, conforme e-mail abaixo, enviado, um dia antes, para Newton Duarte, com cópia para Ricardo Lamenza (ambos da Siemens) (fls. 620/621):

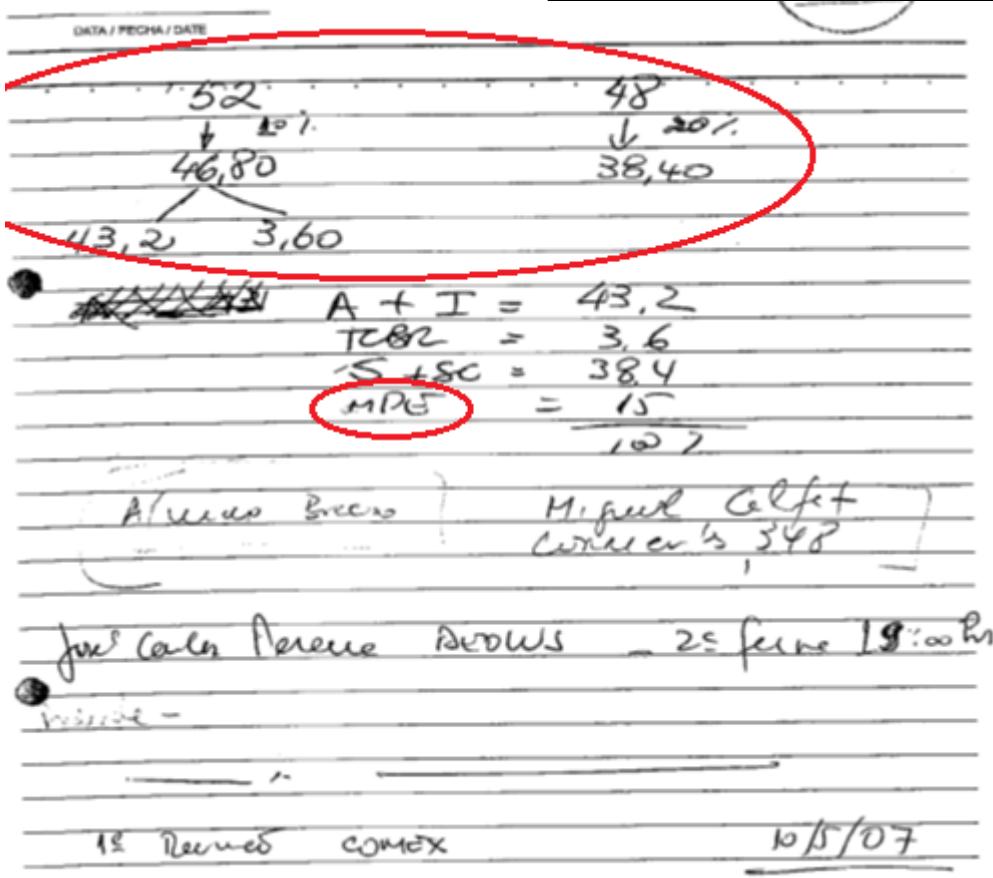
“Amanhã tenho um encontro importante com o pessoal da MPE ref. ao projeto Manut. Metro DF e preciso me ausentar da reunião PTS por volta das 11h00. OK?”

487. Tal encontro específico, de acordo com seu depoimento, tinha como objetivo convencer a MPE de retirar sua ação na Justiça Federal de Brasília (SEI 0209931, a partir de 01:25:53).

488. Além disso, corrobora o exposto, anotação manuscrita arrecadada na realização de busca e apreensão na sede da Alstom, na sala de Luiz Ferrari (Alstom), em que se observa cálculos de divisão do escopo do projeto Metrô DF nas mesmas proporções anteriormente mencionadas (52% para o Consórcio da Alstom e 48% para o Consórcio da Siemens), mas com reduções das cotas dos dois consórcios e inclusão da MPE num total de 15% (fl. 738 do “Apartado”)¹⁹³:

¹⁹³ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA



489. Apesar disso, a subcontratação da MPE acabou por não ser implementada, tendo em vista que, após um tempo, a Siemens percebeu que a Opportrans, membro do Consórcio MANTREM junto com a MPE, havia apresentado um atestado de qualificação técnica inválido.

490. Segundo os Signatários, conforme já destacado acima, a MPE estaria exigindo condições de subcontratação mais vantajosas que as originalmente oferecidas pela Siemens. Dessa forma, acreditando que o Consórcio MANTREM tinha grandes chances de ter o provimento de sua ação judicial negado, a Siemens desistiu das negociações com ela e preferiu aguardar a decisão da ação judicial (fl. 89).

491. O fato é que, embora o acordo com a MPE não tenha sido implementado, ele possuía caráter anticompetitivo, já que consistia em tratativas feitas entre empresas consideradas concorrentes, para que uma delas, em troca de subcontratação, não impedissem a divisão de escopo estabelecido entre as demais Representadas.

492. Com efeito, após obter autorização judicial, em 02 de maio de 2007, o Metrô DF publicou decisão determinando que os envelopes contendo as propostas técnica e comercial dos consórcios Metrô Planalto e METROMAN fossem abertas e que os consórcios não pré-qualificados (Planalto e MANTREM) retirasse suas propostas. Em 07 de maio de 2007, as propostas foram abertas e os valores apresentados pelos consórcios pré-qualificados (Consórcio METROMAN e Consórcio Metrô Planalto) foram tornados públicos, conforme abaixo:

Consórcio	Valor (Manutenção)
Consórcio METROMAN	R\$ 77.722.157,64

VERSÃO PÚBLICA	
(Siemens e Serveng)	
Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR)	R\$ 77.310.948,00

493. Verifica-se que os valores das propostas comerciais apresentadas foram equivalentes a, respectivamente, 94 e 94,49% do orçamento indicado pelo Metrô DF no edital, que era de R\$ 82.245.669,93, bastante próximos aos termos combinados entre as empresas concorrentes e estabelecidos na Ata (fls. 597) – que eram de 95% e 94,5% (fls. 597).

494. Em decorrência da nota obtida, calculada com base em critérios técnicos e comerciais, o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng) foi considerado o vencedor da licitação em 14 de setembro de 2007, tendo assinado o contrato com o Metrô DF em 28 de setembro de 2007.

495. Exatamente 5 dias após a assinatura do contrato, o Consórcio METROMAN subcontratou a MGE, em 03 de outubro de 2007. A subcontratação tinha como objeto a manutenção do material rodante.

496. Tal como narrado acima, depois da intermediação de Ronaldo Moriyama (Sócio Diretor da MGE) para que Luiz Costa e Ben-Hur Souza saíssem da Alstom e fossem contratados pela Siemens, a fim de que esta obtivesse êxito no certame, a MGE recebeu a promessa de executar parte do escopo da licitação, o que efetivamente ocorreu, segundo consta na documentação apresentada pelo Metrô – DF (fl. 7813, SEI 0214072 e 0233801):

VERSÃO PÚBLICA

METROMAN CONSÓRCIO SIEMENS / SERVENG

OFICIO n°001a/2007

Brasília, 03 de Outubro de 2007.

ASS.: SUB-CONTRATACÃO DE EMPRESA

REF.: CONTRATO N° 016/2007 METRÔ-DF

Prezados Senhores,

PEÇA: 7912
097.001.382/2005
MAT. 2508-94

Em conformidade ao item 7.6 do Projeto Básico, estamos encaminhando a sua análise e pronunciamento, nossa pleito para sub-contratação da MGE - Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda, para prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, incluindo o fornecimento de materiais nos sub-sistemas eletromecânicos, abrangendo sem se limitar a máquinas rotativas, componentes elétricos, pneumáticos, cartões eletrônicos, reparo, caldeiraria, substituição de peças e componentes de grande porte, inclusive caixa, truque e seus acessórios nos TUEs.

Ao elegermos a MGE como prestadora dos referidos serviços, consideramos que além de seu parque industrial, o domínio da tecnologia em sistemas de tração e frenagem elétrica de TUEs.

De maneira a ilustrar esta correspondência anexamos uma apresentação da MGE, na qual V.Sas poderá tomar conhecimento dos recursos e experiência da nossa indicada.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

LUIZ ANTONIO TAULOIS DA COSTA
Gerente Geral
Consórcio METROMAN

497. Em sua defesa administrativa (SEI 003156), o Representado Ronaldo Moriyama alegou que a Siemens e MGE já haviam participado de parcerias bem-sucedidas no passado e que o próprio escopo da licitação fazia com que fosse necessária a presença de empresa com capacidade de manutenção e redirecionamento de trens. No entanto, é importante elucidar que o Consórcio METROMAN, Siemens e Serveng, foi devidamente habilitado pelo Metrô DF, motivo pelo qual entende-se que tais empresas seriam capazes de adimplir integralmente o escopo da concorrência, sendo, a princípio, desnecessária a subcontratação de uma outra empresa.

VERSÃO PÚBLICA

498. Aliás, com vistas a esclarecer a proximidade entre Siemens e MGE, Ronaldo Moriyama acostou no Anexo 14 de sua defesa, documento denominado “Pró-Memória de entendimento entre Siemens e MGE”, no qual ambas as empresas firmaram *acordo de mútua exclusividade e confiança para desenvolver e entregar uma proposta para entendimento e obtenção de adjudicação e contrato para realização de contrato para realização dos serviços*. Tal documento visava justamente a concorrência a ser realizada pelo Metrô DF. Esta memória de entendimentos também já havia dividido o escopo de participação de cada empresa nesta licitação, qual seja, de 65% para a Siemens e 35% para a MGE.

499. Destaca-se que tal documento foi firmado em 23 de agosto de 2004, quase um ano e meio antes do lançamento do edital, e que previa a mesma porcentagem de 35% para a MGE, na forma de subcontratação:

VERSÃO PÚBLICA

PRÓ – MEMÓRIA DE ENTENDIMENTO ENTRE SIEMENS TS E MGE

OBJETO

Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva e Corretiva, Aferida por Índices de Desempenho, Incluindo o Fornecimento de Materiais, para o Sistema Metroviário do Distrito Federal.

EXCLUSIVIDADE

Acordo de mútua exclusividade e confiança para desenvolver e entregar uma proposta para atendimento e obtenção de adjudicação e contrato para realização dos serviços.

FORMA DE PARTICIPAÇÃO

Consórcio ou outra forma a ser decidida por ambas partes, buscando sempre obter a melhor competitividade da proposta.

PARTICIPAÇÃO DAS PARTES

SIEMENS: 65%

MGE: 35% do valor da proposta a ser entregue a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

ESCOPO DOS SERVIÇOS

A divisão qualitativa de escopo para a realização dos serviços seguirá as especialidades de cada uma das partes.

O escopo de cada uma das partes não seguirá, obrigatoriamente, o percentual de participação acima estabelecido.

LIDERANÇA E RESPONSABILIDADE

A liderança será exercida pela SIEMENS.

As decisões a serem tomadas pelas partes relacionadas neste Pró - Memória serão sempre por consenso.

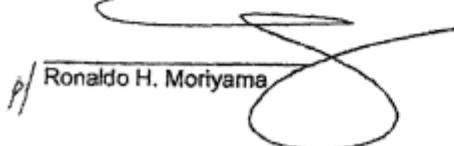
São Paulo, 23 de agosto de 2004

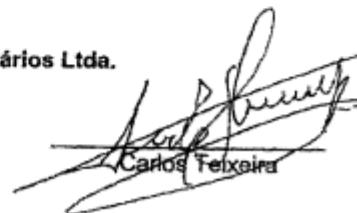
SIEMENS LTDA.


Everton Rheinheimer


Ronaldo Cavalieri

MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.


Ronaldo H. Moriyama


Carlos Teixeira

500. Nessa perspectiva, importante destacar o Acórdão do TCU nº 2002/2005 – Plenário, no qual entendeu-se que a subcontratação deve ser adotada unicamente quando necessária para garantir a execução do contrato e desde que não atente contra os princípios constitucionais inerentes ao processo licitatório, e nem ofenda outros princípios relacionados às licitações, notadamente o da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração (art. 3º, Lei nº 8.666/93).

VERSÃO PÚBLICA

501. No entanto, o que se observa é que a subcontratação da MGE ocorreu apenas para adimplir um acordo anticompetitivo, qual seja, depois que o Sócio da MGE auxiliou a Siemens na contratação de funcionários necessários para que esta pudesse lograr êxito no certame, a sua subcontratação seria uma forma de compensá-la – o que, destaca-se, foi efetivado apenas 5 (cinco) dias depois que o consórcio ganhador assinou o contrato com a administração pública. Aliás, os Signatários também confirmaram que essa teria sido a motivação da subcontratação e que, inclusive, houve participação da MGE na elaboração da proposta de preços apresentada pelo Consórcio METROMAN, e que ela também estava ciente do acordo anticompetitivo firmado entre as empresas participantes dos Consórcio METROMAN e Metrô Planalto.

502. Da mesma forma, diferentemente do alegado pela MGE em sua defesa administrativa (SEI 0035953) – de que Siemens e MGE precisavam estar juntas nesta licitação pela complementariedade da capacidade técnica de ambas – realça-se que o consórcio ganhador foi considerado plenamente apto a adimplir a totalidade do escopo da concorrência em análise.

503. Além disso, os Signatários também destacaram que o motivo pelo qual o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR) não foi subcontratado – tal como acordado na “Ata” (fl. 597) – foi um desentendimento e posterior novo ajuste entre Alstom e Siemens, conforme **e-mails apreendidos na Alstom**, enviados em 28 de novembro de 2007 e 29 de fevereiro de 2008 (após a assinatura do contrato com o Metrô DF pelo Consórcio METROMAN) pelo Sr. Luiz Ferrari a Isidro Quinonero (todos da Alstom):

28 de novembro de 2007

A seguir resumo das ações não éticas de nossos amigos:

1. Metrô DF :

- **Aliciaram e retiraram 2 funcionários da Alstom , para se apropriar de sua experiência** e na tentativa de nos alijar/enfraquecer na concorrência para renovação do contrato de manutenção ;
- Deliberadamente utilizaram artifício na preparação da proposta comercial da manutenção , para que , mesmo tendo preço mais alto , fossem classificados em 1º lugar ;
- Após contratados pelo Metrô DF , **mesmo conhecendo nosso compromisso de atender parte importante do escopo dos serviços** , voltaram a abordar a nossa equipe local de manutenção com argumentos do tipo ‘é agora ou nunca ‘ e ‘ daqui a um ano a Alstom não mais existirá em Brasília ‘. Como resultado , quase toda nossa equipe está mudando de lado.
- (...)
- Abraço e **boa sorte na reunião**, (fls. 962/ 963 do “Apartado”, grifos nossos)

29 de fevereiro de 2008

VERSÃO PÚBLICA

Segue sugestão de divisão de escopo para os projetos abaixo:

1. Tramway DF :

A : Material Rodante , APS , parte da via permanente : 86 MEuros

S : Energia , sinalização , catenária e interface com semáforo : 40 MEuros

2. 10 trens adicionais para Metro DF :

- A : Trens completos (exceto motor de tração e bogie) 40 MEuros
- S : Motor de tração e bogie , com produção local (para ser elegível a BNDES) : 20 MEuros

3. **Manutenção DF (considerando contrato de 3 anos) :**

- **A: Cede todo escopo**
- **S : Assume todo o contrato : 45 MEuros**
- **Obs.: Existe pressão interna de TLS e TGS para não cedermos escopo**
- **Resumo DF :**
- **A 126 MEuros**
- **S : 105 MEuros** (fls. 1141/1143 do “Apartado”, grifos nossos)

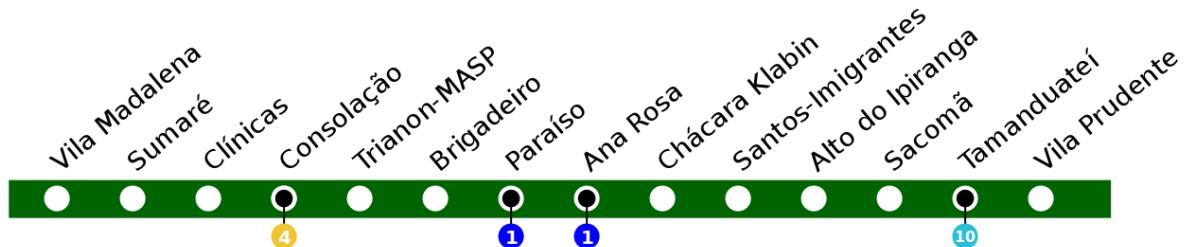
504. Finalmente, verifica-se que não procede a alegação das empresas IESA, Serveng e TCBR de que a maioria dos documentos utilizados como prova por esta SG/CADE têm como autores funcionários da Siemens ou foram apreendidos na sede da Alstom e, portanto, seriam comunicações unilaterais ou no máximo bilaterais entre as duas empresas.

505. Ora, primeiramente, destaca-se que a “Ata” com as regras das negociações referentes ao Metrô DF foi assinada por Marco Missawa (Siemens) e também pelos representantes das empresas do outro consórcio, os Representados Francisco Amigo (Alstom), Fleury Pissaia (IESA) e Renato Ely (TC/BR). Ademais, documentos que preveem a divisão do escopo entre as empresas, inclusive com os exatos percentuais Alstom, foram apreendidos na sede da Serveng e da Alstom, não procedendo a alegação de seu desconhecimento. Por fim, tais cenários incluíam vários dados e detalhes que não teriam como serem unilateralmente decididos ou por Siemens ou por Alstom.

506. Diante do exposto, resta clara a celebração de acordo entre as empresas Alstom, IESA, TCBR, Siemens, Serveng, MPE e MGE, nos termos acima descritos, para forjar o caráter competitivo da Concorrência nº 003/2005, promovida pelo Metrô DF entre os anos de 2005 e 2007, dividindo o seu escopo, inclusive por meio da subcontratação do consórcio perdedor, definindo os preços a serem apresentados por cada consórcio concorrente, condutas essas, portanto, que culminaram na lesão ao erário público.

VERSÃO PÚBLICA

III.4.1.4 Metrô São Paulo – Extensão da Linha 2



Linha 2 - Verde

507. A Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) lançou a Concorrência nº 40015212/2005¹⁹⁴ para execução de projeto executivo, fornecimento e implantação de sistemas para o trecho Ana Rosa – Ipiranga e sistemas complementares para o trecho Ana Rosa – Vila Madalena da Linha 2 – Verde do Metrô de São Paulo. O valor do contrato foi orçado em R\$ 138.716.824,30¹⁹⁵.

508. Em resumo, os principais atos do procedimento licitatório foram os seguintes:

- (i) Em 15 de janeiro de 2005, foi publicado o edital¹⁹⁶, sendo disponibilizado para consulta e aquisição pelos interessados no período de 19 de janeiro de 2005 a 18 de fevereiro de 2005;
- (ii) Em 19 de fevereiro de 2005, o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo ordenou a suspensão do procedimento licitatório, sob a justificativa de que fora apresentada impugnação do edital pela empresa Alusa Engenharia Ltda. (“Alusa”)¹⁹⁷;
- (iii) Em 03 de março de 2005, o Metrô informou que o procedimento licitatório continuaria com base na última decisão do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo;
- (iv) Em 07 de março de 2005, o Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom) e o Consórcio Linha Dois (Bombardier, TTrans e Balfour Beatty) apresentaram os seus documentos de habilitação e as suas propostas;
- (v) Em 10 de março de 2005, a decisão final do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo foi publicada, negando a impugnação do edital da empresa Alusa;

¹⁹⁴ A Concorrência nº 40015212/2005 também é objeto de investigação do Processo nº 0026497-13.2014.8.26.0050, em trâmite na 30ª Vara Criminal de São Paulo.

¹⁹⁵ O valor inicial era de R\$ 136.660.717,15 que foi acrescido de R\$ 2.056.107,15 para sobressalentes e ferramentas especiais.

¹⁹⁶ O Edital previa (i) como critério de julgamento o tipo menor preço (item 9.1); e (ii) admissão de ofertas com variação de 5% (cinco por cento) do valor orçado, estabelecida dentro da faixa de R\$ 1.953.301,79 e R\$ 2.158.912,51 (item 7.1.11.). Ele foi retirado por 33 empresas, dentre elas, a Procint.

¹⁹⁷ A Alusa Engenharia Ltda. sustentou que a aglutinação de diversos sistemas em único procedimento licitatório restringia a competição. O pedido não foi acolhido pelo Metrô e, diante disso, a empresa ofertou representação perante o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, que, em liminar, suspendeu o procedimento licitatório, porém, no mérito, decidiu pela regularidade das cláusulas expostas no edital (Procedimento TC-006990/026/05).

VERSÃO PÚBLICA

(vi) Em 15 de março de 2005, a Comissão de Licitação declarou habilitados os Consórcios Linha Verde e Linha Dois;

(vii) Em 16 de março de 2005, a Comissão de Licitação desclassificou¹⁹⁸ todas as propostas¹⁹⁹, por apresentarem preços em desacordo com o orçamento constante do edital, e deu oportunidade de apresentação de novas propostas pelos consórcios;

(viii) Em 29 de março de 2005, os Consórcios apresentaram novas propostas, sendo a proposta da Linha Verde no valor de R\$ 141.493.512,04 e R\$ 146.691.678,72 da Linha Dois;

(ix) Em 02 de abril de 2005, foi publicada a decisão que declarou vencedor o Consórcio Linha Verde. O Consórcio Linha Dois, diante da decisão, declarou expressamente sua renúncia ao direito de interpor recurso administrativo;

(x) Em 06 de abril de 2005, o contrato foi adjudicado ao Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom);

(xi) Em 15 de abril de 2005, foi celebrado o contrato nº 4001521201²⁰⁰ entre o Consórcio Linha Verde e o Metrô, no valor de R\$ 143.622.513,04 e prazo de 33 meses de vigência;

(xii) Em 15 de maio de 2005, a Siemens solicitou a subcontratação da empresa PEM Engenharia S/A²⁰¹ para execução do item 3.1.4 do contrato, aprovada pelo Metrô;

(xiii) Em 30 de maio de 2005, a Alstom também solicitou a subcontratação da empresa PEM Engenharia S/A para execução dos itens 2.1.4, 2.2 e 4 do contrato, aprovada pelo Metrô;

(xiv) Em 03 de junho de 2005, a Siemens solicitou a subcontratação da empresa Balfour, para a execução dos itens 3.3.1, 3.3.2 e 3.3.5 do contrato, aprovada pelo Metrô;

(xv) Em 14 de junho de 2005, a Alstom solicitou a subcontratação das empresas Bombardier e Façon Eletromecânica, Indústria, Comércio e Serviços Ltda.²⁰² para execução, respectivamente, dos itens 1.2/1.4 e 1.4. do contrato, aprovadas pelo Metrô.

509. De acordo com o Histórico da Conduta apresentado pelos Signatários, o acordo anticoncorrencial que foi realizado no bojo do projeto de extensão da Linha 2 do Metrô consistia

¹⁹⁸ Após a desclassificação das propostas, o Metrô decidiu atualizar o orçamento para a mesma data de entrega das propostas (data base 01/03/2005), resultando no valor de R\$ 135.900.393,86. Deste valor, a quantia de R\$ 2.469.200,00 foi deduzida, relativa ao material a ser disponibilizado pelo Metrô.

¹⁹⁹ O consórcio Linha Verde apresentou proposta com valor de R\$ 149.425.342,31 e o Consórcio Linha Dois no valor de R\$ 164.080.800,00. As propostas tinham 9,34% e 20,06%, respectivamente, a mais do valor orçado pelo Metrô.

²⁰⁰ O contrato nº 4001521201 foi objeto de oito aditamentos que, em síntese, reajustaram o valor (que foi acrescido de R\$ 19.034.227,14) e alteraram o prazo de vigência dos contratos.

²⁰¹ A empresa TTrans Sistemas de Transportes S.A e a empresa PEM Engenharia S/A fazem parte do mesmo grupo econômico.

²⁰² A contratação da Façon seria decorrente dos serviços oferecidos por esta empresa e não devido ao acordo ilícito entre os concorrentes, de acordo com o Histórico da Conduta.

VERSÃO PÚBLICA

na divisão de mercado entre os competidores Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e TTrans, e combinação de qual seria o consórcio vencedor da licitação – levando, ao estabelecimento de preços superiores aos preços que seriam praticados em uma competição aberta.

510. Ainda segundo os Signatários, o acordo ilícito previa a formação de dois consórcios, a definição de qual seria o consórcio vencedor e a apresentação de proposta de cobertura pelo outro consórcio. Finalizada a licitação, o consórcio vencedor subcontrataria parte do escopo do consórcio perdedor. Com vistas a definir e implementar as estratégias anticompetitivas acordadas, foram realizadas reuniões entre as empresas concorrentes.

511. Um dos documentos apresentados pelos Signatários que comprovam essas reuniões consiste nas anotações feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), a respeito de reunião ocorrida no segundo semestre de 2004 (antes mesmo da disponibilização do edital em 15 de janeiro de 2005), entre as empresas Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e TTrans. Nessa reunião, em que, segundo eles, estariam presentes os Srs. Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), Serge Van Themsche (Bombardier), Haroldo Carvalho (Balfour) e Edson Hira (TTrans), foram discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor, em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721, grifos nossos):

1) A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:

a) Devido aos atestados de Sinalização e PCL, **Alstom e Bombardier** não podem ficar no mesmo consórcio.

b) Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, **Alstom e TTrans** não podem ficar no mesmo consórcio.

c) Devido ao atestado de Baixa Tensão, **Siemens e TTrans** não podem ficar no mesmo consórcio.

2) Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções/composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

Solução 1

- Consórcio 1: Alstom + Siemens
- Consórcio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

Solução 2

- Consórcio 1: Alstom + B. Beatty
- Consórcio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

Solução 3

- Consórcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

VERSÃO PÚBLICA

- Consórcio 2: Bombardier + TTrans
- **Em todos os três casos, o Consórcio 1 seria o vencedor.**

3) No caso da Solução 3, o Órgão teria que emitir um atestado em nome da Bombardier para os sistemas de Tração e Media Tensão executados na Extensão Norte. Com este atestado, prescindiríamos do atestado da Balfour Beatty para os sistemas de Tração e Media Tensão para a formação dos dois consórcios, levando a seguinte composição²⁰³:

Solução 4

- Consórcio 1: Alstom + Siemens
- Consórcio 2: Bombardier + TTrans
- Esta alternativa [Ilegível]

4) Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 as 08:30 horas, para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

Atestados L2						
	Sistema	Alstom	TTrans	Siemens	B. Beatty	Bombardier
1	S/E Tração 750Vdc			X	X	(X)
2	Media Tensão			X	X	(X)
3	Baixa Tensão		X	X		
4	Sinalização	X				X
5	PCL	X				X
6	Escadas Rolantes	X	X			
7	Elevadores	X	X			
8	Telecomunicações	X	X	X		X
9	SCAP	X	X			
10	Ventilação Principal	X		X	X	
11	Iluminação	(.)	X	(.)		
12	Bandejamento	(.)	X	(.)		
13	Ventilação Auxiliar/Ar-Cond.		X	(.)		
14	Bombas		X	(.)		
15	SSO		X	(.)		
16	Detecção de Incêndio		X	(.)		

²⁰³ Apenas a Siemens e a Balfour Beatty tinham atestados para os sistemas de tração e média tensão. Caso a Bombardier fosse capaz de obter tais atestados em tempo hábil (em função dos serviços que desempenhara em outro projeto), a Balfour Beatty poderia ser excluída da divisão de escopo.

VERSÃO PÚBLICA

Legenda						
X = atestados válidos						
(X) = atestados sujeitos a emissão pelo Órgão						
(.) = atestados sujeitos a confirmação pelo Órgão						

512. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto, e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. Ressalta-se que empresas concorrentes discutem cenários para a formação de dois consórcios diferentes para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem. Ou seja, as empresas participariam formalmente em consórcios distintos, mas, na verdade, atuariam como consórcio único, já que de qualquer forma, seja como participante do consórcio vencedor, seja como subcontratada, elas ganhariam.

513. Ainda mais, as empresas fizeram uma análise dos atestados técnicos detidos por cada uma delas, para que nenhum dos dois consórcios fosse desclassificado e o acordo frustrado. Veja-se que tantas informações técnicas de empresas concorrentes em uma anotação da Siemens só pode significar troca de informações entre elas, a fim de viabilizar a implementação do acordo e impedir que empresas não alinhadas participassem do certame. Pensar que a Siemens teria essas informações prontas exige um alto custo de monitoramento, para além do fato de as provas dos autos indicarem que elas derivariam, em verdade, de prévio ajuste entre as empresas.

514. Outro documento apresentado pelos Signatários, que confirma a existência de contatos e trocas de informações sensíveis entre os competidores do projeto de extensão da Linha 2, é uma tabela interna da Siemens, datada de 20 de julho de 2004 (ainda antes da disponibilização do edital em 15 de janeiro de 2005), na qual constam valores que seriam ofertados por cada uma das empresas participantes dos ajustes anticompetitivos. De acordo com o Histórico da Conduta, as abreviações²⁰⁴ constantes no documento significam: AA – Alstom; SSA – Siemens; TT – TTtrans; B&B – Balfour Beatty; BB – Bombardier, informando, ainda, que, dentre os valores constantes do documento, alguns haviam sido estabelecidos em proposta anterior, outros eram decorrentes de proposta da Siemens e outros estavam de acordo com a “divisão” (fls. 724).

²⁰⁴ Outras abreviações constantes no documento significam: ANR-IMG – Trecho entre as estações Ana Rosa e Imigrantes; e VMD-ANR – Trecho entre as estações Vila Madalena e Ana Rosa.

VERSÃO PÚBLICA

Discriminação	Valor		Valor atualizado	Variação (%)
	ANR-IMG	VMD-ANR		
Sistema de Tracão	11.920		19.000	+59%
Sistema de média tensão	12.680		13.700	+8%
Sistema de baixa tensão	7.620		9.700	+14%
Luminação	7.620		4.800	-37%
Bancamento	3.060		2.700	-12%
Sistemas auxiliares	3.030		2.600	-13%
Escadas rolantes	6.750			
Escaladas rolantes		5.150	14.800	+24%
Elevadores	1.000		3.400	+25%
Elevadores		3.498		
Ventilação principal	7.230		7.230	0%
Telecomunicações	16.000		15.200	-5%
Telecomunicações		8.500		
SCAP	1.000		500	-50%
Controle Local	3.000		8.400	+180%
Sinergia	22.900		18.000	-18%
CCO	2.010		-	-100%
	105.800	17.148	119.030	+3%
TOTAL ANR - IMG				
TOTAL VMD - ANR				
TOTAL LINHA 2 (a totalizar)	119.030			
(%)	100,0			

		Fornecedores				B&B	BB	Total
AA	SSA	ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR			
ANR-IMG	VMD-ANR							
		19.000						
		13.700						
2.610		6.090				4.800		
				2.700				
				2.600				
7.400		7.400						
1.700		1.700						
7.230							9.900	
	5.300				500			
8.400								
14.400							3.600	
-								
41.740		47.890		5.800		4.800	13.500	119.030
	5.300	-		-	-	-	-	5.300
47.040		47.890		5.800		4.800	13.500	119.030

proposta anterior
proposta SSA
divisão

Vert. Principal (Est. Parábolas)		1.780
BT, Telecom, Aux., Fum. E Bandeja		18.000
TOTAL COMPLEMENTAÇÕES		19.780
TOTAL		136.810
(%)		100
TOTAL SEM ESCADAS E ELEVADORES		

	1.780				1.780
			19.000		19.000
					19.780
48.820	47.890	23.800	4.800	13.500	138.810
35,2	34,5		17,1	3,5	9,7
					100,0
39.720	38.790	23.800	4.800	13.500	120.610
32,9	32,2	19,7	4,0	11,2	100,0

515. Ainda de acordo com o Histórico da Conduta, em 17 de setembro de 2004, outra reunião entre Alstom, Siemens, Bombardier, TTrans e Balfour foi realizada. Nessa reunião, as empresas discutiram a divisão do escopo do projeto e definiram quem faria parte do consórcio vencedor, tendo ao final escolhido a “Solução 1”, que estabelecia que o consórcio formado pela Alstom e Siemens seria o vencedor da licitação.

516. Confirmando as tratativas anticompetitivas entre Siemens, Alstom, Bombardier, TTrans e Balfour acerca do projeto de extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo há e-mail apreendido na Alstom, datado de 03 de janeiro de 2005 (ainda antes da publicação do edital em 15 de janeiro de 2005) e trocado entre os Srs. Wagner Ribeiro e Paulo Borges (ambos da Alstom), com cópia para os Srs. Francisco Perroni e Paulo Stuart (ambos também da Alstom). Nesse e-mail, intitulado “L2 – Análise Preços”, o Sr. Wagner Ribeiro envia aos colegas dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, pelo observado por outras provas do processo, seriam as cinco empresas participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans). Mais uma vez, vê-se a utilização de linguagem cifrada, típica de cartéis e agentes que têm ciência da ilicitude de seus atos (fls. 1216/1217 do “Apartado”, tradução livre):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSP:

1) Preços de referência dos 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

VERSÃO PÚBLICA

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

517. Além disso, há anotação manuscrita apreendida na sala da Sra. Rosângela Tsuruda (Alstom), com data de 10 de janeiro de 2005 (5 dias antes da disponibilização do edital em 15 de janeiro de 2005) que comprova o acordo anticompetitivo. Nessa anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre os Srs. Paulo Borges (Alstom), Francisco Amigo (Alstom), Rosângela Tsuruda (Alstom), Raul Caruso (Alstom), Wagner Ribeiro (Alstom), Ruy Grieco (Alstom) e Paulo Stuart (Alstom), em que foi discutido o projeto CMSP Linha 2. Sobre esse assunto, há referência a Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, como visto dos cenários acima, integrariam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”):

10/01/05 Reunião Comercial

part. P. Borges / F. Amigo / R. Tsuruda / R. Caruso
W. Ribeiro / R. Grieco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2

- 1º Aditamento 12/01/05
- Orçamento mesmo cl aditamento
não suficiente 115M~~R~~ → 180M~~R~~
↳ Metrô
- Hoje Metrô adicionou novamente
para 188M~~R~~ → nosso visto 225M~~R~~.
- * ações: simplificação dos sistemas
é esta quarta-feira (12/01/05)
- ↳ TIS → envolvidos.
- ↳ INFRA

1. parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de 2. Signatários:

↳ Bombardier vai cl a gente
→ Balfour Beatty - está em situações bastante complicadas por isso vai junto com a gente...

518. Outra evidência apreendida na busca e apreensão que corrobora o relato dos Signatários e demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor – é o e-mail abaixo, apreendido na Alstom e datado de 10 de fevereiro de 2005 (antes da apresentação das propostas em 07 de março de 2005). Pelo e-mail, cujo assunto é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, enviado pelo Sr.

VERSÃO PÚBLICA

Julio Leitão (Alstom) aos Srs. Edson Assini²⁰⁵ (Siemens), Edyval Junior (Balfour), Marcelo Zugaiar (Bombardier) e Edson Hira (TTrans), com cópia para os Srs. Wagner Ribeiro (Alstom) e Francisco Perroni (Alstom), a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável. Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente (fls. 1412/1414 do “Apartado”):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme discriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

(...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier (grifos no original)

519. Aqui, ao contrário do alegado pela Bombardier de que não se sabe se o e-mail acima foi respondido e que não seria ilícito respondê-lo “no contexto de fornecimento de cotação de equipamentos que seriam subcontratados de qualquer forma”, é inegável o caráter anticompetitivo da troca de informações entre as empresas integrantes de consórcios concorrentes até, pelo menos, a data do envio do e-mail, uma vez que as informações sobre preços a serem usados nas propostas comerciais deveriam ser restritas aos integrantes de cada consórcio e que a Alstom e a Siemens, Consórcio Linha Verde, estando habilitadas tecnicamente, não precisariam subcontratar outras empresas “de qualquer forma”.

520. Quer dizer, não há qualquer ilegalidade nas previsões do edital e no contrato em autorizar a subcontratação de empresas para a execução parcial do objeto, desde que previamente aprovada pela licitante, porém, vê-se que a subcontratação foi um instrumento para implementação do acordo entre as empresas definido ainda antes da publicação do edital. Nesse sentido, sublinhe-se o curto espaço de tempo entre a assinatura do contrato (15 de abril de 2005) e a subcontratação das empresas (entre 15 de maio de 2005 e 14 de junho de 2005).

521. Apesar de estar comprovada a existência do conluio nessa licitação, transcreve-se e-mail de 22 de fevereiro de 2005 (logo após a suspensão do procedimento licitatório pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo) também apreendido na Alstom, sobre à existência de acordos

²⁰⁵ O Sr. Edson Assini terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

com a Siemens e os “parceiros”, em referência ao projeto de extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo (fls. 1335/1336 do “Apartado”, tradução livre):

A situação da oferta da Extensão da Linha 2 é:

1) A submissão da oferta foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em razão de um processo pela ALUSA (empresa brasileira) contra o processo de licitação. Por outro lado, **estamos tentando negociar com a ALUSA para permitir a participação deles em outro projeto.**

Esperamos obter a liberação para submeter nossa oferta na próxima semana.

2) Os acordos com a Siemens e parceiros já estão feitos. (grifo nosso)

522. Percebe-se que, se somente a Siemens fazia parte do consórcio da Alstom naquele momento, os “parceiros” referidos seriam aqueles mencionados na anotação manuscrita anteriormente mencionada, ou seja, as empresas do consórcio concorrente que seriam posteriormente subcontratadas, em implementação do ajuste anticompetitivo celebrado. Registre-se, ainda, que, no mesmo e-mail, enviado pelo Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) a Stephanie Brun-Brunet (Alstom), com cópia para os Srs. Paulo Borges (Alstom) e Paulo Stuart (Alstom), há um relato de que a Siemens estaria tentando um ajuste anticompetitivo com a ALUSA, empresa que teria impugnado a licitação junto ao Tribunal de Contas, negociando sua participação em outro projeto em troca da retirada da impugnação²⁰⁶.

523. Posteriormente, em resposta a questionamentos feitos por Stephanie Brun-Brunet (Alstom), o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) confirma que a concorrência está “bem controlada” em razão de acordos bilaterais com os principais competidores (fls. 1335/1336, tradução livre, grifo nosso):

Qual é o risco da concorrência? Em meu ponto de vista, o risco de cancelarem o certame é baixo em razão de ser o principal projeto político para as próximas eleições (2006). **Por outro lado, a concorrência é bem controlada por acordos bilaterais com os principais concorrentes.**

524. Nesse sentido, destaca-se que ocorreu exatamente o planejado e constante das anotações extraídas de reunião com representantes das concorrentes apresentadas acima, em que foram discutidos alguns cenários de “Soluções” para os dois consórcios a serem formados, valendo transcrever apenas o excerto principal do documento de fls. 720 (destaques nossos):

²⁰⁶ Informa-se que, em análise ao processo licitatório, a Alusa não retirou a impugnação.

VERSÃO PÚBLICA

Linha 2

- 1) A analise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:
 - a) Devido aos atestados de Sinalização e PCL, **Alstom** e **Bombardier** não podem ficar no mesmo consorcio.
 - b) Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, **Alstom** e **TTrans** não podem ficar no mesmo consorcio.
 - c) Devido ao atestado de Baixa Tensão, **Siemens** e **TTrans** não podem ficar no mesmo consorcio.
- 2) Em função da analise acima chegou-se a 3 (três) soluções / composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

Solução 1

Consorcio 1: Alstom + Siemens
Consorcio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

Solução 2

Consorcio 1: Alstom + B. Beatty
Consorcio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

Solução 3

Consorcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty
Consorcio 2: Bombardier + TTrans

Em todas os três casos, o Consorcio 1 seria o vencedor.

525. De fato, em análise ao processo licitatório, em 07 de março de 2005, o Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom) e o Consórcio Linha 2 (Bombardier, Balfour e TTrans) apresentaram os seus documentos de habilitação e as suas propostas, sendo que a proposta da Linha Verde foi no valor de R\$ 141.493.512,04 e a da Linha 2, R\$ 146.691.678,72, ou seja, de fato superior ao do Consórcio 1, previamente definido como vencedor da Concorrência, configurando apresentação de proposta de cobertura pela Bombardier, Balfour e TTrans para implementação do acordo.

526. Além disso, destaca-se que a oferta de propostas acima do valor estimado no edital da licitação objetivou o aumento do valor do contrato e, consequentemente, a elevação dos lucros.

527. Como se vê, as condutas dos integrantes dos Consórcios Linha Verde e Linha Dois comprovam que não houve efetiva competição na Concorrência nº 40015212/2005. Ficou demonstrado pela análise do procedimento licitatório e documentos dos autos, ademais, que o Consórcio Linha Verde, integrado pela Alstom e Siemens, subcontratou exatamente as mesmas empresas que derrotou na licitação pública²⁰⁷, em evidente acordo anticompetitivo.

528. Por fim, o cartel também é confirmado pela renúncia expressa do Consórcio Linha Dois em apresentar recurso administrativo em face da decisão que declarou o Consórcio Linha Verde vencedor do certame, comportamento incomum em licitações vultuosas e com vários requisitos financeiros e técnicos.

529. Dessa forma, com base nas evidências de ajustes anticompetitivos acima descritas e diante do resultado da licitação, com a efetiva adjudicação do contrato ao Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) e subcontratação das empresas do consórcio perdedor (Bombardier,

²⁰⁷ No caso da TTrans, houve subcontratação de empresa integrante do mesmo grupo, PEM Engenharia.

VERSÃO PÚBLICA

Balfour e TTrans²⁰⁸), não há dúvidas de que a mencionada “Solução 1” acordada entre as empresas concorrentes foi implementada pelas empresas, restando clara a existência de acordo anticompetitivo para divisão do escopo da licitação referente à extensão da Linha 2 do Metrô SP.

III.4.1.5 Programa Boa Viagem – Parte do PQRM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)²⁰⁹

530. Para implementar melhorias em sua rede ferroviária, mediante a execução de serviços voltados à expansão da malha, a manutenção de vias, a melhorias nos sistemas fixos de vias e de alimentação e a revitalização do material rodante, foi instaurado o “Programa Boa Viagem” pela CPTM.

531. No Programa Boa Viagem, foram lançadas quatro licitações nºs²¹⁰: 8486402011, 8487402011, 8488402011 e 8489402011²¹¹. O orçamento total estimado para execução total dessas licitações foi de R\$ 380.513.000,00, na base de março de 2005.

532. O procedimento licitatório nº 8486402011 previa a contratação, em 04 lotes distintos, de serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 10 Trens-Unidade Elétricos (TUEs) da Série 1600 e recuperação de 14 TUEs da Série 1400, de 07 TUEs da Série 1600 e de 28 TUEs da Série 5500, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica. O objeto licitado foi orçado no valor de R\$ 104.175.000,00, na base de março de 2005.

533. O procedimento licitatório nº 8487402011, previa a contratação, em lote único, de serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 12 TUEs da Série 5500, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica. O objeto licitado foi orçado no valor de R\$ 60.768.000,00, na base março de 2005.

534. O procedimento licitatório nº 8488402011, previa a contratação, em 06 lotes distintos, de serviços técnicos especializados de remobilização de 02 TUEs da Série 1100, 02 TUEs da Série 1700, 02 TUEs da Série 5500; remobilização com modernização de 03 TUEs da Série 1400, 02 TUEs da Série 1600, 10 TUEs da Série 4400 e 08 TUEs da Série 5000, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica. O objeto licitado foi orçado no valor de R\$ 132.317.000,00, na base março de 2005.

535. O procedimento licitatório nº 8489402011, previa a contratação, em lote único, de serviços técnicos especializados de revisão geral de 22 TUEs da Série 4400, com fornecimento

²⁰⁸ No caso da TTrans, houve subcontratação de empresa integrante do mesmo grupo, PEM Engenharia.

²⁰⁹ Programa de Normalização, Remobilização e Modernização da frota da CPTM.

²¹⁰ Os editais previam, dentre outros pontos: a) critério de julgamento do tipo técnica e preço; b) participação de empresas brasileiras, isoladamente ou em consórcio (itens 4.1. e 4.1.4); c) vedação da participação de empresa consorciada por meio de mais de um consórcio ou isoladamente (item 4.3.1.2); d) valor da subcontratação limitado a 40% do valor contratado para o lote (item 4.3.3); e) exigência de duas visitas técnicas, uma para “Visita Técnica das Instalações” e “Visita Técnica para Vista da Documentação” (item 6.1).

²¹¹ As concorrências nº s 8486402011, 8487402011, 8488402011 e 8489402011 também são objeto de investigação do Processo nº 0026496-28.2014.8.26.0050, em trâmite na 28ª Vara Criminal de São Paulo.

VERSÃO PÚBLICA

integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica. O objeto licitado foi orçado no valor de R\$ 83.253.000,00, na base de março de 2005.

536. Esses quatro procedimentos licitatórios foram processados simultaneamente, abaixo tem-se breve resumo dos seus principais atos:

- (i) Em 10 de outubro de 2004, a CPTM realizou audiência pública e apresentou o “Programa Boa Viagem” para os interessados em disputarem a licitação;
- (ii) Em 26 de novembro de 2004, os editais das licitações foram disponibilizados às empresas interessadas. O recebimento dos documentos e propostas foram agendadas inicialmente para os dias 27 e 28 de fevereiro;
- (iii) Em 17 de dezembro de 2004, todos os editais de licitação foram alterados a fim de que fosse permitida a subcontratação de outras empresas, bem como para aumentar o valor global de cada um dos projetos;
- (iv) Em 5 de abril de 2005, houve nova alteração dos editais de licitação, que foram republicados em 26 de abril de 2005;
- (v) Em 24 de junho de 2005, foram entregues os envelopes contendo os documentos para a pré-qualificação das empresas/consórcios, bem como as propostas técnica e comercial;
- (vi) Em 5 de julho de 2005, foi publicado o resultado da fase de pré-qualificação, conforme as tabelas abaixo:

Concorrência nº 8486402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
A1	Nenhuma empresa/consórcio
A2	IESA
	MPE
	Alstom
A3	IESA
	Alstom
A4	MPE
	Alstom

Concorrência nº 8487402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
Sem lotes	IESA Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)

Concorrência nº 8488402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
C1	IESA Alstom

VERSÃO PÚBLICA

	Bombardier
C2	Alstom
	Bombardier
C3	MPE
	Alstom
C4	Bombardier
	IESA
C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)
	MPE
C6	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)
C6	Nenhuma empresa/consórcio

Concorrência nº 8489402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
Sem lotes	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)
	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)
	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)

- (vii) Em 29 de julho de 2005, foram publicados os resultados das propostas técnicas das Concorrências nº 8486402011 e nº 8487402011;
- (viii) Em 2 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas técnicas das Concorrências nº 8488402011 e nº 8489402011;
- (ix) Em 11 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas comerciais e pontuações finais da Concorrência nº 8486402011. O lote A2 foi adjudicado para a IESA e os lotes A3 e A4 para a Alstom;
- (x) Em 13 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas comerciais e pontuações finais da Concorrência nº 8487402011. A licitação foi adjudicada para o Consórcio BT Brasil²¹² (Bombardier e Tejofran), sendo as suas participações na execução do projeto de, respectivamente, 67,47% e 32,53%;
- (xi) Em 16 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas comerciais e pontuações finais das Concorrências nº 8488402011 e nº 8489402011. Na concorrência nº 8488402011, os lotes C1 e C2 foram adjudicados para a Alstom; o lote C3 para a Bombardier; o lote C4 para a IESA e o lote C5 para o Consórcio NOVOTREM. O Lote C6 não teve concorrentes. Na concorrência nº 8489402011, a licitação foi adjudicada para o Consórcio TTrans/MPE, composto por TTrans e MPE, sendo as suas participações divididas, respectivamente, em 60% e 40%
- (xii) Em 22 de agosto de 2005, foram celebrados os contratos:

²¹² A IESA não interpôs recurso contra o resultado da licitação.

VERSÃO PÚBLICA

- Nº 848640201100, pela IESA e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de recuperação de 14 TUEs da Série 1400 (Lote A2), no valor total de R\$ 18.967.114,63 e vigência de 27 meses.
- Nº 848640201101, pela Alstom e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de recuperação de 07 TUEs da Série 1600 (Lote A3), no valor total de R\$ 7.538.113,35 e vigência de 10 meses.
- Nº 848640201102, pela Alstom e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de recuperação de 28 TUEs da Série 5500 (Lote A4), no valor total de R\$ 14.829.970,83 e vigência de 19 meses.

(xiii) Em 15 de setembro de 2005, o contrato nº 848840201100²¹³ foi celebrado pelo Consórcio NOVOTREM e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de remobilização com modernização de 10 TUEs da Série 4400, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica (Lote C5), no valor total de R\$ 54.438.923,03, base junho de 2005, e prazo de 25 meses.

(xiv) Em 18 de outubro de 2005, a CPTM e o Consórcio BT Brasil celebraram o contrato nº 848740201100²¹⁴, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 12 TUEs da Série 5500, no valor total de R\$ 61.439.654,00 e prazo de vigência de 17 meses;

(xv) Em 04 de novembro de 2005, foram celebrados os contratos:

- Nº 848840201101²¹⁵, pela Alstom e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de remobilização de 02 TUEs da Série 1100, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica (Lote C1), no valor total de R\$ 5.261.976,69 e prazo de vigência de 10 meses.
- Nº 848840201102²¹⁶, pela Alstom e CPTM, destinado a prestação de serviços técnicos especializados de remobilização de 02 TUEs da Série 1700, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica (Lote C2), no valor total de R\$ 2.254.904,08 e prazo de vigência de 08 meses.

²¹³ O contrato nº 848840201100 foi objeto de três aditamentos, que, em síntese, ampliaram a sua vigência em 05 meses, acrescentaram o fornecimento de equipamentos e serviços e o valor de R\$ 8.717.240,6, bem como formalizaram o desconto de R\$ 452.208,92.

²¹⁴ O contrato nº 848640201100, foi objeto de cinco aditamentos. Os aditamentos resultaram em um acréscimo de aproximadamente 25 milhões ao contrato e prorrogação de 21 meses, sendo que o aditamento nº 05 previa a remobilização e modernização de mais um trem de oito carros.

²¹⁵ O contrato nº 848840201101, foi objeto de três aditamentos. O aditamento nº 01 formalizou a sucessão da Alstom Brasil pela Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. O aditamento nº 02 formalizou o desconto de R\$ 49.613,80 no valor total do contrato. O aditamento nº 03 formalizou o acréscimo de itens e serviços, a prorrogação por cinco meses da vigência e aumento o valor seu valor em R\$ 852.580,33.

²¹⁶ O contrato nº 848840201102 foi objeto de três aditamentos. O aditamento nº 01 formalizou a sucessão da Alstom Brasil pela Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda, acresceu o valor de R\$ 456.788,16 no valor total do contrato, prorrogou o prazo de vigência em oito meses e ampliou o fornecimento de equipamentos e serviços ao objeto. O aditamento nº 02 formalizou o desconto de R\$ 8.231,00 no valor total do contrato. O aditamento nº 03, acrescentou o fornecimento de 32 mancais da suspensão do motor de tração e R\$ 784.000,00 ao valor do contrato.

VERSÃO PÚBLICA

- Nº 848840201103²¹⁷, pela Bombardier e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de remobilização de 02 TUEs da Série 5000, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica (Lote C3), no valor total de R\$ 1.927.201,00 e prazo de vigência de 08 meses.

(xvi) Em 07 de novembro de 2005, foram celebrados os contratos:

- Nº 848840201104²¹⁸ pela Alstom e CPTM, destinado à prestação de serviços técnicos especializados de remobilização de 03 TUEs da Série 1400 e 02 TUEs da Série 1600, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica (Lote C4), no valor total de R\$ 23.283.977,70 e prazo de 27 meses.
- Nº 848940201100²¹⁹, pelo Consórcio TTrans/MPE e CPTM, destinado a prestação de serviços técnicos especializados de revisão geral de 22 TUEs da Série 4400, no valor total de R\$ 83.697.084,16 e prazo de vigência de 48 meses.

537. A comprovar os acordos anticompetitivos, destaca-se e-mail de 29 de outubro de 2004, enviado por Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, com cópia para Marco Missawa e Rodolfo Sergio Canas (todos da Siemens), logo após a audiência pública em que a CPTM apresentou o Programa Boa Viagem para os licitantes interessados. Evidencia-se que o “grupo” de empresas já estaria completo e fechado, além de menção à reunião na empresa de consultoria Procint para tratar dos “acordos” e preocupação da Siemens e MGE com empresas que estariam “fora dos acordos” (fls. 869/870):

A CCC está passando por um processo de saneamento das finanças e pretende voltar com mais força ao mercado.

Está procurando uma aproximação com nosso grupo para executar as reformas dos TUEs da CPTM. [...] Antes de nos procurar, os senhores da CCC foram à MGE e conversaram com o Sr. Moriyama para saber se poderiam participar na reforma da porção mecânica dos trens, para o qual o Ronaldo não manifestou nenhuma limitação, apesar de não passar muita informação.

Ao checar estas informações com o Ronaldo, me ficou claro que se tratou de uma manobra evasiva com o objetivo de não nos comprometermos com a CCC e ao mesmo tempo não deixarmos ela demasiadamente livre.

Sei que o nosso grupo já está completo e fechado, não estou sugerindo cooperação. Mas seria interessante mantê-los entretidos mais um pouco, para que não tenham

²¹⁷ O contrato nº 848840201103 foi alterado por um único termo de aditamento, que ampliou o seu prazo de vigência por dois meses, acrescentou serviços e o valor de R\$ 416.322,76 no total.

²¹⁸ O contrato nº 848840201104 foi objeto de 04 aditamentos, que em síntese, formalizaram a prorrogação do prazo de vigência em vinte e um meses, acrescentaram fornecimento de materiais e serviços e o valor de R\$ 5.563.051,34 no total.

²¹⁹ O contrato nº 848940201100 foi objeto de 10 aditamentos, que em síntese, formalizaram a prorrogação do prazo de vigência por onze meses, acrescentaram fornecimento de serviços e o valor de R\$ 18.059.436,08 no total, bem como o desconto de R\$ 1.871.005,50.

VERSÃO PÚBLICA

tempo de se alinhem (sic) com outra empresa – conforme reunião na Procint, a CCC, a Mitsui e outras estariam de fora dos acordos.

O risco reside no fato de juntas a CCC e a Mitsui terem os pré-requisitos necessários. (grifos nossos)

538. Nesse e-mail, segundo os Signatários, a ideia da Siemens era conversar com a CCC²²⁰ e a Mitsui sobre uma cooperação nesse projeto para ganhar tempo suficiente, evitar que a CCC se aliasse a outras empresas e, consequentemente, adquirisse poder de competição. Outra preocupação da Siemens era que a CCC e a Mitsui chegassem a um acordo e, dessa forma, preenchessem os requisitos para participar da licitação e competir com o grupo.

539. Destaca-se mais um documento trazido pelos Signatários, consistente em e-mail do Sr. Marco Missawa (Siemens) ao Sr. Dirk Schönberger²²¹ (Siemens AG), com cópia para o Sr. Peter Gölitz (Siemens), de 24 de novembro de 2004 (antes da publicação dos editais). Ele ilustra a conduta concertada entre as empresas do “Grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer, de maneira que as “4 fornecedoras grandes”, ou seja, Alstom, Bombardier, Siemens e TTrans, obtivessem parcelas iguais do projeto (25%), enquanto as menores seriam subcontratadas ou vencessem lotes residuais (fls. 872/889):

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttrans). Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. **No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.**
- ✓ **No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas.** Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:**
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (**aproximadamente 25% do total do pacote**)
- ✓ **Reflita: obviamente que todas as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.**

²²⁰ Companhia Comércio e Construção.

²²¹ O Sr. Dirk Schönberger terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

✓ Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL²²² assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifos nossos)

540. A divisão do “Programa Boa Viagem” entre 4 fornecedores também é comprovada pelo e-mail do Sr. Marco Missawa (Siemens) ao Sr. Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia ao Sr. Peter Gölitz (Siemens), em 29 de novembro de 2004 (fls. 891/911):

[...] Você está certo quando diz que não faz sentido para o cliente obter múltiplas peças E. Por outro lado, é um assunto difícil, pois **no caso de uma subdivisão “igual” (em lotes pré-definidos que mais tarde deverão ser convertidos em pedidos individuais) entre 4 principais fornecedores**, tais acordos menos do que ideais apenas podem ser resolvidos até certo ponto.

A Alstom também está interessada em peças E (por exemplo, eles dizem que agora são capazes de produzir conversores de tração no Brasil). A Bombardier agora está sinalizando interesse no mercado local novamente (por exemplo, eles têm 2 pedidos atualmente para um sistema de sinalização a preços predatórios). De alguma forma, isto complica toda a situação. [...] (grifos nossos)

541. Ademais, a preocupação com empresas não alinhadas e a intermediação da Procint na implementação do acordo fica clara no e-mail do Sr. Peter Gölitz ao Srs. Everton Rheinheimer, Marco Missawa, Ronaldo Cavalieri e Rodolfo Sergio Canas (todos da Siemens), de 30 de novembro de 2004 (fls. 913/915):

1. Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]?)

ou

vamos fazer algo para impedir a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc.] ou isso fica a cargo da Procint?

Ou a IESA, de nosso grupo de atuação, já sabe das condições para participar conosco etc.)

2. reunião com IESA para definição do escopo;

3. montagem do grupo de trabalho: estabelecer quem é responsável em cada empresa por que parte dentro da proposta (em particular nomear responsáveis para a IESA e MGE que estejam de fato disponíveis durante as festas). (grifos nossos)

542. Percebe-se do trecho “vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]” que as empresas alinhadas utilizaram propostas de cobertura para implementar o acordo, o que também pode ser verificado no e-mail abaixo do Sr. Everton Rheinheimer aos

²²² LuL - Lieferungen und Leistungen, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

VERSÃO PÚBLICA

Srs. Peter Gölitz, Marco Missawa, Ronaldo Cavalieri e Sergio Canas (todos da Siemens), em 30 de novembro de 2004 (fls. 913/915):

Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESA. **Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes.** Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.” (grifos nossos)

543. Por sua vez, documento interno da Siemens encontrado nos arquivos do Sr. Peter Gölitz (Siemens), datado de 10 de janeiro de 2005, após a publicação dos editais e antes da entrega das propostas, retrata e sintetiza a divisão do escopo do Programa Boa Viagem entre o “grupo” de empresas, a participação das empresas de consultoria Procint e Constech, a apresentação de proposta de cobertura para a implementação do acordo e a adoção de mecanismos de proteção para impedir a participação de empresas não alinhadas (fls. 917/918):

Projeto Boa Viagem CPTM

I) Temas a serem discutidos com os consultores:

(...)

b) **Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011**

c) alterações no escopo de fornecimento (aumento com relação ao escopo “acordado”): Marcadas em vermelho na tabela.

d) **Informações não oficiais sobre possível não contratação nos lotes²²³:**

A1 – 10 trens S1600 (Alstom);

B1 – 12 trens S5500 (Bombardier).

Devido a situação real da frota (alto investimento);

É de conhecimento geral?

Consequências para os grupos devido a desestabilização dos pacotes?

e) Como as empresas subcontratadas de outros grupos estão reagindo? (p. ex. Mendes Jr.)?²²⁴

²²³ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, a não contratação era uma possibilidade aventada em razão do baixo orçamento disponibilizado pela CPTM para a realização do projeto.

²²⁴ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, os “outros grupos” mencionados seriam formados pelas empresas que não participaram da licitação, como Mitsui, CCC e Mendes Jr.

VERSÃO PÚBLICA

f) Comunicar dificuldades iniciais em relação à subcontratada IESA e **possíveis consequências em caso de “corrida por fora”. Quais mecanismos de prevenção poderiam ser adotados?**

g) Mecanismos de proteção contra fornecedores “não convidados” (p. ex. CCC, Mitsui).²²⁵ (grifo nosso)

544. O trecho “*Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011*” aponta claramente a adoção da estratégia de cobertura entre as licitantes para se dar uma aparência de competitividade ao certame. Aliás, tal fato é confirmado pela análise do procedimento licitatório. Nessa licitação²²⁶, a Siemens concorreu como integrante do Consórcio NOVOTREM, em conjunto com a MGE, e ficou na segunda colocação atrás do Consórcio TTrans/MPE.

545. Além disso, segundo o documento, o Lote A1 (remobilização e modernização de 10 TUEs da Série 1600) da Concorrência nº 8486402011 não teria concorrente, informação confirmada pela análise dos procedimentos licitatórios, pois, de fato, nenhuma empresa apresentou proposta, apesar de ser o lote de maior valor da licitação.

546. Ainda no documento, consta que o lote B1 era um possível lote sem contratação, entretanto, o nome da Bombardier está entre parênteses indicando provável interesse no lote. Com efeito, o lote único da Concorrência nº 8487402011, destinado à contratação de serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 12 Trens-Unidade Elétricos (TUEs) da Série 5500, foi adjudicado para a Bombardier em consórcio com a Tejofran, denominado “Consórcio BT Brasil”.

547. Aliás, verifica-se que nessa concorrência, nº 8487402011, a IESA foi a única concorrente do Consórcio BT Brasil, o que corrobora o trecho “*Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes*” do e-mail acima, de 30 de novembro de 2004, configurando apresentação de proposta de cobertura a fim de implementar a divisão de escopo das licitações por elas acordado.

548. Mais que isso, verifica-se a partir dos fatos dos procedimentos licitatórios acima que no lote C5, da Concorrência nº 8488402011, a Siemens, integrante do Consórcio NOVOTREM, e a MPE competiram entre si, sendo a MPE a única concorrente e ocupante do 2º lugar e o Consórcio NOVOTREM declarado vencedor do certame. Tais fatos também constituem prova clara da apresentação de propostas de cobertura entre as empresas para viabilizar a divisão do escopo do Programa Boa Viagem entre elas.

549. Ademais, destaca-se e-mail apreendido na CAF, que foi enviado por José Regueiro (CAF Brasil) a Felix Fernandez (CAF ES) e Luis Giralt (CAF ES), com cópia para Agenor Marinho²²⁷ (CAF), em 03 de maio de 2005 (antes da entrega dos documentos para pré-

²²⁵ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, as empresas dos “outros grupos” não participaram da licitação.

²²⁶ Destinada a contratação, em lote único, de serviços técnicos especializados de revisão geral de 22 Trens-Unidade Elétricos (TUEs) da Série 4400.

²²⁷ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

qualificação). Relatam-se contatos dos consultores Arthur Teixeira e Sergio Teixeira²²⁸ (Procint/Constech) com os Srs. José Regueiro e Agenor Marinho²²⁹ com o objetivo de viabilizar uma concertação entre CAF e Bombardier (fls. 2507 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos), o que evidencia o papel dessas empresas na alocação dos interesses de cada concorrente e na implementação do acordo:

Prezados Félix/Luis, desejamos atualizá-los da posição da PQMR II (modernização de trens da CPTM). Houve uma postergação de ofertas a pedidos de diferentes empresas participantes e quando chegou a última data (28-02-05), foi decidido “cancelar” e fazer, a princípio, nova reapresentação do edital em 10-03-05.

Motivo do vazio: Falta de recursos financeiros para as exigências técnicas solicitadas.

Imediatamente ao fato de cancelar a oferta para reapresentá-la, a Procint/Constech (Arthur Teixeira/Sergio Teixeira) chamaram Agenor e eu e, durante o almoço se comprometeram a falar com a Bombardier para que nos acomodem na nova oferta, que sairá em 10-03-05 e que deverá ser apresentada em um breve prazo. Ontem e hoje, Arthur nos telefonou e nos pediu que entrássemos em contato com a Bombardier para acertar nossa participação.

550. Ainda sobre a participação de “consultores” com vista a auxiliar a adoção das condutas colusivas praticadas no Programa Boa Viagem, merece destaque o e-mail de 24 de maio de 2005 enviado por Eder Saizaki a Peter Gölitz, Marco Missawa e Fabio Dardes²³⁰ (todos Siemens) e para o Sr. Carlos Eduardo Teixeira (Gerente de Vendas da MGE), informando-os de que duas contas de e-mail haviam sido criadas para facilitar a comunicação “com o consultor” (fls. 921/923):

²²⁸ Falecido.

²²⁹ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²³⁰ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

[Handwritten signature]

From: Saizaki, Eder Luciano
Sent: terça-feira, 24 de maio de 2005 09:29:39
To: ~~Missawa, Marco Vinicius Barbi; 'Carlos Teixeira (MGE)'~~
CC: Dardes, Fábio; Goltz, Peter Andreas
Subject: e-mails fantasia

Senhores,

Para facilitar a comunicação com o consultor foram criados os seguintes e-mails:

neve_branca@gmail.com Senha: brancadeneve

sete_anoes@gmail.com Senha: 7anoes

Estas contas de e-mail contam com 2 GB de capacidade, acredito ser mais que suficiente para a troca de informações.

Estou à disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,

Eder Luciano Saizaki

Siemens Ltda.
TS - Transportation System
Av. Mutinga, n.º 3800 - Pirituba
05110-901 - São Paulo - SP - Brazil
Phone: +55 11 3908 - 2783
Fax: +55 11 3908 - 2027
e-mail: eder.saizaki@siemens.com (NEW)

Siemens Brasil 2005 * 100 ANOS

 Antes de imprimir pense em seu compromisso com

551. Quanto a tais e-mails, destaca-se depoimento pessoal do Sr. Eder Saizaki, prestado ao Ministério Público de São Paulo²³¹, por meio do qual informou que foi estagiário da empresa Siemens de agosto de 2004 a janeiro de 2007, quando foi efetivado como funcionário. Além disso, afirmou que era o único estagiário do setor “Unidade de Negócios” e enviou o e-mail a pedido dos seus superiores, Marco Missawa, Fábio Dardes²³² e Peter Goltz, mas não se recorda quem exatamente lhe ordenou. Nesse sentido, afirmou que “normalmente, na estrutura dos e-

²³¹ Nos autos da Ação Penal nº 26496-28.2014.8.26.0050, em trâmite perante a 28ª Vara Criminal do Fórum da Barra Funda de São Paulo.

²³² Falecido em 2008.

VERSÃO PÚBLICA

mails aquele para quem se envia como destinatário principal é o solicitante da tarefa e os demais – em cópias – recebem por fazerem parte do grupo de trabalho” (SEI 0031196).

552. Analisando o e-mail, verifica-se que os seus destinatários foram os Srs. Marco Missawa (Siemens) e Carlos Teixeira (MGE), o que indica que, conforme depoimento acima, foram eles que solicitaram a criação do e-mail, ou que, no mínimo, o Sr. Marco Missawa (Siemens) o solicitou.

553. Quanto a esse documento, Carlos Teixeira (MGE) alega que não é possível comprovar que ele efetivamente recebeu tal e-mail, pois o documento juntado menciona apenas "Carlos Teixeira (MGE)", não havendo indicação do efetivo endereço de e-mail utilizado por Eder Saizaki. Ademais, a ferramenta de autocompletar de endereços de e-mail utiliza os contatos arquivados pelo usuário do computador ou conta de e-mail, não sendo possível ter certeza que ele correlacionou corretamente o nome "Carlos Teixeira (MGE)" a um endereço de e-mail do Sr. Carlos Teixeira. Ora, se ocorreu de o Sr. Eder Saizaki ter o contato do Sr. Carlos Teixeira no campo de preenchimento automático da sua conta de e-mail, isso é um sinal de que ou eles mantinham algum tipo de contato ou então que a pessoa que fez a demanda de criação da conta ao Sr. Eder Saizaki é quem fez a inclusão do e-mail do Sr. Carlos Teixeira.

554. Além disso, Carlos Teixeira (MGE) afirma que a simples impressão de supostas mensagens eletrônicas sem qualquer acompanhamento de perito de informática torna tais documentos absolutamente imprestáveis para fins jurídicos e que o rígido controle da forma de obtenção de provas e a preservação da CADEia de custódia são obrigações inafastáveis da autoridade concorrencial. Argumentos esses, porém, que não merecem prosperar.

555. Quanto ao argumento sobre a forma de obtenção de provas, aliás, argumento recorrente entre os Representados, esclarece-se que não há qualquer racionalidade para criar distinção entre o tratamento a ser dado aos documentos físicos e eletrônicos apreendidos para a apreciação da prova e a formação da convicção da autoridade, já que o caso concreto não exige conhecimento especial de técnico para a apreciação dessa, sendo que não só um único documento, mas o conjunto probatório acostado aos autos, determinam a existência da conduta.

556. Apesar disso, os Signatários apresentaram o documento SEI 0236788, em que constam cópia do relatório sobre a extração do material eletrônico e metodologia empregada, afastando, assim, os argumentos dos Representados relacionados à forma de obtenção da prova.

557. Note-se que o fato de terem sido criadas contas de e-mail não institucionais, de provedores gratuitos e com endereços que se valem de codinomes revela as preocupações de seus usuários com as informações trocadas, além da necessidade de ocultar evidências, preocupações e atitudes típicas de membros de um cartel.

558. Por fim, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do “grupo” terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$ 7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$ 14.829.970,83

VERSÃO PÚBLICA

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8487402011 – Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil ²³³ (Bombardier e Tejofran)	R\$ 61.439.654,00
8488402011 – Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$ 5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$ 2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$ 1.927.201,00
	C4	IESA	R\$ 23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE) ²³⁴	R\$ 54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 – Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE) ²³⁵	R\$ 83.697.084,12

559. Nesse sentido, é possível destacar que cada empresa celebrou contrato de grande valor com a CPTM e apesar de haver variação entre eles, provavelmente devido a critérios técnicos, formação de consórcio e margem lucro, conforme apontado pelos Signatários, verifica-se grande aproximação dos valores da Alstom, Siemens, MGE e TTrans:

Empresa	Valor total dos contratos celebrados com a CPTM decorrentes do Programa Boa Viagem
IESA	R\$ 42.251.092,33
Alstom	R\$ 29.884.964,95
Bombardier	R\$ 43.380.535,55
Siemens	R\$ 28.308.239,97
MGE	R\$ 26.130.683,05
TTrans	R\$ 33.478.833,66
MPE	R\$ 50.218.250,49

560. Portanto, as empresas IESA, Alstom, Bombardier, Siemens, MGE, TTrans, Tejofran e MPE formaram um “Grupo” para divisão dos contratos resultantes do Programa Boa Viagem, trocaram informações sensíveis, como valores para apresentação de propostas de cobertura e adotaram mecanismos para impedir a entrada de empresas “não alinhadas” (que não faziam parte do “grupo”).

561. Além disso, as empresas Procint e Constech também participaram do cartel auxiliando as concorrentes na implementação do acordo e viabilizando a comunicação entre elas.

²³³ A participação da Bombardier Transportation Brasil Ltda. no Consórcio BT Brasil foi fixada no patamar de 67,47%.

²³⁴ A participação da Siemens Ltda. no Consórcio NOVOTREM foi fixada no patamar de 52% e a participação da MGE – Manutenção de Motores e Serviços Elétricos Ltda. foi fixada no patamar de 48%.

²³⁵ A participação da MPE e da TTrans no Consórcio TTrans/MPE foi fixada no patamar de 60% e 40%, respectivamente.

VERSÃO PÚBLICA

III.4.1.6 Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

562. As Concorrências Internacionais nº 3834722011 e nº 8057822011²³⁶, promovidas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), ocorreram entre 2007 e 2009.

563. A Concorrência nº 3834722011 compreendia a aquisição de 40 trens, com 08 carros cada, compostos de unidades elétricas de 04 carros, totalizando, portanto, 320 carros da Série 7000, incluindo o fornecimento de peças sobressalentes obrigatórias, simulador para treinamento, treinamento do pessoal operacional e de manutenção da CPTM, fornecimento de manuais de operação/manutenção e assistência técnica. Essa aquisição foi orçada pela CPTM em R\$ 1.101.349.004,68.

564. Por sua vez, a Concorrência nº 8057822011 compreendia a aquisição de 8 trens, com 8 carros cada, totalizando 64 carros, incluindo o desenvolvimento e avaliação da segurança de movimentação dos trens, fornecimento dos manuais de operação, manutenção, treinamento de pessoal da CPTM, assistência técnica, serviços complementares e fornecimento de um simulador para treinamento dos operadores e de peças sobressalentes. Essa aquisição foi orçada em R\$ 191.000.000,00.

565. Em relação à Concorrência nº 3834722011 (320 carros), destacam-se os principais fatos do procedimento licitatório:

- (i) Em 23 de julho de 2007, a CPTM realizou audiência pública para divulgar a intenção de realizar a licitação.
- (ii) Em 15 de agosto de 2007, o edital de licitação²³⁷ foi publicado;
- (iii) Em 2 de outubro de 2007, foram entregues e abertas as propostas comerciais e técnicas apresentadas, assim elencadas em ordem de classificação:
 - 1º lugar: CAF, cuja proposta foi de R\$ 1.177.188.281,67.
 - 2º lugar: Consórcio NOVOTREM (Alstom, Mitsui e Hyundai), cuja proposta foi de R\$ 1.324.848.461,69.
 - 3º lugar: Siemens, cuja proposta foi de R\$ 1.945.896.386,83.
- (iv) Em 15 de fevereiro de 2008, a CPTM declarou a CAF vencedora da licitação;

²³⁶ Destaca-se que as concorrências nºs 3834722011 e nº 8057822011 também são objeto de investigação dos Processos nº 0042111-58.2014.8.26.0050, nº 0026435-70.2014.8.26.0050, nº 0078518-92.2016.8.26.0050, nº 0096419-73.2016.8.26.0050 e 0042113-28.2014.8.26.0050, em trâmite na 11ª Vara Criminal de São Paulo.

²³⁷ O edital previa como critério de julgamento o tipo menor preço global e permitia a participação de empresas brasileiras ou estrangeiras, isoladamente ou em consórcio (itens 4.1. e 4.1.4) e foi retirado por 58 pessoas físicas e/ou jurídicas.

VERSÃO PÚBLICA

(v) Em 04 de junho de 2008, foi negado provimento ao recurso apresentado pela Siemens contra o resultado da licitação;

(vi) Em 01 de julho de 2008, a CPTM homologou o resultado da Concorrência Internacional e adjudicou o contrato à CAF;

(vii) Em 03 de julho de 2008, CAF, CPTM e o Estado de São Paulo assinaram o contrato STM/009/2008²³⁸, no valor de R\$ 1.177.188.281,67, por 36 meses;

(viii) Em 19 de dezembro de 2008, a Siemens desistiu do Agravo de Instrumento apresentado.

566. Quanto à Concorrência nº 8057822011 (64 carros), seguem os principais fatos do procedimento licitatório:

(i) Em 31 de outubro de 2007, a CPTM realizou audiência pública para divulgar a intenção de realizar a licitação;

(ii) Em 14 de março de 2008, o edital²³⁹ foi disponibilizado no site da CPTM para consulta até 28 de abril de 2008. O prazo para envio de documentação foi agendado para 29 de abril de 2008. Mitsui, CAF, Alstom e Siemens solicitaram esclarecimentos sobre o edital;

(iii) Em 12 de maio de 2008, foram entregues e abertas as propostas comerciais e técnicas apresentadas pela Alstom e CAF;

(iv) Em 27 de fevereiro de 2009, foi publicado o resultado do julgamento e classificação final da licitação, resultando na seguinte classificação:

- 1º lugar: CAF, cujo valor da proposta foi de R\$ 277.247.879,50
- 2º lugar: Alstom, cujo valor da proposta de R\$ 347.678.807,36;

(v) Em 02 de setembro de 2009, CAF, CPTM e o Estado de São Paulo assinaram o contrato nº STM/002/09²⁴⁰, no valor de R\$ 272.265.004,27, por 30 meses.

567. Os contatos anticompetitivos que ocorreram no âmbito dessas licitações consistiram em:
(i) divisão das licitações entre concorrentes, isto é, a Alstom e a Siemens acordaram que a Alstom (em consórcio com a Hyundai e Mitsui) venceria a licitação dos 320 carros (e subcontrataria a Siemens) enquanto que a Siemens (em consórcio com a Mitsui) deveria vencer a licitação dos 64 carros (subcontratando a Alstom); (ii) tentativa de divisão do escopo da licitação dos 320 carros após a apresentação das propostas comerciais, ou seja, a Siemens procurou a CAF, uma vez que a proposta comercial desta empresa foi a melhor proposta apresentada, buscando uma subcontratação, em troca da desistência de ação judicial interposta

²³⁸ O contrato nº STM/009/2008 foi objeto de um aditamento que adequou a fórmula e reajuste do contrato.

²³⁹ O edital previa como critério de julgamento o tipo menor preço global e permitia a participação de empresas brasileiras ou de países membros do BID, isoladamente ou em consórcio, com previsão de margem de preferências às empresas nacionais. Ele foi retirado por 54 pessoas físicas e/ou jurídicas.

²⁴⁰ O contrato nº STM/002/09 foi objeto de dois aditamentos. O aditamento nº 01 adequou a fórmula de reajuste do contrato e o aditamento nº 02 prorrogou o prazo de vigência por 30 meses.

VERSÃO PÚBLICA

pela Siemens para desqualificar a CAF; e (iii) tentativa conjunta da Siemens e Hyundai (empresas participantes de consórcios concorrentes) em desqualificar a CAF na licitação dos 320 carros, para formar um novo consórcio entre essas duas empresas.

568. Em e-mail de 27 de setembro de 2007 (a entrega das propostas seria dia 02 de outubro de 2007), Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill²⁴¹ (ambos da Siemens), entendimentos que estavam sendo mantidos com a Alstom sobre vários projetos, dentre os quais constava a concorrência para aquisição dos 320 carros. Veja-se que, antes da apresentação das propostas, a Siemens já tinha conhecimento de que a Alstom e a Hyundai-Rotem/Mitsui participariam da licitação – como de fato ocorreu –, a indicar que Siemens e Alstom estavam conversando sobre assuntos sensíveis sabendo que seriam concorrentes na licitação. Destaca-se o documento de fls. 1559, destaque nossos):

De: Marchetti, Nelson Branco
Enviado: Quinta feira, 27 de setembro de 2007 13h04m45s
Assunto: Re: Alstom

Prezado Friedrich,

Eduardo Garcia da Silveira Filho
 Tradutor Juramentado
 Matrícula JUCESP Nº 830



Como você se lembra durante a sua última visita ao Brasil, o Governo do Estado de São Paulo lançou um enorme Programa de Investimento para o transporte metropolitano (cerca de 5 milhões de Euros) que até o momento está dividido nos seguintes projetos:

A) 320 novos carros para a CPTM e 102 novos carros para o Metrô SP. Situação: A Alstom e a Rotem/Mitsui realizaram um acordo (provavelmente um consórcio) no qual a Rotem/Mitsui entregaria os 320 novos carros com tração da Toshiba e a Alstom entregaria os 102 carros do Metrô e peças para os carros da CPTM (provavelmente as carcaças dos carros). Devido ao forte relacionamento da Mitsui com o Banco Mundial e com o JBC (ambos estão disponibilizando linhas de crédito para estes projetos), eles estão forçando a CPTM e o Metrô SP a não concederem prorrogação da data para apresentação das propostas. Na semana passada, atuamos no Governo de São Paulo para apresentar a situação real da proposta, nossos planos de nos estabelecermos no local, riscos de ter apenas poucas licitantes, etc. e como resultado o Governo de SP gostaria de ver a Siemens sendo contemplada com pelo menos 1/3 do pacote (cerca de 128 carros) em parceria com a equipe acima que, por sinal, já foi informada pelo Governo de SP. Parece que será dada uma prorrogação de 15 dias.

B) Resinalização das Linhas 1, 2 e 3 do Metrô SP. Situação: O Metrô SP está solicitando Sistema sem Motorista e entende que a Siemens e a Alstom deveriam formar uma parceria à base de um consórcio devido à complexidade do projeto e do prazo crítico (cerca de 2 ½ anos). Já promovemos algumas avaliações com a Alstom em relação a esta possibilidade. O Gerard Yelloz já está ciente desta oportunidade. Questão chave: O cliente está solicitando interoperacionalidade entre as 3 linhas o que basicamente bloqueia a possibilidade de dividir as 3 linhas entre a Siemens e a Alstom. Estamos atuando em conjunto para convencer o cliente a retirar esta solicitação.

C) Pacote de Infraestrutura das Linhas A e F da CPTM. Situação: Pacote para Resinalização, Reeletrificação e Telecomunicação para ambas as linhas da CPTM. Estamos avaliando conjuntamente com a Alstom um eventual consórcio a fim de obter competitividade pois muitos players estão demonstrando interesse neste projeto e podem ser pré-qualificados.

Também no caso da Manutenção do Metro Brasília, a Alstom será nosso subfornecedor e estamos conversando sobre como desenvolver este trabalho futuro.

Basicamente estes são os projetos que estão nos trazendo mais próximos de entendimentos com a Alstom.

569. Dias depois, em 01 de outubro de 2007, ou seja, um dia antes da entrega das propostas da licitação de 320 carros, Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill (ambos da Siemens) o resultado dos entendimentos com a Alstom. Em síntese, verifica-se que Siemens e Alstom ajustaram a divisão dos escopos das concorrências para aquisição dos 320 e 64²⁴² carros, sendo que a Alstom venceria a licitação dos 320 carros e subcontrataria a Siemens para fornecer truques e inversores auxiliares e, em troca, na licitação seguinte, dos 64 carros, a Siemens venceria e subcontrataria a Alstom. Além disso, quanto à Mitsui e Hyundai-Rotem, parceiras

²⁴¹ O Sr. Friedrich Smaxwill terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁴² Abaixo referido como 80 a 96 carros, pois o número correto ainda não havia sido definido pelo órgão licitante.

VERSÃO PÚBLICA

da Alstom na licitação dos 320 carros, consta que a Mitsui seria parceira de consórcio da Siemens na licitação dos 64 carros, e que a Hyundai não participaria:

.....Mensagem Original
De: Nelson Branco Marchetti
Para: Smaxwil, Friedrich
Enviado: 1º de outubro de 2007 16:57
Assunto: 320 Carros - Confidencial

Eduardo Garcia da Silveira Filho
Tradutor Juramentado
Matrícula JUCESP Nº 830

Prezado Friedrich,

Chegamos à seguinte situação sobre os 320 carros:

- 1) Ficaremos como sub fornecedor para 220 Trailer-Boogies (110 Carros) e 160 Inversores Auxiliares (320 Carros). Esta entrega estará condicionada aos preços finais dos trens (que é público).
- 2) Seremos o líder para a próxima Proposta da CPTM para 80 a 96 Carros (linha de financiamento do BID) que deve acontecer dentro dos próximos 60 dias. Teremos a Mitsui como nossa parceira de consórcio. A empresa coreana ficará fora desta Proposta e o fornecedor francês seria considerado um sub fornecedor na mesma base em que somos atualmente.

Para o item #2 precisaremos de amplo suporte da TS TR bem como da sua parte, pois nossa posição será muito forte e o estabelecimento no local será imprescindível pois a pré-qualificação exigirá isto a fim de evitar que estrangeiros indesejáveis aproveitem a oportunidade. No futuro próximo Missawa viajará para a Alemanha a fim de sentar-se com a TS TR para preparar a proposta.

Finalmente uma prorrogação de última hora pode ocorrer para a Proposta real e neste caso se o cliente fizer isto com pelo menos 2 semanas um consórcio poderia ser formado para os 320 carros.

570. Dessa forma, depreende-se desses e-mails que Siemens e Alstom não competiriam efetivamente entre si nos dois projetos, desde logo prevendo subcontratações e fornecimentos cruzados antes de ofertarem suas propostas, e já clientes que integrariam consórcios concorrentes.

571. Ocorre que, diferentemente do que foi previamente conversado, a Siemens acabou por não participar da licitação dos 320 carros porque ponderou que não teria tempo hábil para fornecer o escopo licitado. Não obstante, em paralelo, já informa que iniciaria as bases de negociação com as empresas Alstom, Mitsui e Hyundai no tocante à licitação dos 64 carros (referido abaixo como 80 carros), que estava em vias de ser lançado.

572. É o que se depreende do e-mail de 2 de outubro de 2007, intitulado “Proposta para CPTM de São Paulo”, de Lothar Dill²⁴³ para Michael Kerling²⁴⁴ (todos da Siemens). Primeiramente, ele indica que a Siemens decidiu não participar da licitação de 320 carros, mas discutem sobre se ainda haveria possibilidade de a Siemens ser sub fornecedora do Consórcio Alstom, Mitsui e Hyundai. Além disso, quanto à licitação dos 64 carros, consta que eles se reuniriam com Alstom, Mitsui e Hyundai para adotar as medidas cabíveis, medidas essas, como já demonstrado acima e por outras provas dos autos, que incluíam a subcontratação e o fornecimento cruzado entre as empresas (fls. 954/955):

A proposta deve ser apresentada até 2 de outubro de 2007, a prorrogação que solicitamos foi rejeitada. Portanto, a TS TR CR²⁴⁵ não vai apresentar proposta. Os riscos

²⁴³ O Sr. Lothar Dill terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁴⁴ O Sr. Michael Kerling terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32..

²⁴⁵ Segundo os Signatários, trata-se de uma divisão pertencente a Siemens Ltda. Transportation Systems Trains Commuter Rail.

VERSÃO PÚBLICA

relacionados à produção local, às datas de entrega, etc. eram muito grandes. O preço pretendido de aproximadamente 1,2 milhões de Euros por carro não foi conseguido (é aproximadamente 2,0 milhões de euros por carro). Não conseguimos atrair os consultores como a Mitsui. A Mitsui é parceira de consórcio da Rotem.

As conversas da LG com outros fornecedores demonstram que a Rotem, a Alstom e a Mitsui estão interessadas na Siemens como subfornecedora? (Por exemplo, SoS por 1/3 dos bogies e entrega de componentes de tração?)

Que eu saiba, isto não está garantido, no entanto, pode até ser uma estratégia política.

Tendo em vista que o novo projeto deve ser colocado nas próximas semanas (80 carros), vou encontrar com a Mitsui, Rotem, e Alstom, em particular, no Brasil, para esclarecer a situação e medidas a serem tomadas. (grifo nosso)

573. Ato contínuo, em 4 de outubro de 2007 – portanto após a apresentação das propostas para a licitação de 320 carros – Friedrich Smaxwill²⁴⁶ (Siemens) recebeu o e-mail abaixo (fl. 954). Este, por sua vez, alega que a Siemens tem compromissos de subcontratação e avisa que Lothar Dill²⁴⁷ (Siemens) iria ao Brasil para tratar especificamente da proposta da licitação de 64 carros:

Prezado Sr. Wiessner,

Obrigada pelo retorno.

Espero que o Sr. Dill logo vá ao Brasil para preparar a proposta para os 80 carros.

Começamos muito tarde com a proposta para os 320 carros.

Temos compromisso de subcontratação em relação aos bogies e conversores, mas estes ainda devem ser confirmados.

O senhor poderia me avisar por favor quando o Sr. Dill viajará para o Brasil.

Atenciosamente,

F. Smaxwill

Siemens AG Transportation Systems. (grifos nossos)

574. Neste sentido, no dia 9 de outubro de 2007, Marco Missawa (Siemens) enviou um e-mail a Lothar Dill (Siemens AG), com cópia aos Srs. Nelson Marchetti, Daniel Leibold, Michael Kerling e Ludwig Scheele²⁴⁸ (todos da Siemens), em que fica claro o acordo entre as empresas em que tentaram dividir o escopo das licitações, em especial a que visava adquirir

²⁴⁶ O Sr. Friedrich Smaxwill terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁴⁷ O Sr. Lothar Dill terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁴⁸ Os Srs. Lothar Dill, Michael Kerling e Ludwig Scheele terão suas responsabilidades apuradas no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

320 carros, e já delinearam as bases do acordo para a licitação dos 64 carros (fl. 1593, grifos nossos):

Na última licitação (320 carros), combinamos com o consórcio Alstom-Mitsui-Rotem, no caso de eles conseguirem o fornecimento, um direito de preferência para um possível fornecimento de 210 vagões (sem motor, 1/3 deles) e 160 HBUs (100%).
(...)

Além disso falou-se sobre a possibilidade futura de uma **licitação de 64/80 carros** (o cliente ainda se decidiu pelo número exato). **Neste caso seria formado um consórcio entre Siemens e Mitsui** (de acordo com o desejado). A participação no fornecimento do consórcio ainda deve ser definida (em princípio, igual à da S3000, 1ª série). **A Alstom teria, corretamente, proposto o mesmo procedimento conosco, ou seja, aceitar um direito de preferência para o fornecimento de componentes** (por exemplo, das carrocerias??) a serem definidos pelo consórcio Siemens-Mitsui.

A Mitsui também deveria cuidar para que a Rotem não participasse desta licitação.

Por essa razão julgamos conveniente realizar uma reunião somente com a Mitsui. Nesta reunião devem ser combinados por escrito os próximos procedimentos estratégicos. **Dependendo do resultado desta reunião ou quando for decidido em conjunto, poderemos combinar outras reuniões com Alstom e/ou Rotem.** (...)

Também seria interessante ter uma ideia da possível divisão do fornecimento (pelo menos grosso modo) entre Siemens e a Mitsui, assim como sobre possíveis áreas de interesse entre o consórcio e a Alstom.

575. Ora, a análise do e-mail acima permite extrair a forma de atuação das empresas, comportamento esse, aliás, já observado entre outros projetos. Com efeito, (i) a Siemens afirma que na licitação dos 320 carros combinou com o consórcio concorrente (Alstom, Mitsui e Rotem) uma subcontratação ou fornecimento, na hipótese de ser tal consórcio o vencedor da licitação; (ii) trataram de uma licitação futura (64 carros), em que já se indicava à concorrente Alstom que seria formado um consórcio entre Siemens e Mitsui, informação estratégica essa que não deveria ser tratada entre potenciais concorrentes; (iii) a partir da informação anterior, a Alstom desde logo solicitara à Siemens que eles adotassem o mesmo procedimento de subcontratação ou fornecimento de parte do escopo, caso fosse a vencedora. Ora, tais arranjos entre concorrentes por certo restringem e falseiam a concorrência e merecem reprimenda com base na lei de defesa da concorrência.

576. Aliás, anexo ao e-mail acima, Marco Missawa (Siemens) também enviou uma agenda de visitação a ser realizada por Lothar Dill²⁴⁹ (Siemens) em São Paulo entre os dias 10 e 11 de outubro de 2007. Inclusive, na agenda, há previsão de encontro entre representantes da Siemens e da Mitsui para tratar da licitação de aquisição dos 64 trens (fl. 987, destaque nossos):

²⁴⁹ O Sr. Lothar Dill terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

A	B	C	D	E
Visita da TS TR ao Brasil - Estratégia para Localização do Material Rodante				
1			AGENDA	9/27
2				AB
3				
4	Data	08.10.2007	09.10.2007	10.10.2007
5		Segunda	Terça	Quarta
6	Período			11.10.2007
7	manhã		por volta das 9h30m Reunião interna na TS BRA (Rodovia Anhanguera) Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Leibold Sr. Missawa	Reunião final / Definição dos próximos passos junto à TS BRA (Rodovia Anhanguera) Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Leibold Sr. Missawa
8	tarde	Voo do Sr. Dill / Sr. Kerling para o Brasil	15h Reunião com Mitsui Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Missawa	por volta das 14h30m viagem ao aeroporto Sr. Dill / Sr. Kerling
9				
10				
11				

577. Cumpre ainda destacar que, em documento intitulado “Proposta CPTM São Paulo Série 2 (320 carros) Relatório da situação atual”, de 25 de outubro de 2007, chama atenção a afirmação de que, na licitação dos 320 carros, a Siemens entregou uma “*‘proposta rejeitada’ com preços propositalmente superfaturados*”, a indicar que se trataria de uma proposta de cobertura, conforme consta de fls. 961/962 (grifos nossos):

(...) A Siemens Ltda informou à TS TR CR verbalmente em 4/10/2007 que havia entregue por razões políticas uma “Proposta Rejeitada” com preços propositalmente superfaturados (sem o processo PM040 e LoA).

(...) Em 01/10/2007 a Siemens Ltda. informou por e-mail o Sr. Smaxwill, TS BV a respeito da situação de uma possível participação no fornecimento de componentes no caso do consórcio Mitsui, Rotem e Alstom ganhar a concorrência.

578. Ademais, corroborando que as empresas se organizaram para frustrar o caráter competitivo das licitações promovidas pela CPTM, observa-se e-mail apreendido na Alstom, de 22 de outubro de 2007, em que Luiz Ferrari (Alstom) enviou a Ruy Grieco (Alstom) um documento que analisava as oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pelo Metrô São Paulo. Dentre elas, destaca-se a licitação para aquisição de 320 trens pela CPTM – à época, já com as propostas comerciais entregues, mas sem o vencedor ter sido declarado, o que só ocorreu em fevereiro de 2008 – em relação a qual há a seguinte proposta (fls. 1415/1419 do “Apartado”):

Sugestão de Divisão de Escopo:

- 17 trens (102 carros de passageiros) para o Metrô SP – adjudicar para Alstom Brasil
- 40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em três partes entre Alstom, ROTEM e CAF

VERSÃO PÚBLICA

579. Ora, a partir dos fatos do procedimento licitatório, verifica-se que na licitação para os 320 carros a Alstom e a Hyundai, integrantes do Consórcio NOVOTREM junto com a Mitsui, eram concorrentes da CAF, bem como que na data desse e-mail, 22 de outubro de 2007, já era de conhecimento público que a CAF estava classificada em 1º lugar e o Consórcio NOVOTREM em 2º lugar. Tendo tais empresas já apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, uma negociação de divisão de escopo entre elas, pode impactar o resultado de efetiva concorrência no certame, a confirmar que tais negociações tinham caráter anticompetitivo. Com efeito, apenas a título de exemplo, poderia ocorrer de a CAF (1ª classificada), diante de uma prévia negociação com a Alstom (2ª classificada), abrir mão da adjudicação, para que essa viesse a ser contratada com um valor superior e, assim, elas dividiriam o contrato ou algum tipo de compensação (como uma subcontratação, aliás), caracterizando uma estratégia de supressão de propostas e prejuízos ao Erário.

580. Quanto à tentativa de divisão do escopo da licitação dos 320 carros após a apresentação das propostas comerciais e classificação da CAF em 1º lugar, os Signatários alegam que estudaram a possibilidade de desqualifica-la, tendo em vista que ela não teria cumprido requisitos de garantias financeiras previstos no edital. Mesmo assim, dado que o valor ofertado pela Siemens foi muito alto, a própria CPTM a alertou que, em caso de desclassificação da CAF, seria realizada uma nova licitação.

581. Dessa forma, ainda em março de 2008, aventou-se a hipótese de divisão do escopo entre a Siemens e a CAF, tanto em relação a determinado número de trens completos (solução vertical), quanto a fornecimento de partes e peças (solução horizontal). Neste contexto, a CAF forneceu um determinado número de trens completos para a Siemens e esta requeria o fornecimento de truques e sistemas de tração. Tal arranjo visava evitar que a Siemens apresentasse recurso administrativo ou judicial que questionasse documentos apresentados pela CAF.

582. Além disso, nesse mesmo período, a Hyundai solicitou uma cooperação estratégica com a Siemens para o projeto de fornecimento de 320 carros. Como ainda estava em discussão a pré-qualificação da CAF no processo licitatório dos 320 carros, a Hyundai, membro do Consórcio Alstom que considerava ter 3º lugar, propôs à Siemens cooperação para desqualificar a CAF. Caso isto ocorresse, a Siemens, que, de acordo com a percepção das empresas à época, teria apresentado a 2ª melhor proposta, seria contratada para o fornecimento dos 320 carros e, assim, a Hyundai forneceria parte do contrato com a Siemens, conforme e-mail trocado entre funcionários da Siemens, em 21 de março de 2008 (fls.1643/1649):

De acordo com a H-Rotem,

A licitante mais baixa é a CAF, a Siemens é a segunda e a H-Rotem/Alstom é a terceira. Mas segundo o entendimento da H-Rotem, a CAF não consegue obedecer aos regulamentos do BIRD e desta forma será DESQUALIFICADA.

Se a CAF for desabilitada, a H-Rotem entende que a Siemens poderá ser a contratada. Após o anúncio das propostas, a Alstom está entrando em contato com a CAF informalmente para dividir o trabalho embora a Alstom seja a licitante juntamente com a H-Rotem.

VERSÃO PÚBLICA

A H-Rotem está entrando em contato com o cliente CPTM e com o BIRD para debater o assunto e assume que a Siemens também está fazendo isto.

A H-Rotem exige: **1) Que a Siemens também participe ativamente para contribuir com a desqualificação da CAF, 2) se a Siemens for contratada, a H-Rotem quer participar no projeto em cooperação com a Siemens.** (grifos nossos)

583. A tentativa de desqualificar a CAF também foi tratada em troca de e-mails entre Alexander Flegel (Siemens AG) e Woo Dong²⁵⁰(Hyundai), em 10 de abril de 2008 (fl. 1660):

2. 64 carros da CPTM (São Paulo)

Tanto quanto é de meu conhecimento, o anúncio público deste projeto aconteceu em março. Estariamos muito interessados em participar desta cotação com a Rotem. Em relação a este projeto, lembrei-me de sua gentil pergunta, se queremos cooperar no projeto de 320 carros da CPTM. Pensando nisto, seria adequado tentar desqualificar a CAF (que é neste momento a licitante No. 1 para o projeto de 320 carros da CPTM) e combinar ambos os projetos e ganhar a concorrência com a Rotem e a Siemens juntas.

584. O e-mail acima foi respondido pelo Sr. Woo Dong IK (Hyundai) no mesmo dia, com a seguinte observação: “*Prezado Sr. Flegel, obrigado pelo e-mail abaixo que foi encaminhado internamente para as pessoas responsáveis*”²⁵¹ (fl. 1659).

585. Posteriormente, em 05 de maio de 2008, Alexander Flegel (Siemens AG) enviou e-mail a Lothar Mueller (Siemens AG), alertando sobre os dois cenários, quais sejam: (i) contando com a desqualificação da CAF, a Siemens poderia subcontratar a Hyundai para adimplir o escopo do contrato ou (ii) dividi-lo com a CAF (fl. 1675):

²⁵⁰ O Sr. Woo Dong IK terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁵¹ No original: Dear Mr. Flegel, Thank you for the below mail which internally circulated to the Persons in Charge.

VERSÃO PÚBLICA



TRADUÇÃO Nº 170

LIVRO Nº 02

FLS. Nº 2/3



De: Flegel, Alexander
 Enviado: 5 de maio de 2008 12:10:19
 Para: Mueller, Lothar
 CC: Olschewski, Joerg
 Assunto: AW: ENC: CONCORRÊNCIA 8057822011 - FORNECIMENTO DE 08 TRENS DE 08 CARROS PARA A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

Importância: Alta

Prezado Marco,

Muito obrigado pelo seu e-mail relacionado à licitação de 64 carros da CPTM!

A reunião em Seul em 21 de abril com a Rotem foi muito boa e proveitosa. A SET afirmou que a CAF é a licitante preferida pela CPTM. A CPTM sabe que a diferença de preço entre a CAF e a Siemens é enorme. Portanto, o governo pode tentar uma nova licitação se a Rotem / Siemens forem desqualificadas. A Siemens está conversando abertamente com a CAF. No momento a Rotem faz parte de um consórcio. Após uma possível nova licitação da CPTM a Rotem está liberada de suas obrigações (vencimento do termo de constituição do consórcio). Sob o ponto de vista atual, a Rotem quer cooperar com a Siemens.

A solução seria uma contra cotação da Rotem / Siemens considerando que a Rotem e a Siemens devem zerar a diferença de preço. Se a CAF for desqualificada e o cliente realizar um novo processo de licitação, a Rotem e a Siemens devem fazer um acordo de cooperação a respeito de como trabalharem juntas imediatamente.

Nossa ideia era combinar a licitação dos 320 carros da CPTM com a licitação para os 64 carros. Entraremos em contato com a pessoa na Rotem e combinaremos com eles os próximos passos. No momento a Siemens está aguardando uma resposta por parte da CAF em relação a uma divisão de escopo ou uma possível desqualificação.

Saudações da Alemanha,
 LoMue

586. Conforme depreende-se do e-mail acima, a Siemens pretendia combinar o projeto de fornecimento de 320 carros caso a CAF fosse desqualificada e, nessa hipótese, subcontrataria a Hyundai. Ao mesmo tempo, contando com a hipótese de pré-qualificação da CAF, a Siemens continuava esperando pela resposta da CAF sobre uma possível divisão de escopo entre as empresas.

587. Em 05 de maio de 2008, e-mail enviado por Cesar Ponce de Leon²⁵² (Alstom) a Isidro Quinonero (Alstom), Antonio Oporto²⁵³ (Alstom) e Luiz Ferrari (Alstom), apreendido na Alstom, traz os desdobramentos do processo de negociação para divisão. O e-mail, que utiliza linguagem cifrada típica em casos de cartéis, mas que, a partir da análise do contexto da licitação e das demais evidências, indica que faz referência ao “amigo boina” (funcionário da CAF)²⁵⁴, a “los rubios” (Siemens)²⁵⁵ e ao “amigo amarillo” (funcionário da Rotem)²⁵⁶, além de

²⁵² O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁵³ O Sr. Antonio Oporto terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁵⁴ “Los boinas” refere-se a empresa CAF, cuja sede é em Besain, País Basco, Espanha, e a boina é um símbolo tradicional do País Basco, usado com distinção de campeão em competições e eventos culturais, por exemplo.

²⁵⁵ De maneira semelhante, o codinome “los rubios”, que em português significa “loiros” refere-se a Siemens, em referência à nacionalidade alemã da empresa.

²⁵⁶ Assumimos aqui que o codinome “amigo amarillo” refere-se a Hyundai, empresa sul-coreana, cuja população asiática é reconhecida por sua coloração de pele amarelada.

VERSÃO PÚBLICA

referência à compensação – em caso de colaboração – nas licitações para manutenção e reabilitação de trens da CPTM (fls. 1306/1308 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Falei com meu amigo boina. Ele disse que todo o problema são os “loiros” que querem tração e bogies para 102²⁵⁷ e 320. Disse que também o amigo “amarelo” está ameaçando com uma liminar.

Estaria de acordo com acompanharmos em 64 e que, com alguma mudança, falemos amigavelmente sobre manutenção e reabilitação. (...) Pede ajuda com os “loiros”. (grifos nossos)

588. A partir dos documentos acima transcritos, verifica-se, inicialmente, que Alstom e Siemens teriam combinado que a Alstom, juntamente com a Hyundai e Mitsui, venceria a licitação dos 320 carros, enquanto a Siemens, juntamente com a Mitsui, venceria a licitação dos 64 carros. Devido ao curto prazo para apresentação da proposta, a Siemens AG decidiu pela não apresentação de proposta para o projeto de 320 carros. A Siemens Ltda., porém, resolveu apresentar uma proposta com altos valores, para mitigar os riscos que o projeto envolvia.

589. Na verdade, a conduta da Siemens visou simular a concorrência, de modo a prestar “cobertura” às demais empresas, especialmente para conferir aparência de disputa e neutralizar eventuais empresas não alinhadas com o cartel.

590. Ocorre que, após a abertura das propostas para o projeto dos 320 carros, verificou-se que a CAF havia apresentado a melhor proposta. Nesse sentido, a Siemens, que acreditava estar em segundo lugar, adotou duas ações: (i) começou a negociar com a Hyundai (que fazia parte do consórcio da Alstom) para que as duas empresas conjuntamente tentassem desqualificar a CAF e, posteriormente, formar um consórcio juntas e (ii) procurou negociar com a CAF sua subcontratação, e, em troca, não iria propor recurso administrativo ou ação judicial contra ela.

591. Apesar disso, a CAF venceu a licitação e os recursos administrativo e judicial apresentados pela Siemens não foram bem-sucedidos, de forma que o contrato entre a CPTM e a CAF foi assinado em setembro de 2009, e a Siemens não foi subcontratada nesse projeto. Quanto ao projeto dos 64 carros, a Siemens também não apresentou proposta e ele foi vencido pela CAF.

592. Neste momento, é importante ressaltar o argumento apresentado pela Mitsui em sua defesa administrativa (SEI 0031617) de que não teria celebrado acordo anticompetitivo, tendo em vista que não teria sido subcontratada nessas licitações e tampouco participado da Concorrência nº 8057822011 (64 carros). No entanto, tais alegações não merecem prosperar. Vejamos.

593. Primeiramente, ressalta-se que a empresa ficou em segundo lugar na concorrência nº 3834722011, que visava adquirir 320 carros, dado que era integrante do consórcio NOVOTREM (formado também pelas empresas Alstom e Hyundai).

594. Ademais, conforme demonstrado acima, representantes da Siemens se reuniram com a Mitsui para viabilizar possível formação de consórcio na licitação de 64 carros, já que esta logrou o segundo lugar na licitação de 320 carros em consórcio com a Alstom e Hyundai, tal

²⁵⁷ Licitação para aquisição de trens conduzida pela CMSP.

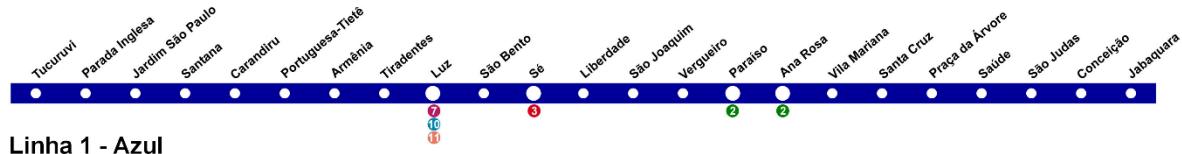
VERSÃO PÚBLICA

como acordado com a Siemens. Ainda cima, o consórcio que a empresa integrava não foi considerado vencedor apenas porque a CAF apresentou o menor preço.

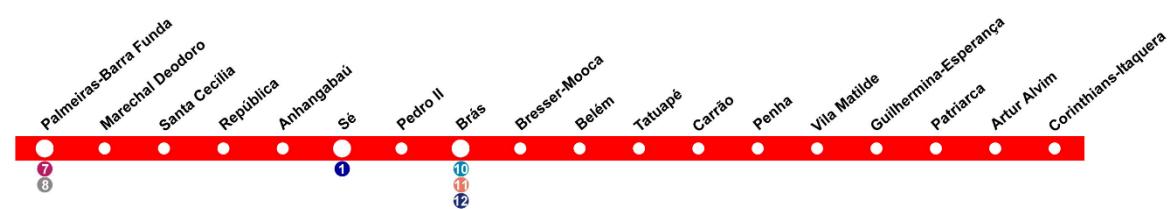
595. Assim, cumpre esclarecer que independentemente do resultado de ambas as licitações, resta claro o contato anticompetitivo entre representantes das empresas Siemens, Alstom, Hyundai-Rotem e Mitsui, com o intuito de frustrar o caráter competitivo do certame, notadamente por meio da divisão do escopo da licitação, subcontratação em troca de desistência de recursos e elaboração de estratégia conjunta com concorrentes para viabilizar a desqualificação de outro concorrente. Observa-se, inclusive, que tal como acordado, Alstom, Mitsui e Hyundai concorreram em consórcio na Concorrência nº 3834722011, o que demonstra a efetiva comunicação e tentativa de implementação dos acordos anticompetitivos.

596. Neste sentido, as informações das Concorrências Internacionais nos 3834722011 e 8057822011, da CPTM, comparadas à descrição das condutas anticompetitivas no acordo de leniência e de documentos oriundos de busca e apreensão, comprovam a ocorrência da prática dos crimes de formação de cartel e de fraudes às licitações praticados pelos Representantes das empresas Siemens, Alstom, Mitsui e Hyundai.

III.4.1.7 Metrô São Paulo – Reforma das Linhas 1 e 3



Linha 1 - Azul



Linha 3 - Vermelha

597. Entre 2008 e 2009, o Metrô São Paulo realizou as Concorrências nºs 41377212 e 41377213²⁵⁸.

598. A Concorrência nº 41377212 compreendia a prestação de serviços de modernização de trens com elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamentos para as frotas das Linhas 1 - Azul e 3 - Vermelha do metrô de São Paulo. O orçamento estimado foi de R\$

²⁵⁸ Destaca-se que as concorrências nºs 41377212 e 41377213 também são objeto de investigação dos Processos TC -024702/026/09, TC - 024699/026/09, TC - 017876/026/09 e TC - 017893/026/09 em trâmite no Tribunal de Contas do Estado de São Paulo e Processo nº 044708-63.2015.8.26.0050, em trâmite na 8º Vara Criminal.

VERSÃO PÚBLICA

1.582.059.774,18, na data base de junho de 2008, com prazo de vigência do contrato de 68 meses.

599. Por sua vez, a Concorrência nº 41377213 compreendia a prestação de serviços de modernização de trens com elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamentos para a frota da linha 1 - azul do metrô de São Paulo. O valor estimado foi de R\$ 950.977.663,98, com prazo de vigência do contrato de 68 meses.

600. Seguem os principais fatos da Concorrência nº 41377212:

- (i) Em 18 de março de 2008, foi realizada uma audiência pública a fim de esclarecer o escopo do projeto;
- (ii) Em 30 de julho de 2008, foi publicado o edital²⁵⁹ da licitação;
- (iii) Em 04 de setembro de 2008, foi republicado o edital da licitação;
- (iv) Em 30 de setembro de 2008, foi realizada visita técnica, com a participação de representantes das empresas: MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda.;
- (v) Em 29 de outubro de 2008, o edital de licitação foi retificado para que o escopo da licitação fosse dividido em três lotes:
 - Lote 1: 51 (cinquenta e um) trens da Linha 1 – Azul;
 - Lote 2: 25 (vinte e cinco) trens fabricados pela Cobrasma da Linha 3 – Vermelha; e
 - Lote 3: 22 (vinte e dois) trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha²⁶⁰.
- (vi) Em 29 de dezembro de 2008, os seguintes consórcios apresentaram documentos para habilitação técnica e propostas comerciais para os seguintes lotes:
 - Lote 1: Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran);
 - Lote 2: Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) e Consórcio MTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa); e
 - Lote 3: Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) e Consórcio Reformas Metrô (Alstom /IESA).
- (vii) Em 10 de janeiro de 2009, foi publicado o resultado da habilitação:

²⁵⁹ A modalidade da licitação adotada foi a de concorrência, tipo menor preço por lote. O edital permitia a participação de empresas em consórcio. No entanto, as empresas não poderiam fazer parte de mais de um consórcio ou participarem sozinhas e em consórcio ao mesmo tempo (itens 2.1.4 e 3.1.2). Ele foi retirado por 21 empresas.

²⁶⁰ Adquirida pela Alstom.

VERSÃO PÚBLICA

- Lote 1: inabilitação do Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran), por apresentar documentos em desacordo com o solicitado no edital;
 - Lote 2: habilitação do Consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa) e inabilitação do Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran);
 - Lote 3: inabilitação dos Consórcios BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) e MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa), por apresentarem documentos em desacordo com o solicitado no edital;
- (viii) Em 16 de janeiro de 2009, o Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) interpôs recurso administrativo contra a decisão de inabilitação nos lotes 1, 2 e 3;
- (ix) Em 05 de fevereiro de 2009, foi publicado o aviso de habilitação informando que o recurso mencionado foi indeferido e que os Consórcios BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) e MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa) foram notificados para reapresentar os documentos de habilitação para os lotes 1 e 3, nos termos do art. 48, inciso II, §3º, Lei nº 8.666/93;
- (x) Em 12 de fevereiro de 2009, foi publicado o aviso de licitação informando a habilitação do Consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa) para o lote 3 e a inabilitação dos Consórcios BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) para o lote 1 e 3;
- (xi) Em 20 de fevereiro de 2009, foram abertas as propostas comerciais. As propostas apresentadas para os lotes 2 e 3 foram as seguintes:
- Lote 2: Consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa) cujo valor da proposta foi de R\$ 444.418.849,26; e
 - Lote 3: Consórcio Reformas Metrô (Alstom/IESA) cujo valor da proposta foi de R\$ 398.739.933,00.
- (xii) Em 18 de março de 2009, o objeto da licitação foi adjudicado, o resultado foi homologado e autorizada a emissão dos contratos²⁶¹:
- Nº 4137721201, a ser firmado com o Consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa), referente ao lote 2 da Concorrência, no valor de R\$ 427.710.212,18, com prazo de vigência de 68 meses; e
 - Nº 4137721202, a ser firmado com o Consórcio Reformas Metrô (Alstom Brasil/IESA), referente ao lote 3 da Concorrência, no valor de R\$ 375.692.765,60, com prazo de vigência de 68 meses.
- (xiii) Em 08 de abril de 2009, os contratos nº 4137721201 e nº 4137721202 foram celebrados.

²⁶¹ Cujos valores são resultado da atualização do orçamento estimado pelo Metrô para a data base de dezembro de 2008, bem como da redução dos valores das propostas dos Consórcios igualando-os aos valores atualizados do orçamento.

VERSÃO PÚBLICA

601. Como visto, o Lote 1 não obteve resultado²⁶², motivo pelo qual a Concorrência nº 41377213 foi publicada. Seguem abaixo os principais fatos do procedimento licitatório:

- (i) Em 17 de março de 2009, o edital²⁶³ foi publicado e previa os seguintes lotes:
 - Lote 1A: 25 (vinte e cinco) trens da Linha 1 – Azul; e
 - Lote 1B: 26 (vinte e seis) trens da Linha 1 – Azul.
- (ii) Em 24 de abril de 2009, foram apresentadas propostas para os Lotes 1A e 1B:
 - Lote 1A: Consórcio MODERTREM (Alstom/Siemens) cujo valor da proposta foi de R\$ 498.990.000,00; e
 - Lote 1B: Consórcio BTT – Linha Azul (Bombardier/Tejofran/Temoinsa) cujo valor da proposta foi de R\$ 504.204.628,12.
- (iii) Em 06 de maio de 2009, o objeto da licitação foi adjudicado, o resultado foi homologado e autorizado a emissão dos contratos²⁶⁴:
 - Nº 4137721301, a ser firmado com o Consórcio MODERTREM (Alstom/Siemens), referente ao lote 1A da Concorrência, no valor de R\$ 466.165.521,56, com prazo de vigência de 68 meses; e
 - Nº 4137721302, a ser firmado com o Consórcio BTT (Bombardier/Tejofran/Temoinsa), referente ao lote 1B da Concorrência, no valor de R\$ 484.812.140,00, com prazo de vigência de 68 meses.
- (iv) Em 17 e 18 de junho de 2009, os contratos nº 4137721302 e nº 4137721301 foram celebrados.

602. Conforme apurado a partir de documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão e da análise dos procedimentos licitatórios, as empresas Alstom, Temoinsa, Tejofran, MPE, Bombardier, TTrans, IESA, CAF, MGE e Siemens dividiram o escopo das concorrências nºs 41377212 e 41377213, projeto de reforma das Linhas 1 (Azul) e 3 (Vermelha) do Metrô São Paulo, por meio de fixação de preços, direcionamento de vencedores e supressão de propostas, seguindo, assim, a usual forma de atuação verificada em licitações anteriores.

603. Nesse sentido, é exemplar o e-mail datado de 11 de junho de 2008 (ainda antes da primeira publicação do edital da concorrência nº 41377212, que ocorreu em 30 de junho de 2008) e apreendido na Alstom, com título “MSP Reforma L1 – L3”²⁶⁵, enviado por Cesar Ponce

²⁶² Apenas o Consórcio BT São Paulo apresentou proposta, porém, ele não apresentou atestado referente a serviços de instalação de ar refrigerado no salão de passageiros (Item 8.2.5.2 do Edital), e, após recurso administrativo, foi considerado desqualificado.

²⁶³ A modalidade da licitação adotada foi a de concorrência, tipo menor preço por lote. O edital permitia a participação de empresas em consórcio. No entanto, as empresas não poderiam fazer parte de mais de um consórcio ou participarem sozinhas e em consórcio ao mesmo tempo (itens 2.1.4 e 3.1.2). Ele foi retirado por 9 empresas.

²⁶⁴ Cujos valores são resultado da negociação com os Consórcios que concordaram em reduzir os valores para adequá-los aos valores do orçamento estimado.

²⁶⁵ Tradução livre de “MSP refurbishment L1 – L3”.

VERSÃO PÚBLICA

de Leon a Ana Giros²⁶⁶, Sergio Lombardi, Luiz Fernando Ferrari, com cópia aos Srs. Jean Marc de Reviere, Patrick Houlgatte e Bertrand Lenne (todos da Alstom)²⁶⁷ (fls. 1296/1297 do “Apartado”, tradução livre):

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos).

604. Nesse e-mail, foi relatada a necessidade de “organização do mercado” para divisão de certame. Veja-se que se trata de organização das empresas para formarem mais de um consórcio, em evidente divisão do mercado (“divisão do bolo”) quer dizer, aqui resta claro que os consórcios não seriam constituídos com o objetivo de incrementar a competitividade do certame – em outras palavras, não cumpririam a função pela qual foram autorizados pelos editais, qual seja, possibilitar a participação de um número maior de licitantes, que não pudessem prestar os serviços de maneira isolada, mas teriam sua utilização desvirtuada como estratégia para garantir que cada empresa participante do acordo colusivo tivesse garantida parcela do faturamento advinda dos contratos.

605. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 é a tabela abaixo, apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”). Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23 de setembro de 2008²⁶⁸ – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda. – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa²⁶⁹, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), TTrans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que acorreram à visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor:

²⁶⁶ A Sra. Ana Giros terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁶⁷ Os Representados Cesar Ponce de Leon (Alstom), Ana Giros (Alstom), Jean Marc de Reviere (Alstom), Patrick Houlgatte (Alstom) e Bertrand Lenne (Alstom) terão a sua responsabilidade apurada no processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁶⁸ Esclarece-se que apesar de constar na Nota Técnica de Instauração que o documento seria de 23 de setembro de 2009, verifica-se que o documento data de 23 de setembro de 2008, conforme cópias acostadas aos autos, e, portanto, tal fato afasta a alegação da Temoinsa de que a tabela seria de 23 de março de 2009, data posterior à abertura das propostas comerciais, que já seriam de conhecimento público.

²⁶⁹ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO

1a. OPCÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)

* considerando IEZA como flutuante (não da para flutuar)

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IEZA = não cabe
Tj = 0,645		
IEZA = 1,00 *		
	8,49	3,89
		3,44

TMF e/ou IEZA fariam parte do(s) outros lotes

Valores considerando divisão em 16 lotes

2a. OPCÃO

Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao
ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IEZA = 1,0		
	8,49	3,89
		3,44

3a. OPCÃO

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IEZA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IEZA = 0,25 (sub)		
	8,49	3,89
		3,44

A MELHOR

4a. OPCÃO

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IEZA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IEZA = 1,17		
	8,49	3,89
		3,44

606. Aponta-se que o documento foi encontrado em duas empresas diferentes – que, ressalte-se, não integraram um mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

607. Quanto a esse documento, a CAF, em sua defesa, alega que a tabela acima é apócrifa, não pode ser atribuída a qualquer dos seus funcionários ou à opinião da empresa e que não foi produzida pela CAF ou por alguém ligado a ela. Tal argumento não merece prosperar, já que o

VERSÃO PÚBLICA

documento foi encontrado na sala do Diretor Geral da empresa, Sr. Agenor Marinho²⁷⁰, conforme fls. 27 (Auto de Busca e Apreensão) e 140 (identificador do local de apreensão) do Processo nº 08700.011950/2014-98 (Apartado de Acesso Restrito à CAF). Ora, sendo o documento apreendido na sala do Diretor Geral da empresa, entende-se que, no mínimo, o documento era de seu conhecimento.

608. Ainda, em e-mail de 26 de setembro de 2008 (apenas três dias após a reunião das 10 empresas e antes da apresentação dos documentos de habilitação e propostas comerciais), apreendido na Temoinsa, o Sr. Wilson Daré (Temoinsa) encaminha ao Sr. David Lopes (Temoinsa) novas propostas de divisão do escopo da licitação entre os concorrentes, que continham simulações para a divisão dos lotes da licitação, fazendo referência, inclusive, à “divisão em cotas”, a indicar que o objetivo das referidas simulações era garantir ao menos uma parcela do faturamento advindo dos contratos para cada empresa participante do acordo²⁷¹ (fls. 563 do “Apartado”):

**“MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO
PROPOSTA DE DIVISÃO**

divisão em 16 quotas

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
$C = 247,2$	$S = 247,2$	$A = 244,2$
$Bo = 247,2$	$TMI = 42,8$	$IESA = 99,8$
$TT = 99,0$	$MGE = 99,0$	
$MPE = 99,0$		
$TMI = 57,6$		
$TJ = 99,0$		
849	389	344

**MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO
PROPOSTA DE DIVISÃO**

divisão em 15 quotas

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
$C = 237,5$	$S = 238,0$	$A = 239,0$

²⁷⁰ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁷¹ Tendo em vista que o orçamento estimado previsto no edital era de R\$ 849.010.161,50 para o lote 1, R\$ 388.944.898,88 para o lote 2 e R\$ 344.104.713,80 para o lote 3.

VERSÃO PÚBLICA

Bo = 237,5	TMI = 46,0	IESA = 105,0
TT = 105,0	MGE = 105,0	
MPE = 105,0		
TMI = 59		
TJ = 105,0		
849	389	344"

•

609. Relevante também é o e-mail, apreendido na Temoinsa, datado de 13 de outubro de 2008 (antes da republicação do edital e da apresentação dos documentos para habilitação e propostas comerciais). Nele, o Sr. Maurício Memória encaminha para os Srs. Wilson Daré e David Lopes (todos da Temoinsa) mensagem trocada com o Sr. Telmo Giolito Porto (Tejofran) em 09 de outubro de 2008, na qual o funcionário da Tejofran menciona “associações” e “entendimentos” entre grupos de empresas concorrentes (fls. 532/533 do “Apartado”):

1-A crise atual pode empurrar o processo para 2009. O calendário político para 2011. Na republicação haverá revisão da questão cambial, mas não temos garantia se suficiente para mitigar riscos percebidos pelas grandes empresas. O tempo trará novos players.

2-Mesmo que superada a questão cambial, preços e fluxo são desfavoráveis. Não tenho expectativa de revisão significativa nestes itens. A exigüidade dos preços desestimula e, ao mesmo tempo, torna a competição relativamente menos danosa.

3-As associações propostas parecem-me adequadas para o primeiro momento. Sou, contudo, descrente quanto à finalização dos entendimentos. Existem complicadores que envolvem expectativas exageradas já criadas, dependência de “compliance” da matriz etc.

4-Assim, minha sugestão seria partir para entendimentos intra-grupo, ou seja, definir que Bombardier/Siemens/Tejofran/MGE e Temoínsa estarão juntas no Lote 1. As quatro primeiras apenas neste lote. Com esta definição, deixamos a cargo das empresas se entenderem quanto à liderança, participação consorcial etc. Em função do conhecimento tecnológico neste caso, competitividade de preços e disponibilidade de site, entendo que a liderança caberia naturalmente a Bombardier. Caberia a ela, portanto, ajustar expectativas no interior do grupo.

5-É evidente que a Bombardier como líder é confortável para a Tejofran, pois já temos experiência de consorciamento. Este aspecto, contudo, não é o principal de minha idéia. O principal é o conceito de “segregar intra-grupos os problemas a vencer”. Como diria “Jack”: vamos por partes...

6-Você pode aceitar ou não minhas sugestões. Elas podem estar equivocadas. Penso que vale refletir. (grifos nossos)

610. Note-se que o e-mail demonstra: (i) a continuidade da coordenação entre as empresas para divisão do escopo do projeto; (ii) a preocupação com o surgimento de novos concorrentes

VERSÃO PÚBLICA

possivelmente não alinhados; (iii) a sugestão para que Bombardier, Siemens, Tejofran, MGE e Temoinsa ficassem juntas no lote 1, sob a liderança da Bombardier, o que era “confortável” para a Tejofran e (iv), finalmente, a preocupação com eventual necessidade de aprovação do consórcio pela área de *compliance*, a indicar que o Sr. Telmo Giolito Porto tinha consciência de que o consórcio seria utilizado como estratégia anticoncorrencial – uma vez que, em tese, a empresa teria condição técnico-financeira para participar isoladamente do certame – e que haveria o risco de tal fato ser identificado pela área de *compliance* no momento de aprovação do contrato de consorciamento.

611. Outro documento apreendido na Temoinsa que evidencia a divisão do escopo desse projeto é a tabela reproduzida abaixo, com data de criação de 12 de janeiro de 2009, que traz “proposta para nova divisão” do Lote 1. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre Alstom, MGE, IESA, MPE, Temoinsa e TTrans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00²⁷² entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”):

612. Importante evidenciar que, em 12 de janeiro de 2009, data da tabela, já era conhecida a decisão de inabilitação do Consórcio BT Azul (Bombardier e Tejofran) no lote 1 da concorrência nº 41377212 (referente aos 51 trens da Linha 1-Azul), publicada em 10 de janeiro de 2009, o que confirma que as empresas já estavam negociando nova divisão desse lote.

613. Corroborando a divisão do escopo desse lote, tem-se ainda o e-mail, apreendido também na Temoinsa e datado de 13 de janeiro de 2009 (antes da publicação do edital com a divisão do Lote 1 em 1A e 1B). Nele, o Sr. Adagir Abreu (MPE) expõe ao Sr. Wilson Daré (Temoinsa), com cópia para os Srs. David Lopes (MPE) e José Valladão (MPE) suas intenções quanto ao Lote 1, mencionando os entendimentos de divisão até então ocorridos, destacando-se que “S” seria a Siemens, “M” a MPE, “A e I” a Alstom e IESA, a “TT” a TTTrans, e TM a Temoinsa (fls. 624 do “Apartado”):

Lote 1

Partindo do valor base R\$849 milhões, temos:

S - 60% - R\$ 509

²⁷² O orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSÃO PÚBLICA

M - quota parte - R\$ 113

A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47

Me parece esta a situação inicial.

Pelo que entendi **"A" queria fazer algo por este valor como subcontratado.**

Se os valores aumentassem, as proporções deveriam ser mantidas.

No final não sei qual foi a conclusão.

Com a nova realidade a MPE deseja ter um participação significativa no lote 1. A TT e vocês veem dizendo que não queriam participar deste lote.

Parece que agora vocês querem participar, não sei o Giavina mudou de opinião.

A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo. Isso permitiu que no consórcio apresentado, a TT e TM tivessem um percentual maior. Agora preciso da ajuda de vocês para conseguir que a MPE tenha uma participação maior. Isso ocorrendo podemos garantir a TM estará conosco.

Conto com suas ajudas e apoio.

614. Veja-se que o trecho “*A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo*” é uma prova clara de cartel, sendo que em um ambiente de verdadeira concorrência, esse tipo de tratativa jamais aconteceria.

615. Nessa linha, não prospera o argumento apresentado pela MPE em sua defesa, de que: (i) os e-mails não se referem a supostos acordos anticoncorrenciais, mas tratam da formação de consórcios para participar das licitações; (ii) trata-se de um e-mail trocado entre empresas parceiras do mesmo consórcio, no qual se discute os interesses recíprocos diante de uma nova licitação futura; e (iii) o e-mail foi dirigido a um funcionário da Temoinsa, empresa que compunha - juntamente com a própria MPE e a TTrans - o consórcio MTTRENS. Vejamos.

616. Realmente MPE e TTrans integraram o Consórcio MTTRENS que, por sua vez apresentou documentos para habilitação e proposta para o Lote 2 da Concorrência nº 41377212. Contudo, o documento não se refere à negociação para a formação desse consórcio, mas, ao contrário, contém afirmação que a MPE não apresentou proposta para os Lotes 1 e 3 em decorrência do acordo com empresas que integraram outros consórcios, configurando, portanto, a estratégia de supressão de propostas.

617. Além disso, merece realce o fato de ser o e-mail mais uma comprovação de que empresas concorrentes discutiram não a formação de um único consórcio, porém a formação

VERSÃO PÚBLICA

de consórcios diferentes²⁷³ para que a divisão de escopo previamente combinada fosse implementada.

618. Finalmente, **mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213**, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaques nossos). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Esplicações	Noo lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IEsa e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans. No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))
--------------------	---

619. Do documento acima, extraem-se as seguintes observações: “*No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IEsa e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans*”, “*No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada*” e “*O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00)*”.

620. Em conformidade com esse documento e analisando os procedimentos licitatórios, percebe-se que o Consórcio MODERTREM (Alstom e Siemens) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1A da Concorrência nº 41377213, cujo valor da proposta foi de R\$ 498.990.000,00, e que o Consórcio BTT Linha Azul (Bombardier, Temoinsa e Tejofran) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1B, cujo valor da proposta foi de R\$ 504.204.628,12. Embora os consórcios tenham apresentado esses valores nas suas propostas comerciais, na fase de negociação, concordaram em reduzir os valores propostos, sendo o Lote 1A adjudicado para o Consórcio MODERTREM, pelo valor de R\$ 466.165.521,56, e o Lote 1B para o Consórcio BTT Linha Azul, pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.

621. Diante disso, evidente que as empresas mitigaram a competição e alocaram privada e artificialmente o escopo desse projeto, consistente nas Concorrências nº 41377212 e 41377213, combinando previamente os valores que seriam apresentados por consórcios distintos e, consequentemente, trocando informações que em um ambiente pró-competitivo seriam

²⁷³ Vide trecho “S - 60% - R\$ 509 M - quota parte - R\$ 113 A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47”

VERSÃO PÚBLICA

nitidamente confidenciais, caracterizando, ainda, a supressão de proposta nos lotes em que os consórcios não foram definidos vencedores.

622. Mesmo que o conluio entre as empresas já esteja comprovado pelos documentos acima, merece relevância a apresentação de documentos de habilitação e propostas comerciais para os três lotes da concorrência nº 41377212 pelo Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran). Conforme documentos do procedimento licitatório, o Consórcio BT São Paulo apresentou documentos em desacordo com o edital²⁷⁴ em todos os três lotes da concorrência, a indicar que não possuía capacidade técnica e financeira para adimpli-los. O não cumprimento de requisitos expressos e específicos constantes no edital, indica uma participação apenas pro-forma no certame, a fim de simular a concorrência.

623. Com a inabilitação do Consórcio BT São Paulo, nota-se que não houve disputa nos Lotes 2 e 3 da Concorrência nº 41377212, já que apenas um consórcio foi habilitado em cada lote, MTTrrens e Reformas Metrô, respectivamente. Ademais, a diferença de preço entre os valores estimados pelo Metrô São Paulo e os valores inicialmente propostos pelos contratados chegou a R\$ 70.353.360,10²⁷⁵, o que demonstra que, em decorrência de competidores únicos em cada um dos lotes, eles puderam apresentar os valores que desejaram.

624. Observe-se que essa mesma dinâmica foi empregada na Concorrência nº 41377213, que dividiu o Lote 1 da Concorrência nº 41377212 em dois lotes (1A e 1B). Nessa licitação, o Lote 1B foi adjudicado para o único consórcio concorrente - BTT Linha Azul (Bombardier, Tejofran e Temoinsa), ou seja, Consórcio BT São Paulo em conjunto com a Temoinsa, conforme e-mails colacionados acima, que previam que ela iria ser contemplada pela divisão de mercado de alguma forma.

625. Ademais, no Lote 1A, também só houve um único consórcio concorrente, Consórcio MODERTREM (Siemens e Alstom), que obteve a sua adjudicação. Destaca-se que Siemens e Alstom, grandes multinacionais, compuseram consórcio para disputa desse único lote, não apresentando documentos para o Lote 1B da Concorrência nº 41377213, a corroborar, no contexto das demais provas, que tal desinteresse era resultado do conluio entre as empresas para divisão de mercado e alocação privada dessas licitações.

626. Na Concorrência nº 41377213 também verificou-se uma diferença de preço entre os valores estimados pelo Metrô São Paulo e os valores inicialmente propostos pelos contratados da ordem de R\$ 52.116.964,14²⁷⁶, o que demonstra que, em decorrência de competidores únicos em cada um dos lotes, eles puderam apresentar os valores que desejaram.

627. Em face do exposto, conclui-se que não houve, de fato, concorrência nestas licitações. Na verdade, as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, MGE, Tejofran, Temoinsa, IESA, CAF, MPE e TTrans acordaram a divisão do objeto das concorrências nºs 41377212 e 41377213, e, para implementá-la, definiram quais empresas iriam compor cada consórcio, quais seriam os valores a serem apresentados por cada um deles e quais seriam os vencedores dos

²⁷⁴ Não apresentou atestado referente a serviços de instalação de ar refrigerado no salão de passageiros.

²⁷⁵ Embora tenha havido atualização de orçamentos nestes dois lotes e as respectivas empresas tenham dado desconto.

²⁷⁶ Embora tenha havido atualização de orçamentos nestes dois lotes e negociação com as empresas.

VERSÃO PÚBLICA

respectivos lotes, em uma evidente limitação da livre concorrência, importando em prejuízos ao erário.

III.4.1.8 Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)



Linha 8 - Diamante

628. Em 2009, a CPTM em conjunto com a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, publicou o edital da Concorrência Internacional nº 8764083011²⁷⁷, cujo objeto era a concessão administrativa para a prestação de serviços de manutenção preventiva, corretiva, revisão geral e a modernização da frota da Linha 8 – Diamante da CPTM²⁷⁸.

629. O escopo da licitação compreendia a formação de uma parceria público-privada (“PPP”) para a aquisição de 24 trens de 8 carros cada, além de 20 anos de manutenção desses trens, bem como a reforma de 12 trens de 8 carros cada da Série 5000 (conhecida como S5000) e 20 anos de manutenção desses, sendo 288 carros no total. O valor do contrato foi estimado em R\$ 1.817.081.655,00, com prazo de vigência de 20 anos.

630. Em resumo, os principais fatos do procedimento licitatório foram:

- (i) Em 31 de outubro de 2008, foi realizada audiência pública a fim de esclarecer o escopo do projeto, nas dependências do Instituto de Engenharia de São Paulo, da qual participaram integrantes da CPTM e de empresas interessadas na contratação;
- (ii) Em 13 de novembro de 2008 a 16 de janeiro de 2009, as minutas do edital, do contrato e demais anexos foram disponibilizados para consulta no site www.cptm.sp.gov.br;
- (iii) Em 27 de maio de 2009, foi publicado o edital²⁷⁹ e disponibilizado para consulta no período de 28 de maio de 2009 a 29 de junho de 2009;

²⁷⁷ Destaca-se que a Concorrência nº 8764083011 também é objeto de investigação dos Processos nºs 0011460-72.2016.8.26.0050 e 0056712-98.2016.8.26.0050, em trâmite na 29ª Vara Criminal de São Paulo.

²⁷⁸ Esses trens fazem parte de uma reconstrução modificada dos trens da Série 3000.

²⁷⁹ Sobre o edital, as seguintes empresas apresentaram impugnação ou solicitação de esclarecimentos: CAF, MGE, MPE, Benito Roggio Transporte S. A., Mitsui, Siemens e Alstom. Ao todo, 217 (duzentos e dezessete) pessoas

VERSÃO PÚBLICA

(iv) Em 29 de maio de 2009 e 01 de julho de 2009, entre as 09h e 11h e entre 14h e 17h, ocorreram as visitas técnicas;

(v) Em 27 de novembro de 2009, foi apresentada proposta apenas pelo Consórcio Paulista (composto por CAF – Brasil Indústria e Comércio S.A., CAF S.A. – Construcciones Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A., ICF – Inversiones en Concesiones Ferroviarias S.A.). As empresas Alstom, MGE, Mitsui, Tejofran, Siemens e Bombardier apresentaram pedidos de adiamento da sessão para apresentação das propostas, não acolhidos pela Comissão de Licitação, por considerar suficiente o prazo concedido no edital;

(vi) Em 26 de janeiro de 2010, foi realizada a sessão de julgamento, em que a comissão de licitação habilitou e declarou vencedor o Consórcio Paulista, que optou por fornecer 12 novos trens e não reformar os trens da série 5000, no valor de R\$ 1.802.440.214,02;

(vii) Em 10 de fevereiro de 2010, o resultado foi homologado pela Diretoria da CPTM;

(viii) Em 19 de março de 2010, a Sociedade de Propósito Específico CTrens – Companhia de Manutenção²⁸⁰ e a CPTM assinaram o contrato de concessão administrativa nº 876408301100, no valor de R\$ 1.802.440.214,02 com prazo de vigência de 20 anos;

(ix) Em 27 de fevereiro de 2015, foi celebrado o termo de aditamento nº 01 no contrato de concessão administrativa nº 876408301100, com valor total de R\$ 13.354.218,89, para inclusão de serviços relativos à instalação do Sistema ATC de Bordo nos 36 trens novos da Série 8000; formalização de pagamento a título indenizatório dos serviços de implantação do Sistema ATC; e formalização do ajuste do Cronograma de Fornecimento dos 36 trens novos da Série 8000.

631. Conforme apurado a partir de documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, as empresas Bombardier, Siemens, Tejofran, Mitsui, CAF, Alstom e MGE estabeleceram contatos a fim de dividir entre eles o objeto da concorrência pública, para que todos fossem beneficiados, e impedir a livre concorrência.

632. Inicialmente, de modo a contextualizar o caráter anticompetitivo dos contatos entre elas, as provas colacionadas aos autos demonstram que o escopo técnico do projeto não era determinante para que as empresas formassem consórcios, muito menos um consórcio global com todos os competidores em potencial.

633. Comprovando que para realização de todo o escopo do projeto não era necessária a participação das empresas em consórcio, veja-se abaixo e-mail de 14 de abril de 2009 (antes da

físicas e jurídicas consultaram ou retiraram exemplares do edital perante a CPTM. Além disso, dentre os seus itens, destaca-se: i) participação de empresa brasileira ou estrangeira reunidas em consórcio ou isoladamente (item 6.1); (ii) inversão das fases de habilitação e de julgamento (item 7.3); (iii) critério de julgamento do menor valor da contraprestação pecuniária a ser paga pela Administração Pública (item 9.5); e (iv) obrigatoriedade de constituição de Sociedade de Propósito Específico – SPE, sob a forma de sociedade anônima, pela(s) empresa(s) vencedora(s) (itens 15 a 17).

²⁸⁰ Constituída pelas empresas integrantes do Consórcio Paulista (CAF, CAF Brasil e ICF).

VERSÃO PÚBLICA

publicação do edital) apreendido na Alstom (fls. 1360/1362 do “Apartado”). No e-mail, o Sr. Luiz Ferrari diz textualmente ao Sr. Thibault Desteract²⁸¹, com cópia para os Srs. Philippe Delleur, Isidro Quinonero e Wagner Ribeiro (todos da Alstom), que o projeto da Série 5000 tinha um escopo que a Alstom poderia executar sozinha:

Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos).

634. Quanto a esse e-mail, o Representado Isidro Quinonero, em sua defesa administrativa, alegou que se trata de e-mail interno e de perspectiva técnica da Alstom. Defende que foi cortado parte de tal documento e distorcido seu conteúdo, uma vez que foi enviado por Luiz Ferrari, responsável pela elaboração de propostas comerciais. Tal e-mail estaria avaliando estritamente os requisitos da licitação e, justamente porque a Alstom não teria capacidade financeira suficiente para adimplir o escopo do contrato é que a empresa deixou de participar. No entanto, a equívocada alegação do Representado não merece prosperar. Vejamos.

²⁸¹ O Sr. Thibault Desteract terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Thibault
DESTERACT/FR/CRN/ALSTOM@GA

Philippe DELLEUR/FR/CRN/ALSTOM@GA,
Ramon Fondevila, Wagner
RIBEIRO/BRSA001/Transport/ALSTOM@GA

Re: Sene 5000 Link (C \$0. Desteract Actus)

Thibault, bom dia.

Estamos colhendo as informações finais com o cliente CPTM hoje de manhã. Eles estão com algumas dúvidas e decisões a tomar antes de oficializar o concurso.

Do ponto de vista de fornecimento , trata-se de um escopo que podemos executar sózinhos (24 trens novos , reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos).

Necessitamos encontrar um investidor (já tive reunião com a ALUPAR , do grupo ALUSA , que estão interessados).

Entendo que o BNDES pode financiar os veículos novos e talvez até mesmo a reforma (temos que checar).

Estivemos também com a CCR , que está estudando o projeto e imagino que queiram ficar com a parte de manutenção(penso que com Metrovias junto).

Outros itens estratégicos seria melhor falarmos pessoalmente.

Um abraço,

LFF

Thibault DESTERACT/FR/CRN/ALSTOM ; Embora no image (gpt-3.5x16 size 0 bytes)

Area SVP Latin America & Country President Argentina

Phone: 54.11.48.81.98.25

14/04/2009 10:04

635. Embora, de fato, o e-mail supracitado também buscasse avaliar a situação técnica e financeira da Alstom para participação no certame, não há qualquer má-fé ou seletividade desta SG/CADE – como sustentou expressamente o Representado –, ao colacionar tanto na NT

VERSÃO PÚBLICA

PA 81/2014, quanto na presente Nota Técnica, o trecho em que Luiz Ferrari ressaltou que do ponto de vista de fornecimento, a Alstom poderia executar o escopo do certame sozinha.

636. Outro ponto importante que evidencia o caráter anticompetitivo dos contatos realizados é o fato de que eles ocorreram entre empresas pertencentes a grupos (ou consórcios) diferentes que se reuniram para participar da licitação. A intenção real de tais contatos era alcançar um “acordo global” que beneficiasse a todos os concorrentes e simulasse a competição.

637. Além disso, não há que se falar que esta SG/CADE, imbuída de má-fé, modificou o significado do e-mail, vez que, conforme informações e documentos abaixo, restou comprovado que a Alstom manteve contato com concorrentes com intenção claramente anticoncorrencial, independentemente de sua avaliação técnica/financeira interna.

638. Nesse sentido, cita-se o e-mail abaixo também apreendido na Alstom, de primeiro de setembro de 2009 (antes da data definida para apresentação de propostas) enviado pelo Sr. Cesar Ponce de Leon²⁸² aos Srs. Luiz Ferrari e Isidro Quinonero (todos da Alstom) (fls. 1165/1166 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

Quanto ao convite aos boinas lhe expliquei que não há nada combinado, que buscávamos dividir o capital e eliminar ao mesmo tempo um competidor. Ele entendeu.

Tenho que chamar-lhe antes de quinta-feira à noite com as mudanças na RFP.

639. No e-mail acima, resta claro que a Alstom estava em contato com a CAF (referido como “los boinas”) e que “buscavam repartir o capital e eliminar ao mesmo tempo um competidor”, o que corrobora a existência de uma estratégia colusiva entre elas.

640. Ainda quanto a esse documento, necessário enfrentar o argumento apresentado pela CAF, em sua defesa administrativa:

Nos parágrafos 263 e 264 a SG/CADE aponta trocas de informações entre executivos da Alstom, com referência a “C” e a “los boinas”, querendo fazer parecer que se tratava da CAF, o que jamais pode ser inferido desta forma. E, se fosse, ela não pode ser responsabilizada por conversas de concorrentes a seu respeito.

641. Sabe-se que, no âmbito de um cartel, é comum a utilização de codinomes para identificar os seus participantes. Nesse caso, a expressão “los boinas” já havia sido utilizada em outro projeto, a fundamentar que se refere a CAF. Ademais, nota-se que ela veio efetivamente a participar dessa licitação, tornando factível que a conversa sobre repartir o capital e eliminar um competidor tenha sido com ela. Por fim, os códigos tendem a ser uma associação à pessoa que representam e, no caso, isso também se verifica. Vejamos: (i) a CAF é uma empresa com sede em Besain, País Basco, Espanha; (ii) a boina é um símbolo tradicional do País Basco e usado como distinção de campeão em competições e eventos culturais²⁸³; (iii) nas Guerras Carlistas, as diferentes cores das boinas indicavam o grau militar²⁸⁴; e (iv) durante a Guerra

²⁸² O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁸³ Elejalde, Karra. Txapeldun' del Año, elperiodico.com., 4 de dezembro de 2014.

²⁸⁴ Sousa. Volver arriba, [2007](#).

VERSÃO PÚBLICA

Civil Espanhola, o uso e simbolismo da boina para indicar a hierarquia militar foi recuperado²⁸⁵. A partir disso, é possível inferir, fundamentadamente, que a expressão “los boinas” se refere à CAF.

642. Buscando ilustrar a existência de três “grupos” interessados no projeto – A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE, – transcreve-se mais uma mensagem eletrônica, cujo assunto é “S 5000”, datado de 18 de setembro de 2009, antes da data definida para apresentação de propostas, e apreendido na Alstom, enviado pelo Sr. Cesar Ponce de Leon aos Srs. Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia aos Srs. Isidro Quinonero e Antonio Oporto (todos Alstom)²⁸⁶ (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

643. De acordo com o e-mail acima, os três grupos conversaram para traçar uma estratégia que melhor alinhasse seus interesses, estando clara: (i) a formação do cartel para dividir o escopo do projeto entre todos os concorrentes interessados; (ii) a possibilidade de apresentação de duas propostas comerciais, ou pela Bombardier e CAF, ou pela CAF e Alstom; e (iii) nova reunião entre Alstom e CAF na segunda-feira.

644. Na mesma linha, veja-se abaixo outro e-mail apreendido na Alstom, enviado em 19 de setembro de 2009, pelo Sr. Cesar Ponce de Leon aos Srs. Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para os Srs. Isidro Quinonero e Antonio Oporto²⁸⁷ (todos da Alstom), que menciona,

²⁸⁵ Cervera, César. Los boinas rojas carlistas, Diario ABC. 7 de outubro de 2014.

²⁸⁶ Os Srs. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão suas responsabilidades apuradas no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁸⁷ O Sr. Antonio Oporto terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

ainda, uma reunião com o Sr. Agenor Marinho²⁸⁸ (CAF), (fls. 1268/1270 do “Apartado”, tradução livre):

Espero que tenhas entendido.

Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital, os prazos de entrega, etc.). Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem. **Tem que explorar via Suzuki.**

A segunda solução (C e nós + MGE + financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha.

Nos dois casos há que se pedir prorrogação.

A partir de amanhã estou na Guatemala.

645. Nesse documento consta que a intenção de reunir todos os concorrentes em um único projeto tinha o problema de explicar ao cliente só existir uma única oferta, o que demonstra que essa não era uma configuração esperada e muito menos necessária para o projeto.

646. Ademais, no documento acima resta clara a conduta concertada entre as empresas a fim de alocar o escopo dessa licitação e evitar a competição, conforme pode ser observado por meio das “soluções” propostas: “*se os trens novos são para nós [Alstom] e para a CAF, acho difícil que Bombardier e Siemens o aceitem. A segunda solução (CAF e nós, + MGE mais financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que a Siemens jogue a toalha*”.

647. Em 21 de setembro de 2009, mais de um mês antes da apresentação de proposta, em sequência à mensagem eletrônica supra, o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) relata a reunião havida com o Sr. Agenor Marinho²⁸⁹ (CAF), informando que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (Alstom + CAT+ CAF), (fls. 1385/1387 do “Apartado”):

Reunião realizada. Descartamos a opção 1 neste momento e fechamos o princípio da opção 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado tambem que pediremos adiamento, de forma separada, ate o fim desta semana. (grifos nossos)

²⁸⁸ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁸⁹ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

648. Dois pontos devem ser realçados nos documentos acima. O primeiro é a composição da “solução 2”. No e-mail de 19 de setembro de 2009, consta “(C e nós + MGE + financeiro)”, já no e-mail do dia 21 consta “(A+CAT+C)”. É informação pública que a Caterpillar possui uma subsidiária responsável pelo mercado ferroviário – Progress Rail – que, em 24 de maio de 2008, adquiriu a MGE, portanto, considerando que na mesma solução ora consta MGE, ora CAT, infere-se que “CAT” refere-se a Caterpillar.

649. O segundo ponto é a afirmação quanto à necessidade de solicitar prorrogação/adiamento para apresentação de propostas – ressalta-se, separadamente, como apontado por eles –, o que efetivamente ocorreu, já que Alstom, MGE, Mitsui, Tejofran, Siemens e Bombardier apresentaram pedidos de adiamento da sessão para apresentação das propostas, não acolhidos pela Comissão de Licitação, por considerar suficiente o prazo concedido no edital.

650. Ademais, é importante ressaltar que a CAF não havia sido contemplada em nenhum dos lotes das licitações realizadas no mesmo período – entre 2008 e 2009 – para as Linhas 1 e 3 do Metrô – conforme Seção Metrô São Paulo – Reforma das Linhas 1 e 3 – fato que poderia indicar que a empresa poderia exigir a preferência na alocação deste certame.

651. Ainda, conforme se observa dos documentos apreendidos, contatos com o grupo Bombardier/Siemens/Tejofran/Mitsui com o fim de restringir a concorrência também ocorreram.

652. Nesse sentido, veja-se o e-mail apreendido na Alstom transscrito abaixo, de 28 de outubro de 2009, ainda antes da apresentação de proposta, em que o Sr. Cesar Ponce de Leon²⁹⁰ relata aos Srs. Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para os Srs. Isidro Quinonero e Antonio Oporto²⁹¹ (todos da Alstom), que seu “amigo” (da CAF) falaria com a Siemens (referida como “los rubios”²⁹²) sobre uma proposta de divisão do projeto. Caso eles não concordassem, a CAF pretendia participar sozinha (fls. 1355/1356 do “Apartado”):

Por fim, consegui falar com meu amigo. Esperam uma resposta dos loiros hoje ou amanhã. A proposta que fizeram é a que temos falado sempre: cada um ter a mesma participação, mas para os loiros seria renovar os existentes.

Nós dois pensamos que os loiros vão dizer que não. Se isso se confirmar, meu amigo quer ir sozinho e irá até a morte.

Verifica *in situ* se o Agenor confirma a postura.

Se não houver prorrogação não há forma de fazer nada. (grifos nossos)

653. O documento acima demonstra que (i) o alto grau de intercâmbio de dados entre as empresas para celebrarem um acordo global; (ii) as empresas queriam a mesma participação na licitação; (iii) a CAF participaria sozinha, caso a proposta da divisão igualitária não se confirmasse; e, mais uma vez, (iv) era possível executar o escopo do projeto individualmente.

²⁹⁰ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá a sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁹¹ O Sr. Antonio Oporto terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁹² A expressão “los rubios” significa, em português, loiros, em referência à nacionalidade alemã da empresa Siemens.

VERSÃO PÚBLICA

654. Em resposta, o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) afirma ter recebido a informação de que a CAF (“boinas”) teria falado com a Siemens (“rubios”) por telefone, mas não teriam chegado a nenhuma conclusão, tendo a Siemens feito uma contraproposta:

Recebemos a informação que os boinas falaram com os rubios por telefone e não chegaram a nenhuma conclusão. A contra-proposta dos rubios foi de 1/3 para os boinas e os rubios se responsabilizam por resolver os 2/3 restantes.

655. Diante da tendência que se formava no sentido de que a CAF iria participar sozinha por não ter conseguido um “acordo global”, o grupo Alstom/MGE ainda insistiu numa tentativa de acordo com a “CAT” e o grupo Bombardier/Siemens/Tejofran/Mitsui.

656. Nesse sentido, veja-se abaixo a transcrição da sequência de e-mails apreendida na Alstom, entre os Srs. Cesar Ponce de Leon, Luiz Ferrari, Wagner Ribeiro, Isidro Quinonero, Antonio Oporto e Xavier Boisgontier (todos da Alstom)²⁹³, datada de 24 e 25 de novembro de 2009, três dias antes da entrega da proposta pela CAF (fls. 3769/3770 e 1392/1393 do “Apartado”, tradução livre). Inicialmente, o Sr. Luiz Ferrari (Alstom) atualiza os colegas sobre novas tentativas de acordo com o consórcio da Siemens. Há clara correspondência entre a troca de e-mails entre os concorrentes, combinando proposta de adiamento à CPTM, e a efetiva proposta, que poderia ser assinada pelo Consórcio 1 em conjunto:

As últimas notícias são as seguintes:

1- O Consórcio liderado pela Siemens parece não ter capacidade de entregar as ofertas até 27 de Novembro.

Eles acabaram de me ligar para propor novamente em nos dar alguma participação (partes mecânicas).

Eles precisam de nós para solicitar, junto com eles, uma nova prorrogação do prazo final para a oferta e para ajudá-los a atingir o preço alvo.

2- CAF acabou de pedir à CPTM sete dias de prorrogação (a partir de 27 de Novembro).

Parece que eles vão dar lances sozinhos.

O que você acha se nós propusermos à Alstom a se juntar com o Grupo Siemens, para fornecer 12 trens completos e partes mecânicas adicionais (se eles precisarem)?

Agradeço se puder responder até amanhã.

657. Em resposta, o Sr. Cesar Ponce de Leon²⁹⁴ (Alstom) comenta sobre a intenção da CAF de participar sozinha em razão da não configuração de um “acordo global” e questiona os colegas sobre a possibilidade de tentar viabilizar um acordo incluindo a Caterpillar e Siemens (1392/1393 do “Apartado”, grifos nossos, tradução livre):

²⁹³ Os Srs. Cesar Ponce de Leon, Antonio Oporto e Xavier Boisgontier terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

²⁹⁴ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Acho que nossas chances sozinhos são muito pequenas e CAF quer estar só e travar uma luta árdua já que não foram capazes de atingir um acordo global. Portanto, a única chance de estarmos envolvidos e ter parte do negócio é dividir com S, desde que eles sejam capazes de assegurar sua oferta e o acordo de investimento/financiamento. Minha única preocupação é que S não tem sido muito eficiente nas últimas oportunidades (TIS) e tem grande problemas “midiáticos”.

Qual será a posição de CAT? Podem se juntar à S e a nós e apoiar o esquema financeiro e parte da manutenção?

O que parece claro é que não participaremos se não houver prorrogação.

Portanto, se juntarmos forças com S para obter uma prorrogação, teremos uma pequena porta aberta para tentar nos acomodar (com S e talvez CAT) na corrida.

Apoio a ideia de solicitar uma prorrogação em coordenação com S. (grifos nossos)

658. Essa resposta evidencia que as empresas mantiveram contatos para atingir um acordo global e, diante do insucesso das tratativas anticompetitivas, a fim de que o escopo da licitação fosse dividido em partes iguais, a CAF apresentaria proposta individual, o que realmente ocorreu.

659. Além disso, também resta claro que a “solução 2”, Alstom, Caterpillar (em referência à MGE) e Siemens, ainda era uma opção para as empresas, bem como uma coordenação para solicitar prorrogação para apresentação da proposta, o que realmente ocorreu.

660. Diante do exposto, os dados dessa licitação e os e-mails colacionados, comprovam que as empresas concorrentes, interessadas em participar do projeto de reforma e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM, Alstom, MGE, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos para celebração de um acordo global, destinados à formação de um único consórcio e, com isso, restringir a competição do certame. Nesse ponto, esclarece-se que apesar dos e-mails serem exclusivamente da Alstom, o contexto em que estão inseridos corroboram a sua veracidade.

661. Além disso, apesar das negociações entre concorrentes, ao final somente a CAF apresentou proposta e as empresas Alstom, MGE, Mitsui, Tejofran, Siemens e Bombardier apresentaram pedidos de adiamento da sessão para apresentação das propostas, fatos esses que corroboram os documentos colacionados e comprovam a existência do conluio.

662. Por fim, por ter participado dos contatos anticoncorrenciais e saber que não haveria competidores, a CAF apresentou proposta abaixo de 1% do valor estimado pela CPTM, obtendo vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação e causando prejuízo aos cofres públicos.

VERSÃO PÚBLICA

III.4.1.9 Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte – Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)

663. Em 2012, a Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB), de Porto Alegre/RS, e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)²⁹⁵, de Belo Horizonte/BH, lançaram editais de licitação para aquisição de 15 e 10 trens, respectivamente. Os valores dos dois contratos somaram R\$ 415.716.000,00.

664. No caso da CBTU, a licitação ocorreu na modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC, na forma presencial, nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC²⁹⁶, que previa o fornecimento de ferramentas especiais para manutenção dos equipamentos, sistemas e Trens de Unidade Elétrica (TUEs), fornecimento de peças sobressalentes e material de consumo para uso durante o período de garantia e fornecimento de conjuntos completos de chaves e ferramentas operacionais e de manutenção.

665. A contratação também compreendia a aquisição de 10 TUEs, com quatro veículos, totalizando o fornecimento total de 40 carros que fariam o trecho da Linha 1 do metrô de Belo Horizonte, totalizando o valor estimado de R\$ 173.187.091,09, com vigência de 43 meses:

²⁹⁵ Responsável pela operação dos trens de passageiros nas cidades de Recife, Belo Horizonte, João Pessoa, Natal e Maceió.

²⁹⁶ O edital previa como critério de julgamento o menor preço, de modo fechado (ou seja, as propostas apresentadas pelos licitantes serão sigilosas até a data e hora designadas para serem divulgadas), como regime de execução o fornecimento integral e a admissão de participação das empresas em consórcio de, no máximo, 2 empresas.

VERSÃO PÚBLICA



Fonte: <http://cbtu.gov.br/index.php/pt/operacao-bh/linha-em-operacao-bh>

666. Em resumo, os principais atos do procedimento licitatório realizado pela CBTU (Belo Horizonte) foram:

- (i) Em 26 de julho de 2012, por meio do Diário Oficial da União, foi noticiada a abertura da Audiência Pública nº 1/2012, a ser realizada no dia 13 de agosto de 2012, a respeito da RDC nº 002-2012.
- (ii) Em 05 de outubro de 2012, foi publicado o edital, estabelecendo-se como data de entrega das propostas o dia 31 de outubro de 2012, posteriormente adiada para 08 de novembro de 2012.
- (iii) Em 08 de novembro de 2012, o consórcio Frota BH (Alstom/CAF) foi o único a apresentar proposta.
- (iv) Em 13 de novembro de 2012, foi realizada a análise e o julgamento das propostas. Somente o Consórcio Frota BH (Alstom/CAF) concorreu na licitação, tendo sido declarado vencedor com proposta no valor de R\$ 171.960.000,00²⁹⁷.
- (v) Em 18 de dezembro de 2012, o contrato entre a CBTU e o Consórcio BH foi assinado.

667. Quanto à Trensurb, de Porto Alegre/RS, a licitação também ocorreu na modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC, na modalidade presencial, nº

²⁹⁷ Destaca-se que conforme fls. 1637/1644 do SEI 0207074 e 0207075, o valor final do contrato seria, na verdade, de R\$ 162.226.415,10, tendo em vista que a CBTU seria responsável pelo pagamento do ICMS.

VERSÃO PÚBLICA

001/2012²⁹⁸, que compreendia a aquisição de 15 Trens Unidade Elétricos (TUEs), de 4 carros cada um, bem como fornecimento de projeto, equipamentos sobressalentes, materiais, mão-de-obra para montagem e testes, transporte, treinamento, garantia e demais condições, para operar na Linha 1 do Trecho São Leopoldo – Novo Hamburgo, totalizando o valor estimado de R\$ 244.000.000,00, com vigência de 26 meses para desenvolvimento, fabricação e entrega dos 15 TUEs:



668. Por sua vez, os principais atos do procedimento licitatório realizado pela TRENSURB foram:

- (i) Em 06 de agosto de 2012, foi realizada a audiência pública nº 001/2012, que teve como objetivo a apresentação das especificações técnicas e operacionais de carros compostos por TUEs²⁹⁹.
- (ii) Em 08 de outubro de 2012, foi publicado o edital de licitação na modalidade RDC, de nº 001/2012, estabelecendo-se como data de entrega das propostas o dia 31 de outubro de 2012;
- (iii) Em 31 de outubro de 2012, o consórcio Frota POA (Alstom/CAF) foi o único a apresentar proposta.
- (iv) Em 08 novembro de 2012, as propostas foram abertas, tendo sido o resultado publicado em 12 de novembro de 2012. O Consórcio Frota POA, composto pelas empresas Alstom e CAF, apresentou a única proposta dessa contratação, no valor de R\$ 243.756.000,00³⁰⁰.

669. De acordo com documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, os ajustes anticompetitivos ocorridos no âmbito desses projetos tiveram o objetivo de eliminar a disputa

²⁹⁸ Conforme ata de tal licitação, estavam presentes representantes de várias empresas, tais como: IESA, Mitsui & Co, MPE, Siemens e CAF.

³⁰⁰ Destaca-se que quando foi realizada a abertura dos envelopes, para além do representante das empresas Alstom e CAF, também estava presente o Sr. Guilherme Ignez, representante da empresa Mitsui Brasil S/A, conforme depreende-se da ata da sessão.

VERSÃO PÚBLICA

e dividir as duas supracitadas licitações entre as empresas Alstom e CAF, o que foi implementado por meio de dois consórcios entre as empresas: um para a licitação de Porto Alegre, denominado “Consórcio POA” e outro para a licitação de Belo Horizonte, o “Consórcio Frota BH”.

670. Destaca-se que o acordo anticompetitivo foi celebrado a fim de que as empresas não competissem entre si, mas que as duas auferissem vantagem nessas licitações³⁰¹.

671. Em razão do ajuste, o escopo de cada projeto foi dividido identicamente em 93,14% e 6,86% para cada empresa, alternando-se apenas os projetos para os quais os percentuais se aplicavam, ou seja: se a Alstom ficasse com 93,14% da licitação em Porto Alegre, a empresa ficaria com 6,86% do escopo do projeto em Belo Horizonte.

672. Com isso, a Alstom, majoritária no consórcio para a licitação em Porto Alegre (93,14%) e minoritária no consórcio para Belo Horizonte (6,86%), teria ficado com cerca de 58% do total dos dois contratos. A CAF, majoritária no consórcio para a licitação em Belo Horizonte (93,14%) e minoritária no consórcio para Porto Alegre (6,86%), teria ficado com cerca de 42% do total dos dois contratos (fls. 3771/3782 do “Apartado”).

673. Conforme depreende-se dos documentos enviados pela CBTU e acostados aos autos, tal divisão foi efetivamente implementada pelas empresas na licitação de Belo Horizonte.

674. Vejamos. Na RDC nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC, promovida pela CBTU, o Consórcio Frota BH, formado pelas empresas Alstom e CAF, dividiram sua participação da seguinte forma (fl. 857, SEI 0207120):

CLÁUSULA QUARTA — PARTICIPAÇÃO

4.1 As PARTES participarão nos direitos e obrigações decorrentes do presente Termo de Compromisso na seguinte proporção:

CAF	93,14% (noventa e três inteiros e quatorze centésimos por cento)
ALSTOM	6,86% (seis inteiros e oitenta e seis centésimos por cento)

675. Quanto a licitação realizada pela TRENsurB, embora as empresas não tenham efetivamente atingido as porcentagens de 93,14% e 6,86%, observa-se que os valores finais se aproximam muito, conforme depreende-se do Termo de compromisso de Constituição de Consórcio apresentado (fl. 1921 SEI 0208562 e 0208563):

³⁰¹ O conluio foi descoberto através da realização de busca e apreensão, refutando o reiterado argumento dos Representados de que tais provas teriam sido “supostamente produzidas de forma unilateral pelo Signatário do acordo de leniência, interessado em sua assinatura e nos benefícios penais e administrativos concedidos por lei, questionando o valor e veracidade de tais provas.

VERSÃO PÚBLICA

CLÁUSULA TERCEIRA — DESIGNAÇÃO, SEDE E FORO

- 3.1** O CONSÓRCIO será denominado "CONSÓRCIO FROTA POA", e terá sua sede e foro na Avenida Embaixador Macedo Soares nº 10.001, Vila Anastácio, São Paulo, Estado de São Paulo , CEP 05095-035.

CLÁUSULA QUARTA — PARTICIPAÇÃO

- 4.1** As PARTES participarão nos direitos e obrigações decorrentes do presente Termo de Compromisso na seguinte proporção:

ALSTOM	87,3% (oitenta e sete inteiros e três décimos por cento)
CAF	12,7% (doze inteiros e sete décimos por cento)

676. Na verdade, os 12% de participação da CAF no consórcio POA, encontra justificativa em uma imposição feita por funcionários da Alstom que, inclusive, cogitaram efetivamente concorrer com a CAF caso esta não aceitasse o limite de 12% de participação (e-mails de fls. 1162/1164 do “Apartado”).

677. A demonstrar que ambas as licitações foram negociadas em conjunto pela Alstom e pela CAF, que dividiram os escopos dos dois projetos de modo a compensarem uma a outra, transcreve-se abaixo o e-mail “Divisão de Escopo”, apreendido na Alstom e datado de 06 de novembro de 2012 (fls. 3783/3785 do “Apartado”), dois dias antes da data para a entrega de proposta da licitação promovida pela CBTU.

678. Nesse e-mail, Agenor Filho³⁰² (CAF) envia a Luiz Ferrari (Alstom) a divisão do escopo resultante das últimas conversas entre as duas empresas sobre os projetos de Belo Horizonte e Porto Alegre. No corpo do texto, ele informa:

Conforme nossas últimas conversas, informamos que o menor preço, para o fornecimento dos truques para TRENSURB, conforme escopo em anexo, é de R\$ 33.000.000,00 (trinta e três milhões de reais).

Acreditamos que assim tenhamos chegado ao valor possível para ambas as empresas o que nos permitirá assinar o acordo.

Em breve estaremos enviando nossos comentários ao acordo.

Face ao mínimo tempo disponível para agilizarmos todos os procedimentos solicitamos uma resposta o mais rápido possível.

679. E, em anexo, encaminha a divisão (destaque nosso):

³⁰² O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

DIVISÃO DE ESCOPO

TRENSURB - 15 TUE's 244.000	Alstom = 209.508 85,9%	CAF = 34.493 14,1%	Empresa	Valor Venda kR\$	% Orçamento
Escopo total do fornecimento, exceto truques e engates			Alstom	209.508	85,9%
Fornecimento de truques completos (exceto motores) para 15 trens de 4 carros cada com 50% de motorização incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			CAF	27.000	11,1%
Fornecimento dos sistemas completos de engate automático e semi-permanentes para 15 (quinze) trens de 4 (quatro) carros cada, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			CAF	5.850	2,4%
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo			CAF	1.643	0,7%
<hr/>					
CBTU/BH - 10 TUE's * 163.612	Alstom = 30.408 18,6%	CAF = 133.204 81,4%	Empresa	Valor Venda kR\$	% Orçamento
Escopo total do fornecimento, exceto tração e ATC			CAF	133.204	81,4%
Fornecimento de 20 equipamentos ATC incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalações supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			Alstom	11.460	7,0%
Fornecimento de 10 conjuntos de tração completos com motores (sem redutores) para 10 trens de 4 carros cada com 50% de motorização, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação e integração dos motores aos truques			Alstom	17.500	10,7%
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo			Alstom	1.448	0,9%

* Orçamento calculado a partir do orçamento divulgado na A Pública (kR\$ 3.221/carro sem impostos) acrescido dos impostos IPI=0% / PIS +Cofins=9,25% + ICMS=12%). Não considerada a diferença da alíquota inter-estadual do ICMS

680. Ora, embora a entrega de propostas para a licitação promovida pela TRENSURB tenha ocorrido exatos seis dias antes do envio do e-mail, em 06 de novembro de 2012 faltavam apenas dois dias para a entrega das propostas técnica e comercial para a CBTU. Isto posto, o documento comprova que as empresas combinaram uma alternância quanto ao tamanho de sua participação nos consórcios de cada uma das licitações. Mas não só isso: tendo em vista a ausência de outros competidores, a parceria entre as empresas para os dois projetos não era resultante de imperativos técnicos ou econômicos, mas sim uma divisão de mercado com vistas a eliminar a competição entre elas e garantir preços supra competitivos.

681. Com vistas a elucidar tal alegação, documentos que comprovam o conluio entre CAF e Alstom para falsear a concorrência nesse certame, é a sequência de e-mails abaixo, intitulado “TRENSURB / CBTU BH: Acordo”³⁰³, apreendida na Alstom com a mesma data (06 de novembro de 2012, antes das entregas das propostas na licitação da CBTU), de fls. 1162/1164 do “Apartado”. Nela, fica comprovado que a Alstom não apenas tinha condições de disputar sozinha as licitações, como estava preocupada em evitar uma guerra de preços que não seria boa para nenhuma das duas empresas (CAF e Alstom).

682. Inicialmente, Eduardo Basaglia (Alstom) envia a Philippe Dufosse (Alstom), com cópia a Bertrand Delpierre, Marco Contin, Wagner Ribeiro, Luiz Ferrari e Michele Viale (todos

³⁰³ Tradução livre de “TRENSURB / CBTU BH: Agreement”.

VERSÃO PÚBLICA

Alstom), os últimos números do acordo com a CAF³⁰⁴ (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor nos dê uma resposta rápida sobre eles.

TRENSURB = 33 Milhões de Reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 Milhões de Reais (ATC) (tradução livre, grifo nosso)

683. Bertrand Delpierre³⁰⁵ (Alstom) responde então que isso não seria aceitável, pois, assim, a Alstom teria que “compensar”, sendo imperativa que a participação da CAF ficasse limitada ao “famoso 12%” (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Conforme discutido durante esta tarde, TRM/RCM, isso não é aceitável. A participação da CAF em Porto Alegre deve ser limitada aos famosos 12% dos 244 milhões de reais => 28,8 milhões de reais. Se aceitarmos mais, então a Alstom deverá compensar, e isso não é aceitável.

684. Logo depois, Bertrand Delpierre (Alstom) ainda corrige os números do acordo com a CAF mencionados (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Observe que deve-se ler 12% dos 244 Milhões de Reais e 29,28 Milhões de Reais.

685. Na sequência, Luiz Ferrari (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Caso CAF não aceite esses números, qual seria a alternativa?

686. Michele Viale³⁰⁶ (Alstom) responde então que a Alstom poderia ir sozinha na licitação, demonstrando que o consórcio com a CAF não era tecnicamente e/ou financeiramente necessário (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Vamos SOZINHOS!

O que podemos fazer? Compensar, também, os 5 milhões de reais da CAF?

³⁰⁴ Os Srs. Agenor Marinho Contente Filho, Michele Viale Giros e Bertrand Delpierre terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³⁰⁵ O Sr. Bertrand Delpierre terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³⁰⁶ O Sr. Michele Viale terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Todos precisam fazer o seu trabalho” Por favor, negocie e discuta com a CAF essas duas alternativas:

- Não continuar
- Sozinho com a GM

687. Ao final, e evidenciando de forma objetiva o conluio realizado entre Alstom e CAF, Marco Contin (Alstom) informa que a CAF é a única competidora nos projetos e, no caso da Alstom decidir participar sozinha, as empresas poderiam entrar numa guerra de preços que não seria boa para ninguém (fls. 1162 do apartado nº 08700.011938/2014-83, tradução livre):

Neste exato momento, a informação que temos é que não temos concorrente (somente a CAF), caso decidamos ir sozinhos, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e que entraremos em uma guerra de preços que não é boa nem para nós nem para eles.

Nosso preço pelo boggie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso boggie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso. (grifos nossos)

688. Além disso, conforme e-mails acima, constata-se que para implementar o acordo entre as empresas, a CAF, no âmbito da licitação realizada pela TRENSURB, aceitou a imposição da Alstom de ficar com os 12% da execução do escopo do contrato, o que também é evidenciado pelo contrato firmado com a TRENSURB.

689. Diante do exposto, não restam dúvidas de que as Representadas Alstom e CAF realizaram acordo anticompetitivo, com vistas a maximizar seus lucros em duas licitações, notadamente através da formação de consórcio, quando ambas poderiam executar os projetos sozinhas e, assim, concorrer (aliás, tal como determinado por lei).

690. Nesse sentido, merece realce o fato de o consórcio Frota POA, na licitação realizada pela TRENSURB, ter obtido êxito no certame apresentando proposta com apenas 0,1% de desconto do valor unitário estimado pelo contratante, que era de R\$ 244.000.000,00. Ou seja, tendo em vista que a formação de consórcio busca, essencialmente, compartilhar e reduzir os custos, com vistas a apresentar proposta mais vantajosa – e, por consequência, mais barata -, para a administração pública, o e-mail acima é mais uma que Alstom e Caf dividiram o escopo desses projetos.

691. Frise-se que, conforme os documentos acima, a Alstom poderia, sim, participar sozinha das licitações. No entanto, visando evitar uma “guerra de preços” (ou, a lícita competição, conforme determina as leis nº 8.666/93 e nº 12.529/11), resolveu consorciar-se com a CAF e dividir os escopos das licitações promovidas pela CBTU e TRENSURB no ano de 2012, de maneira que em cada uma delas, uma empresa ficou com uma parcela maior da realização do escopo (na CBTU, a CAF ficou com a maior parte da realização do projeto e, na TRENSURB, foi a vez da Alstom).

692. Caso as empresas não tivessem agido de maneira coordenada, certamente a concorrência (ainda que apenas entre duas empresas) teria efetivamente acontecido, propiciando, também, um preço mais baixo do que o ofertado.

VERSÃO PÚBLICA

693. Pelo exposto, conclui-se que as empresas CAF e Alstom atuaram de maneira conjunta nas licitações da CBTU e TRENSURB, de nº 002/2012 e 001/2012, respectivamente, com vistas a eliminar a competição e elevar o preço final dos projetos, causando prejuízo ao mercado e aos cofres públicos.

IV. DA INDIVIDUALIZAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DAS REPRESENTADAS

694. Conforme demonstrado nos tópicos anteriores, as provas constantes dos autos demonstram ter ocorrido, entre pelo menos 1998 e 2013, um cartel com a finalidade de fixar preços, dividir mercado e ajustar condições, vantagens ou abstenção em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, acordos esses que, por vezes, contaram com a colaboração e facilitação de consultorias especializadas.

695. Diante das robustas evidências devidamente elencadas ao longo da presente análise, esta SG/CADE tem convicção ao afirmar que as provas colacionadas aos autos, oriundas de diversas fontes, como Acordo de Leniência e diligência de Busca e Apreensão na sede de Representadas, corroboradas pelos depoimentos prestados perante a SG/CADE pelos Signatários, comprovaram de forma inequívoca a participação dos Representadas em infrações anticompetitivas à luz do disposto na Lei 8.884/94, que guardam completa correspondência com a Lei 12.529/2011.

696. Feitas essas considerações, passa-se à individualização da conduta dos Representados em relação aos quais esta SG/CADE recomenda a condenação.

IV.1 Condenação

IV.1.1 Alstom Brasil Energia Ltda.

697. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da empresa Alstom Brasil Energia Ltda. (“Alstom”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

698. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas, as quais foram operacionalizadas por meio das pessoas abaixo indicadas³⁰⁷, conforme individualização feita em seguida. **Por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – serão destacadas apenas as principais provas** que possibilitam,

³⁰⁷ Constavam como Representados também os seguintes funcionários da Alstom, Sra. Maria Bartholetti e Sr. Rinaldo Tsuruda. Contudo, em relação a eles, esta SG/CADE não obteve provas contundentes que confirmassem, para além da dúvida razoável, suas participações nas condutas anticompetitivas investigadas.

VERSÃO PÚBLICA

de um lado, a adequada individualização da conduta de cada Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

699. A empresa Alstom participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Linha 5 do metrô de São Paulo – CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 1^a rodada – CPTM; (iii) Manutenção dos trens – 2^a rodada – CPTM; (iv) Manutenção dos trens – 3^a rodada – CPTM; (v) Metrô DF; (vi) Linha 2 do metrô de São Paulo – Metrô; (vii) Boa Viagem – CPTM; (viii) Aquisição de 320 e 64 carros - CPTM; (ix) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo; (x) Série 5000 – CPTM; e (xi) TRENSURB e CBTU – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte.

(i) Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo - CPTM

700. No que se refere à concorrência da **Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo**, conduzida pela CPTM, foi comprovado que Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport, DaimlerChrysler (atualmente Bombardier), CAF, Mitsui e TTrans acordaram a divisão do escopo da licitação. Tal acordo foi implementado por meio de um reconsorciamento, o que representou a supressão de proposta dos consórcios concorrentes constituídos no início do processo licitatório (Metrô Cinco³⁰⁸, Adtranz Total Rail Systems³⁰⁹, Alstom³¹⁰ e SICAF³¹¹), com vistas à apresentação de proposta única no certame. Isso foi realizado mediante o Consórcio SISTREM, formado pela união de consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

701. Referente a este certame, destaca-se o **e-mail apreendido na Alstom**, em que constava a apresentação *PowerPoint* abaixo, em que se ressaltava, entre outras coisas, que na fase de pré-qualificação, a Alstom poderia fazer acordo com concorrentes a fim de ganhar a licitação. Também, foi destacada a importância de que tal e-mail fosse tratado como altamente confidencial, especialmente perante a CPTM, tendo em vista o seu conteúdo, a corroborar, portanto, que não se trataria de um consórcio legítimo, já que, nesta hipótese, as consorciadas assim se apresentam ao órgão licitante (fls. 1424/448 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

FATORES FUNDAMENTAIS PARA O SUCESSO

- Rapidez nos termos de entrega dos equipamentos, uma vez que o projeto tem interesse político;
- Aconselhar o cliente sobre as Especificações Técnicas e Abordagem de Avaliação para Objetivos;

³⁰⁸ Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.).

³⁰⁹ Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.)

³¹⁰ Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport).

³¹¹ Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF)

VERSÃO PÚBLICA

- Redução de custos por meio da utilização de equipamento manufaturado pela ALSTOM no Brasil, desde que ele seja compatível com o financiamento local (BNDES);
- **Se necessário, após a Fase de Pré-Qualificação, a ALSTOM pode realizar acordos com os concorrentes**
- Para eliminar o maior número de concorrentes na fase de pré qualificação."

Por favor considere a informação enviada abaixo [acima] como **EXTREMAMENTE CONFIDENCIAL**. É proibida a divulgação desta informação a outras pessoas, principalmente para **FUNCIONÁRIOS DA CPTM**. A CPTM não possui este tipo de informação. É muito perigoso divulgar qualquer item/assunto incluso na apresentação enviada para você. Estamos, por favor, solicitando a você que destrua a apresentação abaixo enviada. **Não mostre** qualquer informação de nossa apresentação para ninguém em visita à OMEGAT.

702. Destaca-se que tal reconsorciamento foi apontado pelos Signatários como um ajuste anticompetitivo entre concorrentes, o que foi comprovado por relatórios internos apresentados pelos Signatários, especialmente anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), amplamente reproduzidos na Seção III – Do Mérito, além de e-mails apresentados pela Siemens. Ressaltam-se apenas alguns dos trechos mais ilustrativos do documento de fls. 1380/1385 (grifos nossos):

30 de novembro de 1999

"Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “**Reuniões-Secretas**” entre Alstom, ADtranz³¹², Siemens, Ttrans e Mitsui. **O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada)**. Bombardier e CAF ficarão de fora."

13 de janeiro de 2000

“(...) reflexões são feitas para se chegar a uma assim chamada 'Grande Solução' (**Alstom contrata as partes desqualificadas anteriormente, Siemens, Adtranz e Mitsui como subfornecedores**). No momento não é possível prever se estas reuniões levarão a algum resultado que levasse em consideração, além da VT 3³¹³, outros membros de nosso consórcio. Com a gente, e principalmente com a CAF, isto não deve ser feito”.

14 de fevereiro de 2000

³¹² Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

³¹³ VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

VERSÃO PÚBLICA

“[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, TTrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado’.”

703. Por fim, merece destaque documento interno da Siemens, de 17 de abril de 2003, em que se afirma que o preço do Projeto Linha 5 do Metrô SP teria sido resultado de diversas combinações entre concorrentes (fl. 403, grifo nosso):

O último contrato administrativo no Brasil da CPTM-São Paulo (Linha 5 do Metrô) foi outorgado ao Consórcio Sistrem (que é composto pelas empresas Alstom, CAF, Mitsui e Siemens no caso do Material Rodante) no valor aproximado de 1.785 USD /veículo (sem incluir os impostos locais – ICMS, IPI). No entanto, observem que este preço resultou de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios. Num ambiente livremente competitivo, este nível de preço é difícil de ser mantido, pois seria de se esperar uma forte concorrência de preços.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM

704. Logo em seguida, ressalta-se a participação da Alstom na alocação privada do projeto Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM.

705. Tais acordos anticompetitivos estabeleciam a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui, que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame, (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

706. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao Consórcio COBRAMAN, formado por Alstom, Bombardier e CAF; (ii) a Série 2100 ao Consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui; e (iii) a Série 3000 à Siemens. As empresas Tejofran e TTrans também participaram desse acordo, sendo posteriormente subcontratadas.

707. Segundo os Signatários, no início do ano 2000, a Siemens combinou com as empresas Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda. (posteriormente adquirida pela Bombardier e Balfour) e CAF (integrantes do Consórcio COBRAMAN) que tal consórcio venceria a licitação da Série 2000, enquanto a Siemens venceria a licitação da Série 3000, cujo edital seria lançado em seguida. A Siemens daria cobertura ao Consórcio COBRAMAN, o que, por sua vez, foi comprovado por provas dos autos, visto que a Siemens na Série 2000 não apresentou dois documentos básicos na licitação e, uma vez desclassificada, não recorreu de tal desclassificação.

708. Aliás, os Signatários ainda relatam que, após a finalização da licitação da Série 2000, houve nova reunião realizada na sede da Alstom, para discutir sobre a divisão de escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000, em que estariam presentes representantes das empresas Siemens, Alstom, CAF, Temoinsa, Bombardier e Mitsui. Conforme amplamente reportado no mérito, tais empresas integravam consórcios concorrentes e as subcontratações

VERSÃO PÚBLICA

eram negociadas previamente à licitação e também na presença de empresas estranhas à relação de subcontratação.

709. Os Signatários afirmam, ainda, que alguns dias antes da entrega das propostas das licitações das Séries 2100 e 3000, os Srs. Arthur Teixeira (Procint) e Sérgio Teixeira³¹⁴ (Constech) entraram em contato com Everton Rheinheimer (Siemens) para realização de novo encontro entre as concorrentes (Temoinsa, Mitsui, Alstom, CAF, Bombardier e Siemens) visando discutir a divisão do objeto de tais licitações. *In verbis*:

(...) a Siemens seria a empresa vencedora da licitação do projeto CPTM S3000, e que a empresa não precisava apresentar preços competitivos, pois poderia apresentar sua proposta com valores próximos ao orçamento estabelecido pela CPTM. As outras empresas competidoras apresentariam preços superiores à proposta da Siemens e bastante próximas ao orçamento da CPTM, como propostas de cobertura, a fim de que a Siemens saísse vencedora da licitação. **Para que todas as empresas pudessem ganhar parte dos contratos, acordou-se que, enquanto a Siemens seria a vencedora do projeto CPTM S3000 (10 trens), as empresas Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa e Mitsui ganhariam o projeto CPTM S2100 (48 trens).**

710. Destaca-se que os documentos da licitação da Série 3000 comprovam que a Siemens apresentou proposta com valor bem próximo (R\$ 33.752.936,00) ao valor estimado pela CPTM, e o Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF) valor maior do que o valor estimado pela CPTM.

711. Não se alegue que tais fatos se baseiam apenas em informações e documentos apresentados pelos Signatários. Um documento manuscrito apreendido na CAF – datado de 6 (seis) dias antes da apresentação das propostas – comprova que as empresas realizaram diversas reuniões (*vide* “conforme reuniões anteriores”) para dividir o escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000. Constam as “cláusulas” de um acordo de repartição – assinado por representantes das empresas “A” (Alstom), “B” (Bombardier), “C” (CAF) e “D” (Siemens, sendo “D”, aqui considerado como derivação da palavra “Deutsche”) – no qual, conforme tabelas a ele anexadas, os serviços relativos à Série 2100³¹⁵ seriam prestados pela Siemens

³¹⁴ Falecido.

³¹⁵ Indicada como “RENFE”, dada a origem dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

(25%), Alstom (25%) e CAF/Bombardier (50%) e, os da Série 3000³¹⁶, pela Bombardier (25%), Siemens (25%) e Alstom/CAF (50%) (fls. 2454/2456 do “Apartado”, destaques nossos):

REUNIÃO DE 04 JUNHO DE 2006

04.JUN.06

1) CONFORME REUNIÕES ANTERIORES, A REPARTIÇÃO DAS PROJETOS EM TERMOS DE SERVIÇOS E FORNECIMENTOS FICA ESTABELECIDA CONFORME ANEXO.



2) AS CONDIÇÕES APLICÁVEIS A ESSE REPARTIÇÃO SÃO:

- a) 30% DE SUBCONTRATAGEM SERÁ FATURADO POR "B" e "D" (15% + 15%) DIRETAMENTE A CPFL.
- b) 20% DE SUBCONTRATAGEM SERÁ FATURADO AO CONSÓRCIO "A+C", DUR "B" e "D" (10% + 10%).

NESSE CASO, A BIFURCAÇÃO DE IMPORTOS É DA CPFL, SENDO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTES CARGOES DE "B" e "D".

CASO O PERCENTUAL DE FATURAMENTO DIRETO À CPFL SEJA ELEVADO PARA 50% OU, NA DEFINIÇÃO DO PREÇO FINAL DE "A+C" SEJA INCLUIDA ESSE BIFURCAÇÃO, FICA SEM EFEITO A PRESENTE CLÁUSULA.

³¹⁶ Indicada como “Siemens”, fabricante dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

201/03
Fls. 702

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCOS, FEES E ADMINISTRAÇÃO, FICARÃO INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSE CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPОСTOS, TAXAS E ADMINISTRATIVOS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESTE ITEM, SERÁ MOTIVO DE ACONTECER POSTERIOR.

A JF
 B XI
 C Ju
 D JF

201/03
Fls. 709 03/03

RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELETÉTRICA: M.T. + CONTROLE + PANTÓGRAFO + CONVERTER + ARMÁRIO AT/BT + ATC + RÁDIO	A
50%	MECÂNICA: TRUQUE + ACT + FREIO + A/C + APARÊNCIA GERAL + PNEUMÁTICA + LIMPEZA + PORTAS	C/B

SIEMENS		
25%	MOBILIZAÇÃO+ VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA + LIMPEZA + A/C + INTERIOR DOS CARROS	B
25%	ELETÉTRICA: CADEIA DE TRAÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A/C

Ju J J d

VERSÃO PÚBLICA

712. Aliás, outro documento apreendido na CAF relata reunião entre concorrentes sobre a licitação da Série 2100. Em 02 de julho de 2002, mensagem trocada entre funcionários da CAF intitulada “Reunião – 48 Trens” traz relato de reunião entre a CAF, Alstom, Bombardier, TTrans, Tejofran e a empresa de consultoria Procint para discutir a divisão da manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 2457/2460, do “Apartado”):

"Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br> con fecha 02/07/2002 16:52:15

Por favor, responda a "Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br>

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>

CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>, <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>, Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>

Asunto: REUNIAO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

Declarou-se contrária a posição da CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

Wagner Ibarrola

713. Ressalta-se que esse e-mail apreendido na CAF demonstra e sintetiza de forma clara acordos entre concorrentes referentes às licitações das Séries 2100 e 3000. Nota-se no e-mail a existência de divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis

VERSÃO PÚBLICA

a cada uma das empresas – e teria sido agendada reunião para o dia 10 de julho, data na qual as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM. Quer dizer, as empresas Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul) tinham apresentando propostas comerciais independentes no certame para a Série 2100, sendo, portanto, à época da realização da reunião, concorrentes do consórcio formado por Alstom e CAF.

714. Além disso, evidencia-se **mensagem eletrônica apreendida na Alstom**, enviada ao Sr. Antonio Charro (Alstom) – originariamente recebida do Sr. Juan Maria Iniguez (Alstom) – referente aos acordos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100. Ressalta-se que o e-mail foi enviado logo em seguida da vitória do Consórcio CONSMAC (fls. 1274/1380 do “Apartado”, grifos nossos).

Após acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-TTrans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)

715. Em tal mensagem eletrônica foi anexado documento intitulado “divisão escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão entre as empresas envolvidas no acordo colusivo³¹⁷, bem como informações a respeito da majoração de preços que a subcontratação impactaria na formação de preços do Consórcio (fls. 1147 do “Apartado”, grifos nossos):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE’s da série 2100 da CPTM.

Ass.: Divisão da contratação.

1. Consórcio composto por ALSTOM e CAF;
2. **Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, T TRANS e TEMOINSA;**
3. **Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio (ALSTOM + CAF) alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58.**
4. A divisão física do escopo ficou combinada como a seguir:
 - ✓ ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
 - ✓ CAF e BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e convertidor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração)

³¹⁷ Recordando-se que as empresas a serem subcontratadas, Bombardier, TTrans (integrante do Consórcio Trem Azul) e Temoinsa, haviam se apresentado como licitantes independentes no certame, atuando como concorrentes do Consórcio CONSMAC.

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ T TRANS: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis; (...)

(iii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) – CPTM

716. A Alstom também participou dos acordos anticompetitivos no projeto **Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) – CPTM**.

717. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Teojofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2ª rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1ª rodada de manutenção, condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.

718. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos mantidos no passado, **destaca-se e-mail enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari (ambos da Alstom)**, de 16 de abril de 2007, no qual relata conversa telefônica com Maurício Memória, identificado como “MM” (Temoinsa). Ambos conversaram sobre as audiências públicas preparatórias para licitações de manutenção e reabilitação dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, **devendo, enfim, fazer um acordo como o do passado** (fls. 1262/1264 do “Apartado”, tradução livre):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, **mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Teofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.**

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha?? (grifos nossos)

719. Em **outro e-mail apreendido na Alstom**, enviado no mesmo dia, após o e-mail acima, Luiz Ferrari (Alstom) informa que estavam conversando “*entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Teojofran, IESA, MGE e Temoinsa*”, indicando que as grandes empresas sagradas vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000. Este e-mail também comprova a composição feita com as empresas menores, de forma a eliminar o potencial de instabilidade

VERSÃO PÚBLICA

advindo de uma participação independente das mesmas. (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantendo informado.

(...)

Saludo,

Luiz Fernando

720. Ademais, a comprovar que as empresas concorrentes se reuniam para definir previamente os cenários de consórcios a serem formalmente apresentados nas licitações e futuras subcontratações, destaca-se e-mail de David Lopes para Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran), de 13 de junho de 2007 - data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências. O e-mail é intitulado “Reunião 13/jun/07”, e traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO_CPTM_MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls” (fls. 621/623 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

“Vejam o que discutimos e o que combinamos.

David”

Atual		Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	55%
	ABC	67,7%	58%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston	32%
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF	32%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier	32%
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar

(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

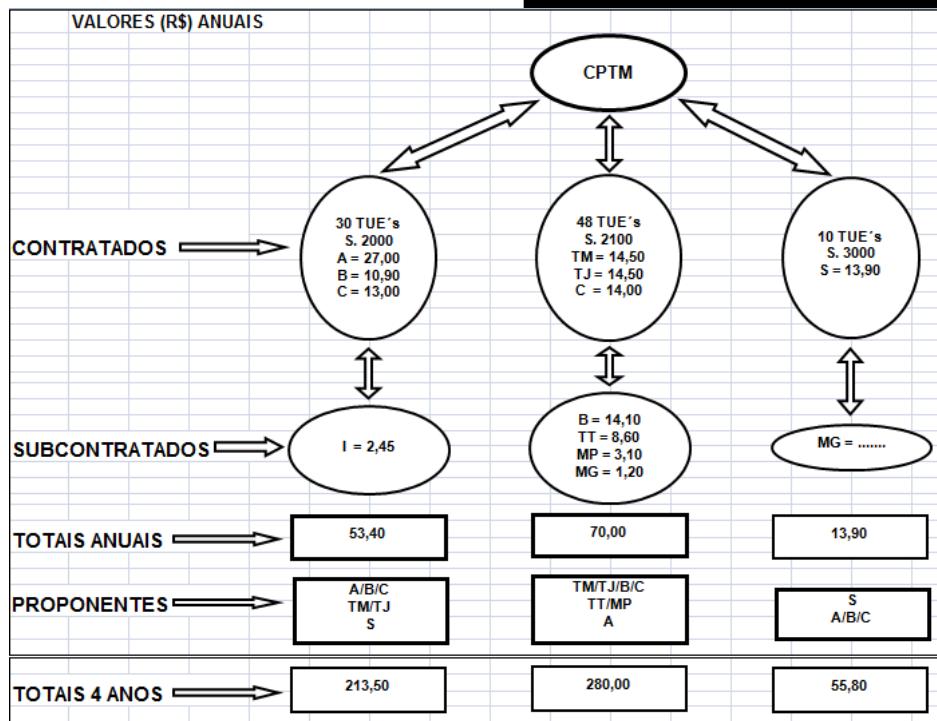
(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual		Atual	Proposta	Proposta		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual	71%
	ABC	67,7%	61%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston	55%
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF	55%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier	55%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens	54%
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais	129%

	4 anos	por ano
Série 2000	213.500,00	53.375,00
Série 2100	280.000,00	70.000,00
Série 3000	55.800,00	13.950,00
	549.300,00	137.325,00

VERSÃO PÚBLICA



721. Além disso, outros documentos comprovam a existência do acordo, destacando-se nesse sentido e-mail apreendido na Alstom, trocado entre vários concorrentes, referindo-se a consórcios concorrentes. Com efeito, em 02 de agosto de 2007, o Sr. Luiz Ferrari (Alstom) encaminha e-mail ao Sr. Rubens Rezende³¹⁸ (Alstom), que havia lhe sido enviado pelo Sr. José Uribe Regueiro (CAF). Originariamente intitulado “reunião de ontem” e enviado pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) ao Srs. José Regueiro (CAF) e Maurício Memória (Temoinsa), a série de mensagens aborda negociações entre funcionários da Temoinsa (Sr. Maurício Memória) e Alstom (Sr. Luiz Ferrari), de consórcios concorrentes, a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM (fls. 1214/1215 do “Apartado”, grifos nossos):

J.M.URIPE" <juribe@cafbrasil.com.br>

02/08/2007 16:00

To <carlos.levy@br.transport.bombardier.com>,
 FERRARI/BRSAO01/ Transport/ALSTOM@GA,
 <agenor@cafbrasil.com.br>

Luiz-Fernando
"agenor"

cc

Subject Fw: reunião de ontem

Na minha opinião revalidar a planilha nos leva para a opção apresentada por Telmo ontem: menor percentual ABC e Temoinsa + Tejofran com os percentuais mais altos dentro do contrato (líderes). Qual a aportação da Tejofran (sócio da Temoinsa?).

³¹⁸ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

Sds

Uribe

----- Original Message -----

From: Telmo Giolito Porto

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@nasanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:45 PM

Subject: reunião de ontem

ET: Acho que alternativa seria revalidar ou aprimorar a planilha objeto das reuniões anteriores de Maurício e Ferrari.

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço, Telmo

722. Essa negociação também é confirmada por intermédio de mensagem eletrônica – intitulada “CONSMAC” (a indicar que se refere à Série 2100) – enviada, antes da apresentação das propostas, por Ruy Grieco a Cesar Ponce de Leon e Luiz Ferrari (todos da Alstom), na qual há referência tanto à formatação do contrato CONSMAC originário – firmado em 2002 – quanto ao novo modelo (CONSMAC II), que passaria a incluir Temoinsa, Tejofran e MPE como consorciadas em vez de subcontratadas, a indicar que teria ocorrido uma composição com tais

VERSÃO PÚBLICA

empresas, anteriormente percebidas como potenciais fatores de instabilidade para a manutenção do acordo colusivo, caso se apresentassem de maneira independente no certame (fls. 964/966 do “Apartado”):

Consmac



From: CN=Ruy GRIECO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>
CC: CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <luiz-fernando.ferrari@transport.alstom.com>
Subject: Consmac
Sent: 2007-09-20 15:31:36.560000 UTC
Also found in: (\$All)/Consmac [8B52]

Prezado Cesar

Como conversado anteriormente estamos trabalhando para concluir as negociações comerciais não concluídas todavia. Segue abaixo alguns comentários que pretendem antecipar uma situação.

Com o objetivo de aumentar a nossa competitividade nos contratos de manutenção da CPTM, o Consmac foi aprovado com a participação Consorcial de Alstom, CAF e Bombardier teremos que incluir outras empresas no Consórcio, Temoinsa Brasil, Tejofran e MPE. A necessidade de inclusão no Consórcio é necessário para não prevericar as margens aprovadas, pois o Cliente não mais permite sub-contratação com pagamento direto como estava previsto no contrato Consmac que terminou. Temoinsa e Tejofran já participaram como sub contratada com desempenho satisfatório.

Deveremos ter um Acordo Interno de Consórcio antes da entrega da Proposta.

Seja pelo histórico seja pela natureza dos trabalhos entendemos , nesse caso manutenção com pagamentos mensais, qualquer inadimplência ou falência de qualquer membro não é crítico pois o grupo restante deverá assumir a participação da parte com problemas aumentando sua participação proporcionalmente e recebendo os pagamentos futuros.

O escopo de trabalho é comparilhado tanto mão de obra como materiais. Os trens são trens da RENFE 440 reformados sem grandes sofisticações e vendidos para CPTM no final dos anos 90. Não existe partes de fornecimento exclusivo.

Haverá a necessidade de outro adiamento para acertar essas bases, caso contrário vamos para uma competição onde muito provavelmente perderemos.

Estas subcontratadas passam agora a serem consorciadas, sendo que a cada terá participação de 16,666%. Não está previsto diminuição de gross margin apesar da menor participação consocial.

Se houver avanços nas negociações solicitaremos maiores informações sobre os participantes adicionais.

Histórico

O Consórcio Consmac foi composto formalmente por Alstom e CAF , cabendo a cada um 50%. Durante este período , o Consórcio Consmac contratou as seguintes empresas para a execução de serviços específicos , o que resultou numa participação final de CAF e Alstom de 24%:

- Bombardier : dividiu com a CAF as atividades de manutenção preventiva e corretiva dos subsistemas mecânicos, parte das melhorias e parte da revisão geral. De acordo com negociação com a CPTM , teve autorização do consórcio Consmac e do cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM . Corresponde a 17,25% do valor total.

- Temoinsa : foi responsável pelos serviços de manutenção preventiva e corretiva do sistema de ar condicionado e de todo o interiorismo do trem , parte das melhorias e parte das revisões gerais . Emitiu faturas

723. Destaca-se que há vários outros documentos colacionados ao longo do mérito que detalham as várias discussões entre os concorrentes para definirem os cenários que mais se adequariam aos seus interesses. Por sua vez, em conformidade com as informações do procedimento licitatório, os documentos colacionados acima preveem que o consórcio entre Alstom, Bombardier e CAF seria o vendedor do certame para manutenção dos TUEs Série 2000, como efetivamente ocorreu por meio do Consórcio COBRAMAN II.

724. Quanto à concorrência para manutenção dos TUEs da Série 2100, os documentos preveem que essa seria direcionada para as empresas Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa e Tejofran, mas o e-mail de 20 de setembro de 2007 colacionado acima (ainda antes da apresentação das propostas) afirma que MPE também seria incluída no consórcio, provavelmente como compensação pela sua apresentação de proposta de cobertura na licitação

VERSÃO PÚBLICA

referente à Série 2000 e 3000, o que, da mesma forma, foi comprovado pelas informações do procedimento licitatório.

(iv) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM

725. Da mesma forma, a Alstom também participou de acordos anticompetitivos no projeto Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM.

726. Conforme detalhado ao longo do mérito, e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo competitivo existente entre Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE, MGE e Serveng também se estendeu à 3^a rodada de manutenções conduzida pela CPTM no período de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 e quem seriam as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção.

727. Primeiramente, ainda antes da disponibilização dos editais, em 02/02/2011, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail ao Sr. Telmo Porto (Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. **Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.**

Faltam os espanhóis.

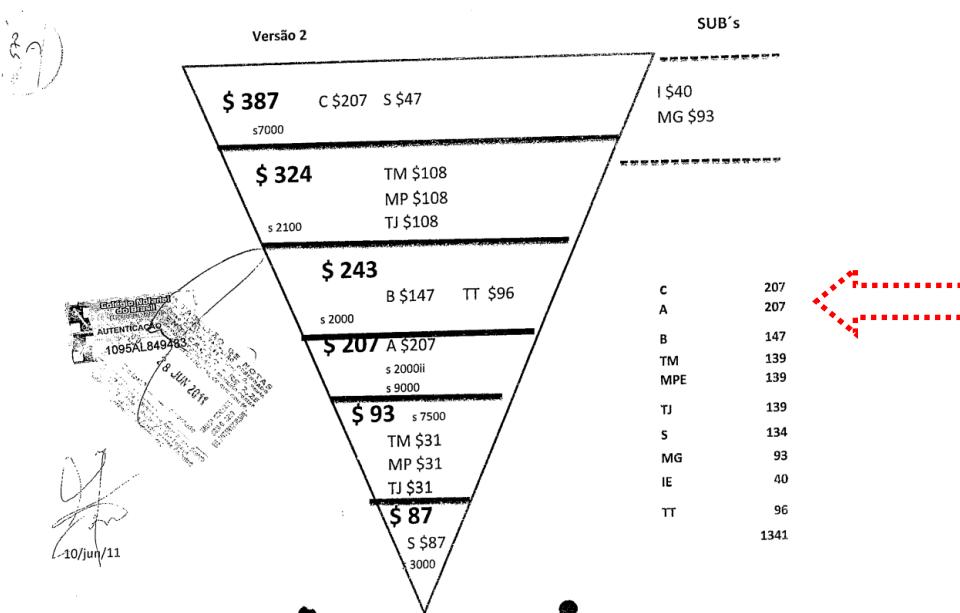
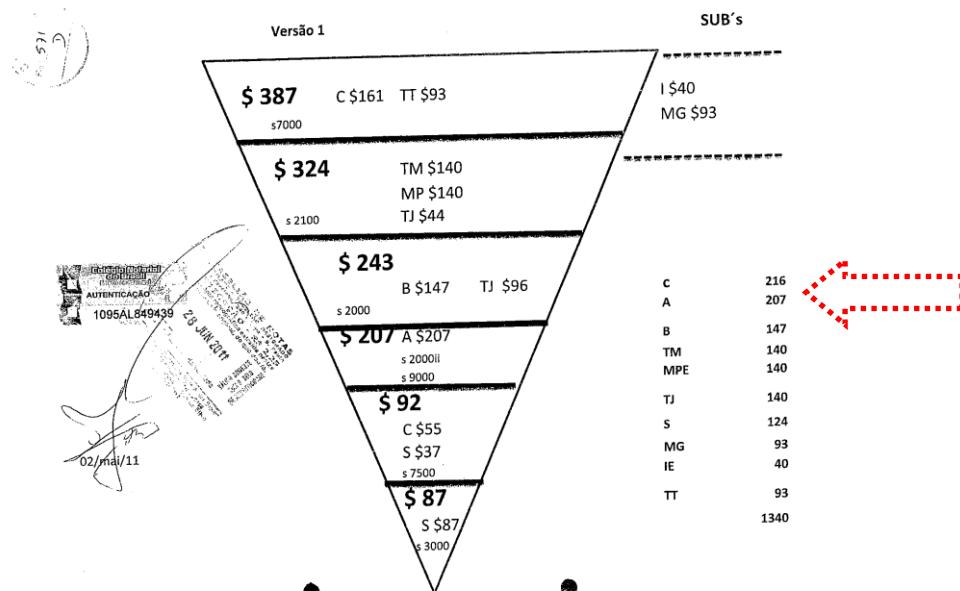
(...)

Minha ideia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

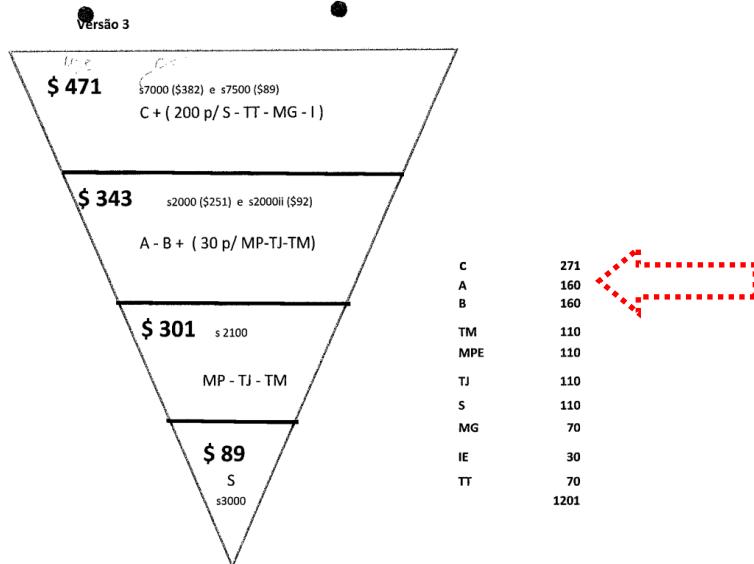
Qual a sua sugestão para os próximos passos?

VERSÃO PÚBLICA

728. Por sua vez, o documento abaixo apreendido na sede da Temoinsa demonstra, tal como verificado várias vezes ao longo do processo, que as empresas previamente à licitação já conversavam sobre os vários cenários dos consórcios, de forma a dividirem arbitrariamente o mercado. Reforça-se que tais documentos apresentavam selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Foram encontradas três versões do documento, anteriores ao lançamento do edital, o qual é estruturado em forma de pirâmide, ordenando as licitações por nível de faturamento esperado (fls. 200/212 do “Apartado”):



VERSÃO PÚBLICA



729. Nesse contexto, corroborando tal divisão, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada em 12 de maio de 2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), por mensagem eletrônica intitulada “Manutenção – 2011 – Distribuição” (fls. 558 do “Apartado”). Assim, o título comprova que as “pirâmides invertidas” são relacionadas às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão das indicações das Séries (S7000, S2100, S2000 e etc.).

730. Ademais, consolidando a participação da Alstom nos acordos colusivos deste certame, destaca-se e-mail apreendido na CAF. Neste e-mail, Agenor Marinho³¹⁹ enviou minuta de texto a Paulo Albuquerque (ambos da CAF), em que relata o processo de negociação para a divisão do mercado. Pelo e-mail, eles afirmam que se reuniram com as “fabricantes” em 17 de agosto de 2011, utilizando as siglas já constantes de outros documentos, quais sejam Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”) e para dividirem o escopo das licitações relacionadas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e posterior discussão sobre a Série 9000, de acordo com a orientação de consultores (fls. 2355 do “Apartado”, grifos nossos):

Senhores,

Hoje Paulo e eu nos reunimos com os fabricantes para traçarmos uma estratégia para os contratos de manutenção, seguindo a orientação dos consultores (70/30%).
Foi proposto um modelo, que não satisfez a S, para ser debatido pelas empresas:

2000: Valor total R\$251: A 91, B 140, C 20 e todos subcontratam 20

2070: Valor total R\$91,8: A 91,8 e subcontrata 20

2100: Valor total R\$301: NF 301 e subcontrata 22

³¹⁹ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

3000: Valor total R\$88: S 88

7000: Valor total R\$382: C 382 e subcontrata 40

7500: Valor total R\$89: A 45, B 20, C 24

9000 (quando for contratar): valor total R\$100: A 25, B 25, C 25, S 25

731. Corroborando esse e-mail, documento manuscrito apreendido na CAF indica que o modelo proposto acima havia sido sugestão da Alstom, destacando-se que Alstom, CAF e Siemens não vieram a participar de qualquer consórcio juntos nessas licitações (fl. 2356 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

CAF BRASIL	Assunto	Data	Folha		
				Referência	
				C : 380 + 91 = 471	
	Zélio 9000 está fora.	A = 91 + 91 = 182			
		B = 160 = 160			
	Eugenio Alstom	S = 88 = 88			
					X
	7000 25 / 6 91 + 5 (80) 81 + 60				
	7070 91, 8 A 81				
	7000 30 / NP				
	7000 88 S				
	7000 382 C				
	7500 89 C + A (14) 45 + 44				
	Zélio + 7000 milhões = 120 milhões				
	9000 - 114 para cada fabricante. → 85 milhões				
	fute 40 milhões de reais				
	2000 AFB FG 8000 + 25 milhões				
	7500 AFB FG				
	7000 - C				

732. Por fim, destaca-se outro exemplo de documento que comprova a participação da Alstom no conluio, consistente em tabela arrecadada na CAF. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas, e que tal proposta havia sido definida em reunião realizada dia 03/10/2011, que, conforme documento

VERSÃO PÚBLICA

já identificado no mérito³²⁰, teria contado com a participação do “G6” na casa do David Lopes da Temoinsa (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos).

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE					Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011[dato de Aenor]. Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual														
COBRAMAN	2000	120	A/B/C Subcontratan IE (12,5%)	A (35%)IB (30%)C (35%)	R\$ 232.500.000	A (91), B(160): A subcontrata	R\$ 251.000.000	61	160	30						251	
COFESBRA	2070	48	A/B/C		R\$ 99.500.000	A (92)	R\$ 92.000.000	92								92	
COMAFER	2100	144	RENFE TT (10%)	A (17,33%)IB (17,33%)C (17,33%)TJ (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratan	R\$ 331.500.000	MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000				100	100	100			300	
S	3000	40		S (100%) Subcontrata MG S (40%)	R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 89.000.000									89	
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000	C (382): C subcontrata a TT (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000									382	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C		R\$ 88.000.000	C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000									89	
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA				25	25	25	25		100	
		808			Total R\$ 1.308.500.000		Total R\$ 1.203.000.000				297	222	114	185	100	100	100
											322	247	139	210			
NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA																	

Reunión Previa				
197.123.505,98	A	16%		
143.266.932,27	B	12%		
383.609.561,75	C	32%		
89.000.000,00	S	7%		
390.000.000,00	NF	32%	32%	grandes
Incrementar NF hasta 460.000.000,00				
Quitar Fabricantes (+10%)				
A	19.058.903			27%
B	13.851.775			20%
C	37.089.322			53%
Nuevo Status				
178.064.603	A			
129.415.157	B			
346.520.239	C			
89.000.000	S			
460.000.000	NF			
1.203.000.000				
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR				

³²⁰ Trata-se de e-mail de 05/10/2011, enviado por Manuel Filho para Reinaldo Andrade e Telmo Porto (todos da Tejofran), acostado às fls. 662/664 do “Apartado”, em que consta: “O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6ª feira; não estará pronto até lá e entende que o G6 (que se reuniu na casa de David anteontem) deve se reunir antes”.

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE							VALOR ACTUAL PROUESTO POR CLIENTE REALES								
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A/B/C A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratan IE (12.5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5			30			251	
COFESBRA	2070	48	A/B/C	R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80							92	
COMAFER	2100	144	RENFE A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000				100	100	100			300	
S	3000	40	S (100%) Subcontra MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89						89	
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52				70	60	382	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21							89	
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25					100	
				SIN 9000 CON 9000	R\$ 1.203.000.000 R\$ 1.303.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	60	
				% PARTICIPACION	SIN 9000 CON 9000	371,5	203	114	164,5	100	100	100	30	60	
						28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	8,3%	2,5%	5,0%	
						28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	4,6%	

733. Assim, para além de vários outros documentos colacionados aos autos, resta comprovado que as empresas reuniram-se com objetivo de dividir entre si o escopo das licitações, definir previamente as vencedoras dos certames, recompensar as empresas alinhadas com a subcontratação de parcela dos contratos e elevar o faturamento previsto para cada empresa participante do conluio, restando constatada a participação da Alstom nestes acordos.

(v) Metrô DF

734. A Alstom também participou de acordos anticompetitivos no projeto **Metrô-DF**, realizado em 2005. Em síntese, o acordo anticompetitivo contou com a participação das empresas Alstom, Siemens, MPE, MGE, Serveng, IESA e TCBR, que acordaram a divisão do escopo do projeto por meio da subcontratação do consórcio perdedor pelo consórcio vencedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) e 48% para o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng), além de preverem também a subcontratação da MGE, com vistas a operacionalizar a divisão de escopo definida entre as empresas.

735. Rememora-se que o edital dessa licitação exigia que o vencedor apresentasse qualificações detidas, à época, apenas pelos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza³²¹, até então funcionários da Alstom. No entanto, pouco antes da referida licitação, e a fim de viabilizar sua participação no certame, a Siemens, com auxílio da MGE e da Serveng, contratou esses indivíduos para os cargos de Gerentes de Projeto.

736. Logo após a publicação do edital em 25 de novembro de 2005, a Alstom, diante da possível perda da licitação – em razão da contratação de Luiz Costa e Ben-Hur Souza pela Siemens –, passou a fomentar os contatos com a Siemens e as outras empresas que também participavam da concorrência (MPE, Serveng, IESA e TC/BR), com o objetivo de dividir o escopo da licitação, por meio de um acordo anticompetitivo.

³²¹ Eles possuíam formação técnica relacionada a serviços de manutenção de trem e metrô e, à época da licitação, trabalhavam na manutenção do Metrô DF que estava então em andamento, serviço que estava sendo prestado pelo consórcio formado pelas empresas Alstom, IESA e TC/BR (Consórcio AIT).

VERSÃO PÚBLICA

725. A comprovar tais contatos, em 06 de janeiro de 2006 (antes da apresentação de propostas), Everton Rheinheimer (Siemens) reuniu-se com representantes da Alstom e da Serveng em São Paulo, para discutir sobre a divisão do escopo do projeto do Metrô DF. Destaca-se nesse sentido a nota de despesa nº 100115303 de Everton Rheinheimer (fls. 560), em que também consta referência a reunião com o Sr. Francisco Amigo, da Alstom, *in verbis*: “Metrô DF – reunião c/ Sr. Alstom e Serveng” e “Metrô DF – reunião c/ Sr. Amigo, Alstom”.

726. Especificamente quanto às negociações entre Siemens e Alstom, os Signatários relataram que o acordo no projeto de manutenção do Metrô DF teria sido vinculado a uma subcontratação da Siemens nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo³²², referência essa que consta de provas trazidas aos autos, inclusive em documento apreendido na Alstom.

727. A corroborar a ocorrência de conluio entre concorrentes, destaca-se o e-mail de fl. 563, intitulado “Negociações c/ Alstom ref. Metro DF”, de 11 de janeiro de 2006 (pouco antes da data prevista para a entrega das propostas, em 20 de janeiro de 2006), em que Everton Rheinheimer relata a Newton Duarte (ambos da Siemens) que recebeu ligação de Francisco Amigo (Alstom), para tratar de negociações envolvendo o projeto do Metrô DF concomitantemente à subcontratação nos lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo:

Recebi hoje uma ligação do Amigo perguntando se nós (ainda) vinculamos a subcontratação nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 a um acordo no Metrô DF. Eu ‘refresquei’ a memória dele quanto a nossa conversa antes do Natal, onde **deixei be, [sic] claro que teríamos que tratar os dois temas concomitantemente.** Pelo que me lembro, ficaste de falar com Ramon para confirmar esta posição.

Marquei uma reunião com o Amigo no dia 20-jan. para tentarmos chegar a um acordo.(grifo nosso)

728. Em resposta ao e-mail acima, Newton Duarte (Siemens) diz que irá tentar falar com Isidro Ramon Quinonero (Diretor Geral da Alstom) sobre o assunto, e afirma: “*Otimo. Vou tentar falar com o Ramon antes disso*”.

737. Segundo os Signatários, essa reunião de fato ocorreu, sendo que Newton Duarte (Siemens) almoçou com Isidro Quinonero (Alstom) em 17 de janeiro de 2006, ocasião em discutiram sobre a vinculação da subcontratação da Siemens para os lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo ao acordo no Metrô DF. Aliás, tal encontro também foi confirmado em oitiva de Newton Duarte perante a SG/CADE³²³ e é comprovado por anotação em calendário de

³²² Conforme informado pelos Signatários, a licitação da fase 1 da Linha 4 do Metrô de São Paulo foi dividida em três lotes, de acordo com as diferentes composições do solo atingido pelo projeto e os consequentes métodos construtivos. Os lotes 1 e 2 foram ganhos pelo Consórcio formado por Construtora Norberto Odebrecht, Construtora OAS, Grupo Queiroz Galvão e Alstom. O lote 3 foi ganho pelo consórcio formado por Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Siemens, tendo sido os contratos assinados em 02 de outubro de 2003. A Siemens relatou que desejava fornecer subsistemas para a Alstom, que executaria o contrato dos lotes 1 e 2 da Linha 4, pois possuía experiência técnica e “know-how”. Além disso, a Siemens ofertara menores preços para tais sistemas quando da fase de licitação da Linha 4, embora o preço total ofertado pelo consórcio de que participava tenha sido mais alto que o preço ofertado pelo consórcio da Alstom.

³²³ Oitiva realizada em 13 de janeiro de 2016, conforme áudio disponível em SEI 0209919, a partir do minuto 00:34:48.

VERSÃO PÚBLICA

Newton Duarte com os dizeres “Almoço c/ Ramon (Alstom) no Marinara” e “ Almoço Marinara Ramon”, acostada à fl. 566.

738. Aliás, visto que esse almoço ocorreu em 17 de janeiro de 2006 e a data inicialmente prevista para a entrega das propostas seria três dias depois (20 de janeiro de 2006), não há como tal cooperação ser no contexto de um consórcio legítimo entre as empresas, tal como suscitado pela Alstom em sua defesa, restando a explicação de que tal acordo era para a divisão de escopo da licitação entre elas, o que, aliás, é corroborado por outras provas do processo.

739. Novamente, não se alegue que os ajustes entre concorrentes são baseados apenas em relatos e documentos trazidos pelos Signatários. Em e-mail apreendido na própria Alstom, intitulado “CMSP L4 PPP – Strategy” (projeto tratado por eles em conjunto com Metrô DF), de 18 de janeiro de 2006 (dois dias da data inicialmente prevista para a entrega das propostas), enviado por Paulo Borges a Cesar Ponce de Leon, com cópia a Isidro Quinonero e Laurent Lumbroso³²⁴ (todos da Alstom) (fls. 947/948 do “Apartado”, tradução livre³²⁵, grifo nosso):

(...) estamos planejando encontrar com a Siemens amanhã, quando discutiremos as possibilidades para uma participação conjunta. É bem possível que os alemães vão requerer uma participação expressiva nos trabalhos. A princípio, podemos considerar alguns trens auxiliares, mas não estou convencido que eles irão requisitar o fornecimento de conjunto de tração. Sob o ponto de vista estratégico, isso deve ser validado com PL antes de assumirmos qualquer compromisso, bem como oferecer uma boa participação do equipamento de sinalização, que pode ser produzido localmente. Nossa abordagem com os alemães deve considerar que alguma igualdade será exigida, sendo proporcional à partilha no escopo dos trabalhos.

740. Da mesma forma, e-mail intitulado “CMSP L4 – PPP, enviado pelo Sr. Paulo Borges (Alstom) ao Sr. Isidro Quinonero (Alstom) em 24 de janeiro de 2006, mencionando conversa com Francisco Amigo (Alstom) sobre o Metrô DF (identificado como “BSB”, sigla para Brasília) (fls. 1311/1312 do “Apartado”):

Reunião ontem com a Siemens infrutífera. Nosso interlocutor (Lumbroso) disse que não haveria a menor possibilidade em ceder o CBTC/CCO. Eles disseram que para eles também tratava-se de item estratégico mas que, por via das dúvidas, falaria com velhos conhecidos nossos, responsáveis pelas decisões da S: Gerard Yelloz e Yves Antonini.

Quanto ao equity também disse que iria tentar alguma coisa, porém já sabendo de antemão do desinteresse deles em investir.

Ficamos no aguardo de um posicionamento deles.

Troquei idéia com o Amigo e soube também do posicionamento bizarro deles com relação à BSB.

³²⁴ O Sr. Laurent Lumbroso terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³²⁵ Tradução disponível no SEI 0049234.

VERSÃO PÚBLICA

A postura do representante da S é no mínimo insensata. Acho que ele ganhou + 1 ano para tentar fazer alguma coisa, já que o cacife dele em Erlangen deve estar em baixa em função da falta de resultados. (grifos nossos)

741. Aliás, de forma a sintetizar os termos do acordo finalmente acertado entre Siemens e o Consórcio Alstom/IESA/TCBR, destaca-se o esclarecedor e-mail de 13 de fevereiro de 2006 (4 dias antes da entrega das propostas), intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, em que Everton Rheinheimer reporta a Newton Duarte (ambos da Siemens) o resultado das várias discussões entre os concorrentes (fls. 576/577, grifos nossos):

Depois de muitas discussões, chegamos a um acordo com a Alstom, onde o Consorcio Alstom / IESA / TCBR ficaria com 52% do volume total e o nosso Consorcio com 48%. Resolvemos ceder nos 2%, pois o Ramon F. estava irredutível quanto à divisão 50%-50%, alegando que não teria aprovação da França. Para mostrar boa vontade e para não colocar em risco todo o processo, resolvemos mostrar flexibilidade e aceitar a diferença de 2%.

(...)

A estratégia é de entrarmos com duas propostas independentes, com preços muito próximos, sendo que o vencedor, subrrogará parte do escopo ao perdedor. Como não houve acordo quanto ao vencedor, ficou decidido que este será determinado pela melhor pontuação técnica (atestados e proposta técnica).

Para fecharmos o acordo, falta ainda esclarecer duas questões fundamentais:

1) A segurança de que o vencedor realmente poderá subrrogar parte do escopo ao perdedor,

2) **A questão da sub-contratação da Siemens nos Lotes 1+2**

A primeira é uma questão jurídica, que vamos esclarecer no início desta semana; a segunda é uma questão estratégica.

Quanto a segunda questão, gostaria de saber o que ficou acertado com o Ramon, para que eu possa concluir (ou não) o acordo. De toda maneira, gostaria que o documento de acordo Alstom/Siemens fosse assinado por ti e pelo Ramon.

Aguardo feedback quanto a questão 2 acima (grifos nossos)

742. Tal como apontado no mérito, esse documento expressa, de forma incontestável, que (i) Siemens, Alstom, IESA e TC/BR não estavam negociando a formação de um consórcio legítimo, ao contrário do alegado pela Representada, (ii) de um lado, Siemens, e de outro o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR, sabiam que seriam concorrentes no certame; (iii) aliás, tais empresas confirmaram que elas entrariam com propostas independentes perante o órgão licitante, como se concorrentes fossem, com vistas a dar uma aparência de competitividade; (iv) combinaram, ademais, que entrariam com “preços muito próximos” – e, a propósito, também próximos ao valor de referência; (v) combinaram desde logo a divisão “informal” do escopo da licitação em 52% para o Consórcio Alstom/IESA/TCBR (Metrô Planalto), e 48% para o Consórcio Siemens e Serveng (METROMAN); (vi) tal divisão seria implementada por meio da

VERSÃO PÚBLICA

subcontratação de parte do escopo para a perdedora, independentemente de quem ela fosse, estando, pois as duas partes asseguradas da obtenção de vantagens em tal licitação; e (vii) tal acordo ainda estava sendo discutido de forma vinculada à subcontratação da Siemens em contrato diverso, referente aos lotes 1 e 2 da licitação da linha 4 do Metrô São Paulo, negociação essa que, independentemente de seus resultados, tem conteúdo anticompetitivo e demonstra que os acordos eram tratados de forma conjunta e dinâmica.

743. Nesse sentido, destaca-se e-mail apreendido na Alstom, de Wagner Ribeiro ao e-mail luiz.fao@uol.com.br³²⁶, intitulado “div MDF”, ou seja, divisão do Metrô DF, datado de 14 de fevereiro de 2006 (um dia após o e-mail acima da Siemens, sinalizando que as empresas estavam alinhadas, e 3 dias antes da apresentação das propostas à comissão licitante). Nele constava a planilha Excel abaixo, denominada “Divisão – 10.02.06.xls”, contendo a divisão do escopo do projeto Metrô DF (“MDF”) acordada entre o “GRUPO 1” (“A” Alstom; “T” IESA; e “T” TCBR) e o “GRUPO 2” (“SI/M” Siemens e MGE; e “SV” Serveng) exatamente na mesma proporção mencionada no e-mail acima por Everton Rheinheimer (Siemens), isto é, 52% e 48%³²⁷, respectivamente (fls. 1138/1140 do “Apartado”, destaque nosso):

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9					33.795,9
Total		441.135,8	141.334,8	70.369,8	17.645,5	146.132,8	65.652,9
			32,0%	16,0%	4,0%	33,1%	14,3%
			52,0%			48,0%	

→ SI = 22,1% 97.421,8
M = 11,0% 48.710,9

³²⁶ Destinatário não identificado.

³²⁷ Essa divisão do escopo do projeto Metrô DF nas mesmas proporções mencionadas ao longo das negociações por outros concorrentes (52% para o Consórcio da Alstom e 48% para o Consórcio da Siemens), também constam do documento de fl. 738 do “Apartado”, apreendido na sede da Alstom, em que se observa, ainda, discussões sobre as reduções das cotas dos dois consórcios e inclusão da MPE num total de 15%.

VERSÃO PÚBLICA

744. Destaca-se um dos documentos mais importantes para comprovação da participação da empresa no conluio: a “Ata”. Após diversas discussões, os consórcios concorrentes - Metrô Planalto (Alstom/IESA/TCBR) e METROMAN (Siemens/Serveng) - reuniram-se, muito provavelmente em 16 de fevereiro de 2006 (apenas um dia antes da data de entrega das propostas), para assinar um documento denominado Memória de Negociações (ou “Ata”), em que combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto. Neste documento, embora não estivesse estabelecido qual consórcio deveria ser o vencedor da licitação (uma vez que as empresas acordaram previamente que o vencedor seria de acordo com a valoração dos critérios técnicos obtidos pelas empresas quando do julgamento das propostas), a “Ata” previa que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR (Consórcio Metrô Planalto) e 48% do volume total para o consórcio Siemens/Serveng (Consórcio METROMAN), corroborando a divisão feita e comentada pelos Representados no e-mail- “div MDF” apreendido na sede da Alstom- já colacionado acima (fls. 597). Vale ressaltar que, segundo os Signatários, tal documento foi assinado pelo Sr. Francisco Amigo (Alstom), abaixo verifica-se sua assinatura.

VERSÃO PÚBLICA

Memória de Negociações

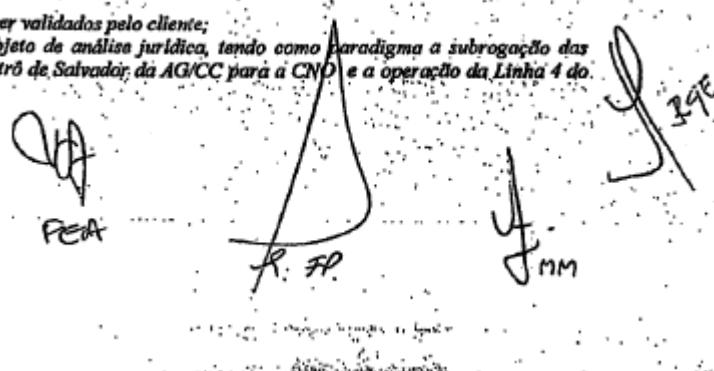
CONDIÇÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

1. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16% 14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.
3. Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.
4. No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.
5. No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.
6. Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.
7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual¹⁸³.

*ser validados pelo cliente;
objeto da análise jurídica, tendo como paradigma a subrogação das
letros de Salvador; da AG/CC para a CND e a operação da Linha 4 do*



Legenda: “FEA”: Francisco Esse Amigo (Alstom), cuja rubrica também pode ser observada em outro documento do processo, e nesse caso devidamente identificada como sendo dele (fl. 80 do Volume 14, Parte I, SEI 0233801).

(vi) Linha 2 do metrô de São Paulo (Linha Verde) – Metrô

745. Sobre o projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas Alstom, Siemens, TTrans, Bombardier e Balfour Beatty também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto

VERSÃO PÚBLICA

da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por Bombardier, Balfour Beatty e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura –, sendo posteriormente subcontratado.

746. Esses acordos são comprovados por anotações feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), sobre reunião ocorrida no segundo semestre de 2004 (antes da disponibilização do edital em janeiro de 2005), entre Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e TTrans. Ele reporta que estiveram presentes Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), Serge Van Themsche³²⁸ (Bombardier), Haroldo Carvalho (Balfour) e Edson Hira (TTrans), e foram **discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor** – a corroborar o caráter anticompetitivo dos ajustes –, em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721, grifos nossos):

1) *A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:*

a) *Devido aos atestados de Sinalização e PCL, Alstom e Bombardier não podem ficar no mesmo consórcio.*

b) *Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, Alstom e TTrans não podem ficar no mesmo consórcio.*

c) *Devido ao atestado de Baixa Tensão, Siemens e TTrans não podem ficar no mesmo consórcio.*

2) *Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções/composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:*

Solução 1

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

Solução 2

Consórcio 1: Alstom + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

Solução 3

Consórcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + TTrans

Em todos os três casos, o Consórcio 1 seria o vencedor.

³²⁸ O Sr. Serge Van Themsche terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

3) No caso da Solução 3, o Órgão teria que emitir um atestado em nome da Bombardier para os sistemas de Tração e Media Tensão executados na Extensão Norte. Com este atestado, prescindiríamos do atestado da Balfour Beatty para os sistemas de Tração e Media Tensão para a formação dos dois consórcios, levando a seguinte composição³²⁹:

Solução 4

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + TTrans

Esta alternativa [Ilegível]

4) Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 as 08:30 horas, para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

Atestados L2						
		Alstom	TTrans	Siemens	B. Beatty	Bombardier
1	<i>S/E Tração 750Vdc</i>			X	X	(X)
2	<i>Media Tensão</i>			X	X	(X)
3	<i>Baixa Tensão</i>		X	X		
4	<i>Sinalização</i>	X				X
5	<i>PCL</i>	X				X
6	<i>Escadas Rolantes</i>	X	X			
7	<i>Elevadores</i>	X	X			
8	<i>Telecomunicações</i>	X	X	X		X
9	<i>SCAP</i>	X	X			
10	<i>Ventilação Principal</i>	X		X	X	
11	<i>Illuminação</i>	(.)	X	(.)		
12	<i>Bandejamento</i>	(.)	X	(.)		
13	<i>Ventilação Auxiliar/Ar-Cond.</i>		X	(.)		
14	<i>Bombas</i>		X	(.)		
15	<i>SSO</i>		X	(.)		
16	<i>Detecção de Incêndio</i>		X	(.)		
	Legenda					
	X = atestados válidos					
	(X) = atestados sujeitos a emissão pelo Órgão					

³²⁹ Apenas a Siemens e a Balfour Beatty tinham atestados para os sistemas de tração e média tensão. Caso a Bombardier fosse capaz de obter tais atestados em tempo hábil (em função dos serviços que desempenhara em outro projeto), a Balfour Beatty poderia ser excluída da divisão de escopo.

VERSÃO PÚBLICA			
(.) = atestados sujeitos a confirmação pelo Órgão			

747. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto, e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. **Ressalta-se que empresas concorrentes discutem cenários para a formação de dois consórcios diferentes** para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem.

748. Ademais, destaca-se **e-mail apreendido na Alstom**, trocado entre Wagner Ribeiro e Paulo Borges (ambos da Alstom), antes da publicação do edital, com cópia para Francisco Perroni e Paulo Stuart (ambos também da Alstom). Nesse e-mail, intitulado “L2 – Análise Preços”, o Sr. Wagner Ribeiro envia aos colegas dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, conclui-se serem as cinco participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans) (fls. 1216/1217 do “Apartado”):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSP:

1) Preços de referência de los 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

749. Além disso, **anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom)**, datada de 5 (cinco) dias antes da publicação do edital, comprova o acordo anticompetitivo. Veja-se referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Borges, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSP Linha 2. Sobre esse assunto, há referência a

VERSÃO PÚBLICA

Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”):

10/01/05 Reunião Comercial
 → D. Guyrach
 part. P. Borges / F. Duque / R. Tsunide / R. Corrêa
 W. Ribeiro / R. Greco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2
 → 1º Adiantamento 12/01/05
 → Orçamento mesmo c/ adiantamento
 não suficiente 115ME → 180ME
 → Metro → nosso
 - Hoje Metro adicionou novamente
 para 188ME → nosso visto 225.
 → ações: simplificação dos sistemas
 é este grande feira (12/01/05)
 → TIS → envolvidos.
 → INFRA

② parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de
 B. Finalização:
 → Bombardier vai c/ a gente
 → Balfour Beatty - está em
 reunião bastante complicado, por
 isso, vai junto com a gente.

750. A título de exemplo, destaca-se outro documento apreendido na Alstom, que demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor. Em e-mail de 10/02/2005 (antes da apresentação das propostas em 07/03/2005), cujo assunto é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, enviado por Julio Leitão (Alstom) a Edson Assini (Siemens), Edyval Campanelli (Balfour), Marcelo Zugaiar (Bombardier) e Edson Hira (TTrans), com cópia para Wagner Ribeiro e Francisco Perroni (ambos da Alstom), a Alstom solicitou informações comerciais a empresas

VERSÃO PÚBLICA

do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável³³⁰ (fls. 1412/1414 do “Apartado”):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSp – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme descriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta. (...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier (grifos no original)

751. Por fim, ainda cumpre colacionar o **e-mail abaixo apreendido na Alstom**. Em resposta a questionamentos feitos por Stephanie Brun-Brunet (Alstom), Wagner Ribeiro (Alstom) confirma que a concorrência está “bem controlada” em razão de acordos bilaterais com os maiores competidores, accordos esses de natureza anticompetitiva, conforme visto ao longo do conteúdo probatório amplamente discutido no mérito e aqui sintetizado (fls. 1335/1336, tradução livre, grifo nosso):

Qual é o risco da concorrência? Em meu ponto de vista, o risco de cancelarem o certame é baixo em razão de ser o principal projeto político para as próximas eleições (2006). **Por outro lado, a concorrência é bem controlada por accordos bilaterais com os maiores concorrentes.**

(vii) Boa Viagem - CPTM

752. Os accordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, TTrans, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2: Alstom; Lote C3: Bombardier; Lote C4: IESA; Lote C5: Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE).

753. Inicialmente, a título de exemplo, ressalta-se e-mail de Marco Missawa (Siemens) a Dirk Schönberger³³¹ (Siemens AG), com cópia para Peter Gölitz (Siemens), de 24 de novembro de 2004 (antes da publicação dos editais). Ele ilustra a conduta concertada entre as empresas

³³⁰ Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente.

³³¹ O Sr. Dirk Schönberger terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

do “Grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer, de maneira que as “4 fornecedoras grandes”, consistentes na Alstom, Siemens, Bombardier e TTrans, obtivessem parcelas iguais do projeto (25%), enquanto as menores seriam subcontratadas ou venceriam lotes residuais (fls. 872/889):

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para **4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttrans)**. Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.
- ✓ **No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas.** Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:**
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (**aproximadamente 25% do total do pacote**)
- ✓ Reflita: obviamente que **todas** as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.
- ✓ Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL³³² assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifo nosso)

754. A divisão do “Programa Boa Viagem” entre 4 fornecedores também é comprovada pelo e-mail de Marco Missawa (Siemens) a Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia a Peter Gölitz (Siemens), em 29 de novembro de 2004 (fls. 891/911):

[...] Você está certo quando diz que não faz sentido para o cliente obter múltiplas peças E. Por outro lado, é um assunto difícil, pois **no caso de uma subdivisão “igual” (em lotes pré-definidos que mais tarde deverão ser convertidos em pedidos individuais) entre 4 principais fornecedores**, tais acordos menos do que ideais apenas podem ser resolvidos até certo ponto.

A Alstom também está interessada em peças E (por exemplo, eles dizem que agora são capazes de produzir conversores de tração no Brasil). A Bombardier agora está sinalizando interesse no mercado local novamente (por exemplo, eles têm 2 pedidos

³³² LuL - *Lieferungen und Leistungen*, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

VERSÃO PÚBLICA

atualmente para um sistema de sinalização a preços predatórios). De alguma forma, isto complica toda a situação. [...] (grifo nosso)

755. Ademais, a estratégia de apresentação de propostas de cobertura fica clara no e-mail de Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, Marco Missawa, Ronaldo Cavalieri e Rodolfo Sergio Canas (todos da Siemens), de 30 de novembro de 2004 (fls. 913/915, grifos nossos):

Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: **vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom** [que dispõe das instalações]? [...]

Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESA. **Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes.** Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.

756. Por sua vez, documento interno da Siemens encontrado nos arquivos de Peter Gölitz (Siemens), de 10 de janeiro de 2005, após a publicação dos editais e antes da entrega das propostas, trata da divisão do escopo do Programa Boa Viagem entre o “grupo” de empresas, da participação das empresas de consultoria Procint e Constech, da apresentação de proposta de cobertura para a implementação do acordo e da adoção de mecanismos de proteção para impedir a participação de empresas não alinhadas (fls. 917/918):

Projeto Boa Viagem CPTM

I) Temas a serem discutidos com os consultores:

(...)

b) Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011

c) alterações no escopo de fornecimento (aumento com relação ao escopo “acordado”): Marcadas em vermelho na tabela.

d) Informações não oficiais sobre possível não contratação nos lotes:

A1 – 10 trens S1600 (Alstom);

B1 – 12 trens S5500 (Bombardier).

Devido a situação real da frota (alto investimento);

É de conhecimento geral?

Consequências para os grupos devido a desestabilização dos pacotes?

e) Como as empresas subcontratadas de outros grupos estão reagindo? (p. ex. Mendes Jr.)?

VERSÃO PÚBLICA

f) Comunicar dificuldades iniciais em relação à subcontratada IESA e possíveis consequências em caso de “corrida por fora”. Quais mecanismos de prevenção poderiam ser adotados?

g) Mecanismos de proteção contra fornecedores “não convidados (p. ex. CCC, Mitsui). (grifo nosso)

757. Por fim, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do “grupo” terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

Concorrência	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$14.829.970,83
8487402011 Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
8488402011 Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$1.927.201,00
	C4	IESA	R\$23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	R\$54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)	R\$83.697.084,12

(viii) Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) – CPTM

758. O projeto de Aquisição de 320 e 64 carros - CPTM também foi afetado pelo cartel, tendo sido alvo de acordos anticompetitivos por parte de Alstom, Siemens, Mitsui e Hyundai. As empresas acordaram em dividir o escopo da licitação, sendo que o consórcio Alstom-Mitsui-Hyundai seria o vencedor da licitação dos 320 carros e a Siemens seria a vencedora da licitação dos 64 carros. Em ambos os contratos, os vencedores subcontratariam as outras empresas participantes do acordo para fornecimento de materiais, ou seja, Siemens seria subcontratada na de 320 carros e a Alstom na de 64 carros.

759. Em e-mail de 27/09/2007 (a entrega das propostas seria 02/10/2007), Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill (ambos da Siemens) entendimentos mantidos com a Alstom sobre vários projetos, dentre os quais a aquisição dos 320 carros. Veja-se que, antes da apresentação das propostas, a Siemens já tinha conhecimento de que a Alstom e a Hyundai-Rotem/Mitsui participariam da licitação – como de fato ocorreu –, a indicar que Siemens e Alstom estavam

VERSÃO PÚBLICA

conversando sobre assuntos sensíveis sabendo que seriam concorrentes na licitação. Destaca-se o documento de fls. 1559, destaque nossos):

De: Marchetti, Nelson Branco
 Envio: Quinta feira, 27 de setembro de 2007 13h04m45s
 Assunto: Re: Alstom

Prezado Friedrich,

Eduardo Garcia da Silveira Filho
 Tradutor Juramentado
 Matrícula JUCESP N° 830



Como você se lembra durante a sua última visita ao Brasil, o Governo do Estado de São Paulo lançou um enorme Programa de Investimento para o transporte metropolitano (cerca de 5 milhões de Euros) que até o momento está dividido nos seguintes projetos:

A) 320 novos carros para a CPTM e 102 novos carros para o Metrô SP. Situação: A Alstom e a Rotem/Mitsui realizaram um acordo (provavelmente um consórcio) no qual a Rotem/Mitsui entregaria os 320 novos carros com tração da Toshiba e a Alstom entregaria os 102 carros do Metrô e peças para os carros da CPTM (provavelmente as carcaças dos carros). Devido ao forte relacionamento da Mitsui com o Banco Mundial e com o JBIC (ambos estão disponibilizando linhas de crédito para estes projetos), eles estão forçando a CPTM e o Metrô SP a não concederem prorrogação da data para apresentação das propostas. Na semana passada, atuamos no Governo de São Paulo para apresentar a situação real da proposta, nossos planos de nos estabelecermos no local, riscos de ter apenas poucas licitantes, etc. e como resultado o Governo de SP gostaria de ver a Siemens sendo contemplada com pelo menos 1/3 do pacote (cerca de 128 carros) em parceria com a equipe acima que, por sinal, já foi informada pelo Governo de SP. Parece que será dada uma prorrogação de 15 dias.

B) Resinalização das Linhas 1, 2 e 3 do Metrô SP. Situação: O Metrô SP está solicitando Sistema sem Motorista e entende que a Siemens e a Alstom deveriam formar uma parceria à base de um consórcio devido à complexidade do projeto e do prazo crítico (cerca de 2 ½ anos). Já promovemos algumas avaliações com a Alstom em relação a esta possibilidade. O Gerard Yelloz já está ciente desta oportunidade. Questão chave: O cliente está solicitando interoperacionalidade entre as 3 linhas o que basicamente bloqueia a possibilidade de dividir as 3 linhas entre a Siemens e a Alstom. Estamos atuando em conjunto para convencer o cliente a retirar esta solicitação.

C) Pacote de Infraestrutura das Linhas A e F da CPTM. Situação: Pacote para Resinalização, Reeletrificação e Telecomunicação para ambas as linhas da CPTM. Estamos avaliando conjuntamente com a Alstom um eventual consórcio a fim de obter competitividade pois muitos players estão demonstrando interesse neste projeto e podem ser pré-qualificados.

Também no caso da Manutenção do Metro Brasília, a Alstom será nosso subfornecedor e estamos conversando sobre como desenvolver este trabalho futuro.

Basicamente estes são os projetos que estão nos trazendo mais próximos de entendimentos com a Alstom.

760. Logo depois, em 01/10/2007 (um dia antes da entrega das propostas da licitação de 320 carros), Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill (ambos da Siemens) o resultado dos entendimentos com a Alstom. Em síntese, verifica-se que **Siemens e Alstom ajustaram a divisão dos escopos das concorrências para aquisição dos 320 e 64³³³ carros: Alstom venceria a licitação dos 320 carros e subcontrataria a Siemens para fornecer truques e inversores auxiliares e, em troca, na licitação seguinte, dos 64 carros, a Siemens venceria e subcontrataria a Alstom**. Além disso, quanto à Mitsui e Hyundai-Rotem, parceiras da Alstom na licitação dos 320 carros, consta que a Mitsui seria parceira de consórcio da Siemens na licitação dos 64 carros, e que a Hyundai não participaria:

³³³ Abaixo referido como 80 a 96 carros, pois o número correto ainda não havia sido definido pelo órgão licitante.

VERSÃO PÚBLICA

.....Mensagem Original
De: Nelson Branco Marchetti
Para: Smaxwil, Friedrich
Enviado: 1º de outubro de 2007 16:57
Assunto: 320 Carros - Confidencial

Eduardo Garcia da Silveira Filho
Tradutor Juramentado
Matrícula JUCESP N° 830

Prezado Friedrich,

Chegamos à seguinte situação sobre os 320 carros:

- 1) Ficaremos como subfornecedor para 220 Trailer-Boogies (110 Carros) e 160 Inversores Auxiliares (320 Carros). Esta entrega estará condicionada aos preços finais dos trens (que é público).
- 2) Seremos o líder para a próxima Proposta da CPTM para 80 a 96 Carros (linha de financiamento do BID) que deve acontecer dentro dos próximos 60 dias. Teremos a Mitsui como nossa parceira de consórcio. A empresa coreana ficará fora desta Proposta e o fornecedor francês seria considerado um subfornecedor na mesma base em que somos atualmente.

Para o item #2 precisaremos de amplo suporte da TS TR bem como da sua parte, pois nossa posição será muito forte e o estabelecimento no local será imprescindível pois a pré-qualificação exigirá isto a fim de evitar que estrangeiros indesejáveis aproveitem a oportunidade. No futuro próximo Missawa viajará para a Alemanha a fim de sentar-se com a TS TR para preparar a proposta.

Finalmente uma prorrogação de última hora pode ocorrer para a Proposta real e neste caso se o cliente fizer isto com pelo menos 2 semanas um consórcio poderia ser formado para os 320 carros.

761. Contudo, Siemens acabou por desistir de participar da licitação de 320 carros, o que não lhe impidiu de continuar a tentar o acordo em relação à licitação de 64 carros, a ser lançado em seguida. Em e-mail de Lothar Dill para Jochen Wiessner, com cópia para Michael Kerling e Stephen Robillard³³⁴ (todos da Siemens), consta que, quanto à licitação dos 64 carros, eles se reuniriam com Alstom, Mitsui e Hyundai para adotar as medidas cabíveis, o que, como demonstrado nos autos, incluía a subcontratação e o fornecimento cruzado entre as empresas (fls. 954/955):

A proposta deve ser apresentada até 2 de outubro de 2007, a prorrogação que solicitamos foi rejeitada. Portanto, a TS TR CR³³⁵ não vai apresentar proposta. Os riscos relacionados à produção local, às datas de entrega, etc. eram muito grandes. O preço pretendido de aproximadamente 1,2 milhões de Euros por carro não foi conseguido (é aproximadamente 2,0 milhões de euros por carro). Não conseguimos atrair os consultores como a Mitsui. A Mitsui é parceira de consórcio da Rotem.

As conversas da LG com outros fornecedores demonstram que a Rotem, a Alstom e a Mitsui estão interessadas na Siemens como subfornecedor? (Por exemplo, SoS por 1/3 dos bogies e entrega de componentes de tração?)

Que eu saiba, isto não está garantido, no entanto, pode até ser uma estratégia política.

³³⁴ Os Srs. Lothar Dill para Jochen Wiessner, Michael Kerling e Stephen Robillard terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³³⁵ Segundo os Signatários, trata-se de uma divisão pertencente a Siemens Ltda. Transportation Systems Trains Commuter Rail.

VERSÃO PÚBLICA

Tendo em vista que o novo projeto deve ser colocado nas próximas semanas (80 carros), vou encontrar com a Mitsui, Rotem, e Alstom, em particular, no Brasil, para esclarecer a situação e medidas a serem tomadas. (grifo nosso)

762. Aliás, o e-mail abaixo, de Marco Missawa (Siemens) a Lothar Dill (Siemens AG), com cópia a Nelson Marchetti, Daniel Leibold, Michael Kerling e Ludwig Scheele (todos da Siemens), deixa claro o **acordo entre as empresas para dividir o escopo das licitações, em especial a que visava adquirir 320 carros, e já delinearam as bases do acordo para a licitação dos 64 carros** (fl. 1593, grifos nossos).

Na última licitação (320 carros), combinamos com o consórcio Alstom-Mitsui-Rotem, no caso de eles conseguirem o fornecimento, um direito de preferência para um possível fornecimento de 210 vagões (sem motor, 1/3 deles) e 160 HBUs (100%).
(...)

Além disso falou-se sobre a possibilidade futura de uma **licitação de 64/80 carros** (o cliente ainda se decidiu pelo número exato). **Neste caso seria formado um consórcio entre Siemens e Mitsui** (de acordo com o desejado). A participação no fornecimento do consórcio ainda deve ser definida (em princípio, igual à da S3000, 1ª série). **A Alstom teria, corretamente, proposto o mesmo procedimento conosco, ou seja, aceitar um direito de preferência para o fornecimento de componentes** (por exemplo, das carrocerias??) a serem definidos pelo consórcio Siemens-Mitsui.

A Mitsui também deveria cuidar para que a Rotem não participasse desta licitação.

Por essa razão julgamos conveniente realizar uma reunião somente com a Mitsui. Nesta reunião devem ser combinados por escrito os próximos procedimentos estratégicos. Dependendo do resultado desta reunião ou quando for decidido em conjunto, poderemos combinar outras reuniões com Alstom e/ou Rotem.

(...)

Também seria interessante ter uma ideia da possível divisão do fornecimento (pelo menos grosso modo) entre Siemens e a Mitsui, assim como sobre possíveis áreas de interesse entre o consórcio e a Alstom.

763. Corroborando que as empresas se organizaram para frustrar o caráter competitivo das licitações promovidas pela CPTM, observa-se **e-mail apreendido na Alstom**, em que Luiz Ferrari enviou a Ruy Grieco (ambos da Alstom) documento que analisava as oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pela CMSP. Dentre elas, destaca-se a licitação para aquisição de 320 trens pela CPTM – à época, já com as propostas comerciais entregues – em relação a qual consta o seguinte (fls. 1415/1419 do “Apartado”);

Sugestão de Divisão de Escopo:

(...)

40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – **dividir em três partes entre Alstom, ROTEM e CAF.** (grifos nossos)

VERSÃO PÚBLICA

764. Ademais, e-mail apreendido na Alstom, e enviado por Cesar Ponce de Leon³³⁶ a Isidro Quinonero, Antonio Oporto³³⁷ e Luiz Ferrari (todos da Alstom), traz os desdobramentos do processo de negociação para divisão. Utiliza-se linguagem cifrada, em referência explicada no mérito ao “amigo boina” (funcionário da CAF), a “los rubios” (os “loiros” seriam Siemens) e ao “amigo amarillo” (amigo “amarelo” seria a Rotem), além de referência à compensação – em caso de colaboração – nas licitações para manutenção e reabilitação de trens da CPTM (fls. 1306/1308 do “Apartado”, tradução livre);

Falei com meu amigo boina. Ele disse que todo o problema são os “loiros” que querem tração e bogies para 102 e 320. Disse que também o amigo “amarelo” está ameaçando com uma liminar.

Estaria de acordo com acompanharmos em 64 e que, com alguma mudança, falemos amigavelmente sobre manutenção e reabilitação. (...) Pede ajuda com os “loiros”. (grifos nossos)

765. Não se alegue que o combinado entre as empresas não ocorreu, visto que isso é desnecessário para a caracterização da conduta anticompetitiva.

(ix) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô SP

766. Ao que se refere à Reforma das Linhas 1 e 3, segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

767. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio MODERTREM - Alstom/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTRENS - MPE/TTRANS/ Temoinsa); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/IESA).

768. Ressalta-se o e-mail, datado de 11 de junho de 2008, apreendido na Alstom, com título “MSP Reforma L1 – L3”³³⁸, enviado por Cesar Ponce de Leon a Ana Giros, Sergio Lombardi, Luiz Fernando Ferrari, com cópia aos Srs. Jean Marc de Reviere, Patrick Houlgatte e Bertrand Lenne (todos da Alstom)³³⁹ (fls. 1296/1297 do “Apartado”, tradução livre):

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós **devemos**

³³⁶ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³³⁷ O Sr. Antonio Oporto terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³³⁸ Tradução livre de “MSP refurbishment L1 – L3”.

³³⁹ Os Representados Cesar Ponce de Leon (Alstom), Ana Giros (Alstom), Jean Marc de Reviere (Alstom), Patrick Houlgatte (Alstom) e Bertrand Lenne (Alstom) terão a sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos). (grifos nossos).

769. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 é a tabela abaixo, **apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”)**. Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23 de setembro de 2008³⁴⁰ – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa³⁴¹, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que realizaram visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor:

**MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO**

1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas) * considerando IE SA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IE SA = não cabe
Tj = 0,645		
IE SA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IE SA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPÇÃO		
Neste caso a TMI também não poderia “flutuar” devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IE SA = 1,0		
8,49	3,89	3,44

³⁴⁰ Esclarece-se que apesar de constar na Nota Técnica de Instauração que o documento seria de 23 de setembro de 2009, verifica-se que o documento data de 23 de setembro de 2008, conforme cópias acostadas aos autos, e, portanto, tal fato afasta a alegação da Temoinsa de que a tabela seria de 23 de março de 2009, data posterior à abertura das propostas comerciais, que já seriam de conhecimento público.

³⁴¹ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IESA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IESA = 0,25 (sub)		
8,49	3,89	3,44
A MELHOR		
4a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IESA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IESA = 1,17		
8,49	3,89	3,44

770. Aponta-se que **o documento foi encontrado em duas empresas diferentes** – que, ressalte-se, não integraram o mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

771. Além do mais, documento apreendido na Temoinsa que evidencia a divisão do escopo desse projeto é a tabela reproduzida abaixo, que traz “proposta para nova divisão” do Lote 1. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre Alstom, MGE, IESA, MPE, Temoinsa e TTrans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00³⁴² entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”):

LOTE 1 - 51 TRENS METRO PROPOSTA PARA NOVA DIVISÃO		
850.000.000		
ALSTOM	220	220
MGE	130	130
IESA	50	125
MPE	150	125
TMI	150	125
TT	150	125
	850	850

772. Finalmente, mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de

³⁴² Relembrando que o orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSÃO PÚBLICA

redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	IT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Explicações	No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IESE e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Trans. No lote 1B -26 formar um consórcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os três, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 3% do lote (R\$ 24.000.000,00))
-------------	---

773. Por fim, em conformidade com esse documento e analisando os procedimentos licitatórios, percebe-se que o Consórcio MODERTREM (Alstom e Siemens) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1 A da Concorrência nº 41377213, cujo valor da proposta foi de R\$ 498.990.000,00, e que o Consórcio BTT Linha Azul (Bombardier, Temoinsa e Tejofran) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1B, cujo valor da proposta foi de R\$ 504.204.628,12. Embora os consórcios tenham apresentado esses valores nas suas propostas comerciais, na fase de negociação, concordaram em reduzir os valores propostos, sendo o Lote 1A adjudicado para o Consórcio MODERTREM, pelo valor de R\$ 466.165.521,56, e o Lote 1B para o Consórcio BTT Linha Azul, pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.

(x) Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM

774. Sobre o projeto Serie 5000, Alstom, MGE, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; (B) CAF; e (C) Alstom e MGE.

775. Inicialmente, comprovando que para realização do escopo do projeto – ao menos do ponto de vista técnico e do fornecimento – a Alstom não precisava de participar em consórcio, veja-se e-mail abaixo apreendido na Alstom. Luiz Ferrari diz expressamente a Thibault Desteract, com cópia para Philippe Delleur, Isidro Quinonero e Wagner Ribeiro (todos da Alstom), que o projeto da Série 5000 tinha um escopo que a Alstom poderia executar sozinha:

VERSÃO PÚBLICA

“Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos)” (fls. 1360/1362 do “Apartado”).

776. Por sua vez, em outro **e-mail apreendido na Alstom**, relatam-se as conversas existentes entre os três “grupos” interessados “em concorrer” ao projeto, discutindo os possíveis cenários de alocação do projeto e a previsão de outras reuniões: “A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE”. Trata-se de mensagem intitulada “S 5000”, datada de antes da apresentação de propostas, e enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia a Isidro Quinonero e Antonio Oporto³⁴³ (todos Alstom), (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

777. Na mesma linha, veja-se outro **e-mail apreendido na Alstom**, de 19 de setembro de 2009, de Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para Isidro Quinonero e Antonio Oporto³⁴⁴ (todos da Alstom), que menciona uma reunião com Agenor Marinho³⁴⁵ (CAF) e novamente demonstra a discussão de “soluções” em que os participantes discutem conjuntamente os cenários considerando consórcios e empresas concorrentes (fls. 1268/1270 do “Apartado”, tradução livre):

(...) Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital,

³⁴³ O Sr. Antonio Oporto terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³⁴⁴ O Sr. Antonio Oporto terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

³⁴⁵ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

os prazos de entrega, etc.). **Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem.** Tem que explorar via Suzuki.

A segunda solução (C e nós + MGE + financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha. (...)

778. Na Seção III – Do Mérito, constam outros documentos em sentido semelhante, com as discussões empreendidas entre as empresas para definir e alojar o projeto entre elas, e apenas a título de exemplo, transcreve-se excertos abaixo de documentos apreendidos na Alstom. Em uma sequência de e-mails entre Cesar Ponce de Leon, Luiz Ferrari, Wagner Ribeiro, Isidro Quinonero, Antonio Oporto e Xavier Boisgontier³⁴⁶ (todos da Alstom), datada de 24 e 25 de novembro de 2009, três dias antes da entrega da proposta (fls. 3769/3770 e 1392/1393 do “Apartado”, tradução livre). Inicialmente, Luiz Ferrari (Alstom) atualiza os colegas sobre novas tentativas de acordo com o consórcio da Siemens (pelos e-mails seria considerado concorrente) e demonstram saber que a CAF participaria sozinha, ou seja, também seria sua concorrente. Destaca-se:

As últimas notícias são as seguintes:

1- O Consórcio liderado pela Siemens parece não ter capacidade de entregar as ofertas até 27 de Novembro.

Eles acabaram de me ligar para propor novamente em nos dar alguma participação (partes mecânicas).

Eles precisam de nós para solicitar, junto com eles, uma nova prorrogação do prazo final para a oferta e para ajudá-los a atingir o preço alvo.

2- CAF acabou de pedir à CPTM sete dias de prorrogação (a partir de 27 de Novembro).

Parece que eles vão dar lances sozinhos.

O que você acha se nós propusermos à Alstom a se juntar com o Grupo Siemens, para fornecer 12 trens completos e partes mecânicas adicionais (se eles precisarem)?

Agradeço se puder responder até amanhã

779. Em resposta, Cesar Ponce de Leon (Alstom) comenta sobre a intenção da CAF de participar sozinha em razão da não configuração de um a “acordo global” e questiona os colegas sobre a possibilidade de tentar viabilizar um acordo incluindo a Caterpillar (em referência à MGE) e Siemens (1392/1393 do “Apartado”, grifos nossos, tradução livre):

Acho que nossas chances sozinhos são muito pequenas e CAF quer estar só e travar uma luta árdua já que não foram capazes de atingir um acordo global. Portanto, a única chance de estarmos envolvidos e ter parte do negócio é dividir com S, desde

³⁴⁶ Os Srs. Cesar Ponce de Leon, Antonio Oporto e Xavier Boisgontier terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

que eles sejam capazes de assegurar sua oferta e o acordo de investimento/financiamento. Minha única preocupação é que S não tem sido muito eficiente nas últimas oportunidades (TIS) e tem grande problemas “midiáticos”.

Qual será a posição de CAT? Podem se juntar à S e a nós e apoiar o esquema financeiro e parte da manutenção?

O que parece claro é que não participaremos se não houver prorrogação.

Portanto, se juntarmos forças com S para obter uma prorrogação, teremos uma pequena porta aberta para tentar nos acomodar (com S e talvez CAT) na corrida.

Apoio a ideia de solicitar uma prorrogação em coordenação com S. (grifos nossos)

780. Essa resposta evidencia que as empresas mantiveram contatos para atingir um acordo global e, diante do insucesso das tratativas anticompetitivas, a fim de que o escopo da licitação fosse dividido em partes iguais, a CAF apresentaria proposta individual, o que realmente ocorreu.

781. Além disso, também resta claro que a “solução 2”, Alstom, Caterpillar (em referência à MGE) e Siemens, ainda era uma opção para as empresas, bem como uma coordenação para solicitar prorrogação para apresentação da proposta, o que realmente ocorreu.

782. Diante do exposto, os dados dessa licitação e os e-mails colacionados comprovam que as empresas concorrentes, interessadas em participar do projeto de reforma e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM, Alstom, MGE, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos para celebração de um acordo global, destinados à formação de um único consórcio e, com isso, restringir a competição do certame. Por fim, ainda que apenas a CAF tenha apresentado proposta, os documentos acima demonstram que os concorrentes mantiveram acordos anticompetitivos.

(xi) TRENSURB e CBTU – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

783. Por fim, os acordos anticompetitivos entre os concorrentes estenderam-se aos projetos destinados à aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte, conduzidos respectivamente pela Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

784. Em síntese, CAF e Alstom mantiveram contatos que resultaram na eliminação da competição e divisão entre elas das licitações promovidas pela TRENSURB e pela CBTU. Em razão do ajuste, consta que o escopo de cada projeto seria dividido em 93,14% e 6,86% para cada empresa, alternando-se apenas os projetos para os quais os percentuais se aplicavam, ou

VERSÃO PÚBLICA

seja: se a Alstom ficasse com 93,14% da licitação em Porto Alegre, a empresa ficaria com 6,86% do escopo do projeto em Belo Horizonte.

785. Ao final, observou-se que tal divisão foi efetivamente implementada³⁴⁷, em valores idênticos em Belo Horizonte e muito semelhantes em Porto Alegre: a Alstom foi majoritária no consórcio em Porto Alegre (87,3%) e minoritária em Belo Horizonte (6,86%), e a CAF, majoritária no consórcio em Belo Horizonte (93,14%) e minoritária em Porto Alegre (12,7%) (fls. 3771/3782 do “Apartado”).

786. A demonstrar que essas licitações foram negociadas em conjunto por Alstom e CAF, que dividiram os escopos dos dois projetos de modo a compensarem uma à outra, transcreve-se abaixo o e-mail “Divisão de Escopo”, apreendido na Alstom e datado de 06 de novembro de 2012 (fls. 3783/3785 do “Apartado”), dois dias antes da data para a entrega de proposta da licitação promovida pela CBTU. Nesse e-mail, Agenor Filho³⁴⁸ (CAF) envia a Luiz Ferrari (Alstom) a divisão do escopo resultante das últimas conversas entre as duas empresas sobre os projetos de Belo Horizonte e Porto Alegre. No corpo do texto, ele informa:

Conforme nossas últimas conversas, informamos que o menor preço, para o fornecimento dos truques para TRENSURB, conforme escopo em anexo, é de R\$ 33.000.000,00 (trinta e três milhões de reais).

Acreditamos que assim tenhamos chegado ao valor possível para ambas as empresas o que nos permitirá assinar o acordo.

Em breve estaremos enviando nossos comentários ao acordo.

Face ao mínimo tempo disponível para agilizarmos todos os procedimentos solicitamos uma resposta o mais rápido possível.

³⁴⁷ Tais informações podem ser confirmadas pelos documentos da (i) RDC nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC (metrô de Belo Horizonte), fls. 857, SEI 0207120, vencido pelo Consórcio Frota BH, na proporção CAF 93,14% e Alstom 6,86%; e (ii) Termo de compromisso de Constituição de Consórcio apresentado à fl. 1921, SEI 0208562 e 0208563, vencido pelo Consórcio Frota POA, na proporção Alstom 87,3% e CAF 12,7%.

³⁴⁸ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

787. E, em anexo, encaminha a divisão:

DIVISÃO DE ESCOPO						
TRENSURB - 15 TUE's 244.000	Alstom = 209.508 85,9%	CAF = 34.493 14,1%	Empresa	Valor Venda kR\$	% Orçamento	
Escopo total do fornecimento, exceto truques e engates		Alstom	209.508	85,9%		
Fornecimento de truques completos (exceto motores) para 15 trens de 4 carros cada com 50% de motorização incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação		CAF	27.000	11,1%		
Fornecimento dos sistemas completos de engate automático e semi-permanentes para 15 (quinze) trens de 4 (quatro) carros cada, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação		CAF	5.850	2,4%		
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo		CAF	1.643	0,7%		
CBTU/BH - 10 TUE's * 163.612	Alstom = 30.408 18,6%	CAF = 133.204 81,4%	Empresa	Valor Venda kR\$	% Orçamento	
Escopo total do fornecimento, exceto tração e ATC		CAF	133.204	81,4%		
Fornecimento de 20 equipamentos ATC incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação		Alstom	11.460	7,0%		
Fornecimento de 10 conjuntos de tração completos com motores (sem redutores) para 10 trens de 4 carros cada com 50% de motorização, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação e integração dos motores aos truques		Alstom	17.500	10,7%		
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo		Alstom	1.448	0,9%		

* Orçamento calculado a partir do orçamento divulgado na A.Pública (kR\$ 3.221/carro sem impostos) acrescido dos impostos IPI=0% / PIS + Cofins=9,25% + ICMS=12%). Não considerada a diferença da alíquota inter-estadual do ICMS

788. Ora, embora a entrega de propostas para a licitação da TRENSURB já tivesse ocorrido, faltavam apenas dois dias para a entrega das propostas técnica e comercial para a CBTU. Isto posto, o documento comprova que as empresas combinaram uma alternância quanto ao tamanho de sua participação nos consórcios de cada uma das licitações. Mas não só isso: tendo em vista a ausência de outros competidores, a parceria entre as empresas para os dois projetos não era resultante de imperativos técnicos ou econômicos, mas sim uma divisão de mercado com vistas a eliminar a competição entre elas e garantir preços supra competitivos.

789. Com vistas a elucidar tal alegação, documentos apreendidos na Alstom comprovam o conluio entre CAF e Alstom para falsear a concorrência nesse certame, consistentes nos e-mails intitulados “TRENSURB / CBTU BH: Acordo”³⁴⁹, datados de 06/11/2012 (fls. 1162/1164 do “Apartado”). Veja-se que a Alstom não apenas tinha condições de disputar sozinha as licitações, como estava preocupada em evitar uma guerra de preços que não seria boa para nenhuma das

³⁴⁹ Tradução livre de “TRENSURB / CBTU BH: Agreement”.

VERSÃO PÚBLICA

duas empresas (CAF e Alstom), pois os preços cairiam muito, razão pela qual seria melhor insistir na divisão. É o que se depreende da sequência de e-mails abaixo.

790. Inicialmente, Eduardo Basaglia envia a Philippe Dufosse, com cópia a Bertrand Delpierre, Marco Contin, Wagner Ribeiro, Luiz Ferrari e Michele Viale (todos Alstom), os últimos números do acordo com a CAF (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor nos dê uma resposta rápida sobre eles.

TRENSURB = 33 Milhões de Reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 Milhões de Reais (ATC) (tradução livre, grifo nosso)

791. Bertrand Delpierre (Alstom) responde então que isso não seria aceitável, pois, assim, a Alstom teria que “compensar”, sendo imperativa que a participação da CAF ficasse limitada ao “famoso 12%” (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Conforme discutido durante esta tarde, TRM/RCM, isso não é aceitável. A participação da CAF em Porto Alegre deve ser limitada aos famosos 12% dos 244 milhões de reais => 28,8 milhões de reais. Se aceitarmos mais, então a Alstom deverá compensar, e isso não é aceitável.

792. Na sequência, Luiz Ferrari (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Caso CAF não aceite esses números, qual seria a alternativa?

793. Michele Viale (Alstom) responde então que a Alstom poderia ir sozinha na licitação, demonstrando que o consórcio com a CAF não era tecnicamente e/ou financeiramente necessário (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Vamos SOZINHOS!

O que podemos fazer? Compensar, também, os 5 milhões de reais da CAF?

Todos precisam fazer o seu trabalho” Por favor, negocie e discuta com a CAF essas duas alternativas:

Não continuar

Sozinho com a GM

794. Ao final, e evidenciando de forma objetiva o conluio realizado entre Alstom e CAF, Marco Contin (Alstom) informa que a Alstom tem informações de que apenas Alstom e CAF participariam da licitação e, no caso de a Alstom decidir participar sozinha, as empresas

VERSÃO PÚBLICA

poderiam entrar numa guerra de preços que não seria boa para ninguém (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Neste exato momento, a informação que temos é que não temos concorrente (somente a CAF), caso decidamos ir sozinhos, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e que entraremos em uma guerra de preços que não é boa nem para nós nem para eles.

Nosso preço pelo boggie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso boggie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso (grifos nossos)

795. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes, planilhas com divisão de mercado e escopo das licitações negociadas, anotações pessoais apresentadas pelos próprios Signatários ou documentos apreendidos na sede das empresas Representadas, vários dos quais na própria Alstom.

796. Por outro lado, não procedem os argumentos de defesa suscitados pela Alstom ao longo de sua defesa e de suas alegações finais perante a SG/CADE. Os seus argumentos de defesa da Representada já foram rebatidos ao longo da explicação do mérito, no momento oportuno, e, em síntese, restou demonstrado que a SG/CADE não questionou ou considerou como ilegais as figuras dos consórcios ou subcontratações previstas na Lei 8.666/93, ao contrário do reiteradamente suscitado pela empresa.

797. Da mesma forma, esta SG/CADE não questiona que, em determinados momentos, por questões técnicas ou de complementariedade de produtos ou serviços, as empresas devem conversar com outros agentes, de forma a, juntos, ofertarem em consórcio uma proposta mais competitiva. Ocorre que as provas coligidas ao longo da instrução e detalhadas ao longo do mérito e da individualização acima comprovam que (i) as empresas se reuniam desde antes do lançamento do edital para discutirem – conjuntamente – os vários cenários de consórcios e participações individuais das empresas e/ou subcontratações, de forma a dividirem o escopo da licitação e darem uma aparência de competição que de fato não existia entre elas; (ii) as discussões anticompetitivas acima não se referiam a questões técnicas, e nem possivelmente – como observado em alguns documentos – resultavam em propostas mais competitivas, gerando, ao contrário do esperado, um valor mais alto para a Administração Pública, razão pela qual não procedem os argumentos da Representada.

798. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa Alstom constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei

VERSÃO PÚBLICA

nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

799. Com relação às pessoas físicas empregadas da Alstom que implementaram os acordos anticompetitivos, passa-se à individualização da conduta destes indivíduos.

IV.1.1.1 Antonio Joaquim Charro

800. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Antônio Joaquim Charro (“Antonio Charro”), em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

801. Antonio Charro era Gerente de Projetos da Alstom desde dezembro de 2000 até 05/01/2007 e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 1147, 1274/1380 e 3754/3757 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

802. Nesse sentido, destaca-se e-mail referente à 1ª rodada de acordos colusivos referentes aos trens da CPTM, enviado por David Lopes para Antonio Charro (ambos da Alstom) referente aos acordos colusivos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100 (fls. 1274/1380 do “Apartado”):

Apos acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-T'Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo Consórcio CONSMAC (Altsom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...) (grifos nossos)

803. Nesta mensagem eletrônica foi anexado documento intitulado “divisão do escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão de escopo entre as empresas envolvidas no acordo colusivo (fls. 1147 do “Apartado”). Destaca-se que, neste e-mail, também há afirmação de que Alstom e CAF **deverão subcontratar as empresas Bombardier, TTrans e Temoinsa por necessidade política:**

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Divisão da contratação.

Consórcio composto por ALSTOM e CAF;

Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, T TRANS e TEMOINSA

VERSÃO PÚBLICA

804. Ademais, ainda quanto à 1^a rodada de acordos colusivos nas licitações de trens realizada pela CPTM, destaca-se documento de fls. 3754/3757 do “Apartado”, no qual, mais uma vez são abordadas questões operacionais da subcontratação da Bombardier - que participou da licitação, de forma independente - pelo Consórcio CONSMAC (fls. 3754/3757 do “Apartado”):

**Re: Subcontratação Manutenção TUE's
Série 2100**

From: CN=David Lopes-2/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM
To: 1. andras.mesics@br.transport.bombardier.com
 2. manuel-carlos.rio@br.transport.bombardier.com
 3. serge.van_themsche@br.transport.bombardier.com
 4. miriam.pulino@br.transport.bombardier.com
CC: 1. CN=Rubens
 REZENDE/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
 2. CN=Antonio
 CHARRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
 3. cafsaopaulo@cafbrasil.com.br
 4. murilo@cafbrasil.com.br
 5. jalcaide@caf.es
 6. mrcccons@uol.com.br
 7. juribe@cafbrasil.com.br
Subject: Re: Subcontratação Manutenção TUE's Série 2100
Sent: 2002-10-01 15:50:24.010000 UTC



Also found in: (\$All)/Re: Subcontratação Manutenção TUE's Série 2100 [24BE]

A seguir comentamos os pontos do seu e-mail:

Desde o início das negociações foram feitas adequações aos instrumentos visando formatar as subcontratações nas condições inicialmente combinadas, atender as exigências de contratações das empresas participantes do Consórcio CONSMAC e, principalmente, adaptar as subcontratações ao regime de transferência integral de garantias, direitos e obrigações constantes no contrato com o cliente final.

805. Importante destacar que representantes da Alstom, Bombardier e CAF foram destinatários e/ou copiados no e-mail acima. Também é importante evidenciar que a Bombardier se apresentou como concorrente independente durante o certame. Ademais, apesar do e-mail ser posterior à entrega de propostas, esta SG/CADE apresentou de forma exaustiva que o contato entre concorrentes se iniciou ao menos em meados de 2001, o que indica que o documento acima visava a manutenção de tal acordo, principalmente quanto às subcontratações, instrumento utilizado para compensar as demais empresas por sua participação.

806. Ressalta-se que, diferentemente do alegado por Antonio Charro em sua defesa administrativa, de que ele não tinha poder de decisão e que apenas atuaria em reuniões quando o consórcio já estava constituído, verifica-se que, embora o contrato entre o consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) e a CPTM já tivesse sido assinado em 1º de setembro de 2002, Antonio Charro recebeu e-mail em 03 de setembro de 2002, no qual representantes da Alstom ainda negociavam a subcontratação de empresas que se apresentaram como concorrentes no certame, com o intuito de gratificá-las por terem viabilizado o êxito do seu consórcio na Concorrência Internacional nº 002/01, realizada entre 1999 e outubro de 2001, referente à manutenção de trens da Série 2100.

807. Ou seja, neste momento, Antonio Charro não só teve conhecimento do ilícito, como a Alstom logrou êxito no certame através de um acordo anticompetitivo. Ademais, não parece razoável que um Gerente de Projetos da empresa não tivesse ciência das tratativas que

VERSÃO PÚBLICA

abarcavam a Concorrência Internacional nº 002/01 e, tampouco, que não tivesse conhecimento das negociações que envolviam tal projeto, inclusive aquelas ilícitas, tendo em vista que o Representado era responsável pelas demandas relacionadas aos projetos que a Alstom participava.

808. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Antonio Charro participou das discussões de divisão do escopo da licitação, inclusive sobre a definição das empresas concorrentes que seriam subcontratadas para viabilizar o acordo, ou, no mínimo, tinha conhecimento da atividade colusiva investigada, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.2 *David Lopes*

809. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de David Lopes em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

810. David Lopes era Gerente de Operações de Serviços e Assistência Técnica da Alstom até 2006 e foi Diretor Comercial da Temoinsa entre 2006 a 2012, diante disso, passa-se à individualização da sua conduta enquanto funcionário da Alstom.

811. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 895/898, 1274/1380, 1147 e 3754/3755 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

812. Evidência de participação dele no conluio é o documento apreendido na Alstom, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23 de julho de 2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18 de julho de 2002 sobre a Série 2100 (Manutenção dos trens – 1ª rodada – CPTM), das quais participaram representantes da Alstom, CAF, Bombardier e Procint, destacando-se os Representados **David Lopes (Alstom)**, Murilo Cunha, José Regueiro, Wagner Ibarrola, Carlos Leopoldo (todos da CAF) e Manuel Filho (Bombardier). Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF) faria das empresas Bombardier (concorrente que havia participado do certame), Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens) e TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que havia participado do certame).

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE’s da série 2100 da CPTM.

Ass.: Pauta de reunião com CAF - 16 e 18/jul/02.

VERSÃO PÚBLICA

(EM VERMELHO SÃO AS DECISÕES TOMADAS PELAS EMPRESAS)

Participantes: **ALSTOM: (Rubens parcial / David / Vitor parcial)**

CAF: (Murilo parcial / Uribe / Pepe Alcaide / Wagner parcial / Carlos parcial)

PROCINT: Luiz Álvaro

BOMBARDIER: Manuel (parcial)

1. Divisão física do escopo:

- ✓ Consorciada ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
- ✓ Consorciada CAF: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos e de freio;
- ✓ Sub Contratada BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e conversor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração);
- ✓ Sub Contratada TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ SubContratadas T TRANS/Tejofran: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis;
- ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;

813. Tal como destacado ao longo desta Nota Técnica, as tratativas entre os concorrentes continuaram e, em 03 de setembro de 2002, David Lopes encaminhou mensagem eletrônica para outros funcionários da Alstom, originariamente recebida por Juan Maria Iniguez (Alstom) em 15 de julho de 2002 – referente aos acordos colusivos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100 (fls. 1274/1380 do “Apartado”):

Apos acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-T'Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo Consórcio CONSMAC (Altsom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)³⁵⁰ (grifos nossos)

³⁵⁰ Na CAF, foi apreendido documento intitulado “Acordo Interno de Interfaces” – referente à prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100 – no qual constavam como partes a Alstom/CAF (integrantes do Consórcio CONSMAC, vencedor da licitação), e Bombardier, Temoinsa e TTrans/Tejofran como subcontratadas

VERSÃO PÚBLICA

814. Nesta mensagem eletrônica, foi anexado documento intitulado “divisão escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão de escopo entre as empresas envolvidas no acordo colusivo – recordando-se que as empresas a serem subcontratadas, Bombardier, TTrans (integrante do Consórcio Trem Azul) e Temoinsa, haviam se apresentado como licitantes independentes no certame, atuando como concorrentes do Consórcio CONSMAC – bem como informações a respeito do impacto da subcontratação da formação de preços do Consórcio (fls. 1147 do “Apartado”)

815. Importante destacar que no e-mail acima, apreendido na Alstom, está previsto “**Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio Alstom/CAF alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58**”. Ora, a corroborar que a subcontratação não seguiu a lógica legal e economicamente prevista de tal instituto - como pretendem ressaltar os Representados -, verifica-se que ela resultou em um aumento de 15% no valor da proposta apresentada pelo Consórcio CONSMAC. Veja-se que, tendo sido o Consórcio CONSMAC habilitado desde o início, ele teria condições de entregar o objeto licitado, mas resolveu subcontratar alguém que aumentou o total da proposta, ao invés de torná-la mais competitiva, argumento esse que exclui qualquer racionalidade econômica e apenas corrobora que as subcontratações em questão se prestaram a implementar a formação do cartel na licitação para prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100, e que o aumento da proposta visaria recompensar as empresas subcontratadas pela apresentação de propostas de cobertura no certame, o que resultou em prejuízos ao Erário.

816. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado David Lopes participou da atividade colusiva investigada, tendo encaminhado e recebido ao menos dois e-mails com conteúdo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.3 *Eduardo Cesar Basaglia*

817. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Eduardo Cesar Basaglia (“Eduardo Basaglia”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

818. Eduardo Basaglia ingressou na Alstom ainda em 1997 como Chefe de contratos e, em 2012 – época da conduta – o Representado ocupava o cargo de Gerente Comercial. Segundo destacado em sua própria defesa, tinha como principal função preparar as ofertas comerciais da empresa de acordo com o edital de licitação publicado.

819. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Eduardo Basaglia em conduta anticompetitiva, citam-se as fls.1162/1164 do “Apartado” como exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição

(fls. 3726/3753 do “Apartado”). As subcontratadas, inclusive, indicaram representantes para atuarem na gestão do Consórcio CONSMAC (*vide* Organograma constante das fls. 2503/2506 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

820. Inicialmente, a fim de contextualizar a participação do Representado na conduta, destaca-se que em 2012, CAF e Alstom mantiveram contatos que resultaram na eliminação da competição e divisão entre elas das licitações promovidas pela Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), destinadas à aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte, respectivamente. O acordo destinou-se a eliminar a disputa e dividir as duas licitações entre as empresas Alstom e CAF, o que foi implementado por meio de dois consórcios entre as empresas: um na licitação de Porto Alegre (“Consórcio POA”) e outro na licitação de Belo Horizonte (“Consórcio Frota BH”).

821. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls.1162/1164 do “Apartado”. Tal documento demonstra a imposição, por parte de funcionários da Alstom, de um limite de participação da CAF no Consórcio POA de 12%. Inclusive, foi Eduardo Basaglia quem deu início a troca de mensagens, informando os demais representantes da Alstom a respeito da porcentagem de participação das empresas Alstom e CAF nos consórcios POA e Frota BH, formada por ambas (fls.1162/1164 do “Apartado”), ressaltando que não seria interessante a participação autônoma da Alstom, tendo em vista que, dessa forma, a CAF também apresentaria proposta competitiva e ambas as empresas entrariam em uma “guerra de preços”, o que, na visão dos Representados, não seria boa para nenhuma das empresas:

Neste exato momento, a informação que temos é que não temos concorrente (somente a CAF), caso decidamos ir sozinhos, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e que entraremos em uma guerra de preços que não é boa nem para nós nem para eles.

Nosso preço pelo bogie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso bogie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso (grifos nossos)

822. Na sequência, Eduardo Basaglia envia para outros funcionários da Alstom os últimos números do acordo com a CAF, tradução livre:

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor nos dê uma resposta rápida sobre eles.

TRENSURB = 33 Milhões de Reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 Milhões de Reais (ATC) (grifo nosso)

823. Dessa forma, não há que se falar que a Alstom estava apenas tentando apresentar *uma proposta técnica e financeiramente mais eficiente para o entre público*, como alega o

VERSÃO PÚBLICA

Representado em sua defesa administrativa. Na verdade, tal troca de mensagens – cujo conteúdo é explícito no sentido de existir acordo anticompetitivo entre a Alstom e CAF, o qual foi realizado com a contribuição ativa de Eduardo Basaglia – e o cargo que o Representado ocupava à época dos fatos, qual seja, de Gerente Comercial, torna indubitável não só ele tinha conhecimento, como coordenou o acordo anticompetitivo, de forma a beneficiar a Alstom e CAF, evitando a efetiva concorrência entre ambas nas licitações promovidas pela TRENsurB e CBTU.

824. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Eduardo Basaglia não só tinha conhecimento do ilícito, como também negociou as porcentagens da Alstom e CAF no contexto das licitações RDC nº 002-2012 e RDC nº 001/2012, promovidas pela CBTU e TRENsurB, respectivamente, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.4 *Francisco de Assiz Perroni*

825. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Francisco de Assiz Perroni (“Francisco Perroni”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

826. O Representado foi contratado em 09 de janeiro de 1997 como Gerente de Projetos. Em outubro de 1999 passou a ser Gerente de Propostas da Alstom. Em 2005, houve alteração de suas funções, passando a ser Gerente de Projeto e, posteriormente, assumiu o cargo de Superintendente de Projetos da Alstom.

827. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Francisco Perroni em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, as fls. 1424/1448, 1216/1217 e 1412/1414 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo oclusivo.

828. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 1424/1448 do “Apartado”, referente à Linha 5 do Metrô de São Paulo. Trata-se de e-mail apreendido na sede da própria Alstom, o qual contava com apresentação em *PowerPoint* anexo, que ressaltava, entre outras coisas, que na fase de pré-qualificação, a Alstom poderia fazer acordo com concorrentes a fim de ganhar a licitação.

829. Destaca-se que, ciente dos riscos das informações contidas na apresentação, Francisco Perroni, Gerente de Propostas da Alstom, encaminha outro e-mail aos mesmos destinatários, cerca de 1 hora depois, contendo a mesma CADEia de mensagens anterior acrescida da seguinte

VERSÃO PÚBLICA

advertência, evidenciando um cuidado para garantir a ocultação do conluio, típica preocupação entre membros de um cartel (fls. 1424/1448 do “Apartado”, destaques nossos):

Por favor considere a informação enviada abaixo como **EXTREMAMENTE CONFIDENCIAL**. É proibida a divulgação desta informação a outras pessoas, principalmente para FUNCIONÁRIOS DA CPTM. A CPTM não possui este tipo de informação. É muito perigoso divulgar qualquer item/assunto incluso na apresentação enviada para você. Estamos, por favor, solicitando a você que destrua a apresentação abaixo enviada. **Não mostre** qualquer informação de nossa apresentação para ninguém em visita à OMEGAT (grifo no original)

830. Quando da realização do projeto da Linha 2 do Metrô de São Paulo (Linha Verde), Francisco Perroni volta a participar de acordos anticompetitivos. Assim, conforme documento de fls. 1216/1217 do “Apartado”, o Representado recebe e-mail em 03 de janeiro de 2005, ainda antes da publicação do edital em 15 de janeiro de 2005, com dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, pelo conjunto probatório coligido nos autos, seriam as cinco empresas participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans), tradução livre:

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSP:

1) Preços de referência de los 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

831. Além disso, e-mail apreendido na Alstom, o qual corrobora o relato dos Signatários e demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame, mais uma vez a mensagem eletrônica é enviada anteriormente à apresentação das propostas. Pelo referido e-mail, cujo assunto é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, sendo o Representado mais uma vez copiado, a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta. Nota-se que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo contratar as empresas do consórcio concorrente (fls. 1412/1414 do “Apartado”, destaques nossos):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme discriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

VERSÃO PÚBLICA

(...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier

832. Além do mais, tendo em vista as funções desempenhadas pelo Representado, cujo último cargo foi Superintendente de Projetos da Alstom e, até 2005, Gerente de Projetos, torna-se mais evidente a efetiva participação de Francisco Perroni no conluio, haja vista que o Representado não tinha só ciência do ilícito, como também corroborou com a organização de tais acordos ilícitos, tendo, inclusive, ciência da gravidade das informações trocadas, vez que ressaltou o caráter estritamente confidencial dos e-mails trocados.

833. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Francisco Perroni não só tinha conhecimento do ilícito, enviou e-mails para viabilizar as negociações (inclusive com apresentações de cenários para colusão) que envolveram o projeto da Linha 5 – Metrô São Paulo e Linha 2 – Metrô São Paulo, tendo em vista que enviou um dos e-mails e foi copiado em, pelo menos, dois deles, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.5 *Francisco Essi Amigo*

834. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Francisco Essi Amigo (“Francisco Amigo”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

835. Francisco Amigo foi Diretor de Clientes da Alstom entre os anos de 2006 e 2008. Nessa época, ele gerenciava a execução do contrato de Manutenção que estava em curso no Distrito Federal e era feito pela Alstom.

836. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Francisco Amigo em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 563 e 572/573, 579, 1311/1312, 1371/1373 e 814/822 do “Apartado”, por exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

VERSÃO PÚBLICA

837. Primeiramente, destaca-se a nota de despesa nº 100115303 de Everton Rheinheimer (Siemens), na qual consta referência à reunião entre Francisco Amigo (Alstom) e representantes da Serveng, para discutir a divisão da licitação que seria promovida pelo Metrô DF (fls. 560):

26.01.2006 C O M P R O V A N T E D E D E S P E S A S D E V I A G E M				
Nome	EVERTON RHEINHEIMER		RELATÓRIO	
Nº pessoal	12487	SIEMENS LTDA	Anhanguera	
Nº viag	100115303	0101 Anhanguera	Centro cns806050	
R O T E I R O D A V I A G E M				
Destino da viagem	Motivo/Local/País	Tp.viagem espec.emp		
26.01.2006 08:00 -	Diversos	PEQUENAS DESPESAS		
26.01.2006 08:30	SAO - Everton			
	Brasil			
C O M P R O V A N T E I N D I V I D U A L				
Data	NºD	Documento	IVA	Montan. em BRL
26.01.06	001	REPRESENTAÇÃO TER	C0	637,50
26.01.06	002	REPRESENTAÇÃO TER	C0	147,00
26.01.06	003	DESP CONDUÇÃO TAX	C0	40,00
Montante reembolso comprov.indiv.em BRL				824,50
M O N T A N T E S T O T A I S				
Total das despesas BRL				824,50
A T R I B U I Ç Ã O D E C U S T O S				
despesas viagem a transferir (com receptor CO) Em : BRL				824,50
824,50 BRL	a:			
	Empresa	5510		
	Divisão	520		
	Centro custo	8060500000		
Informações adic.do comprovante individual				
NºD Doc.	Mont.	Moeda	Data	até
001 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificacão Local	637,50	BRL	26.01.06	26.01.06
	Repres. em 24.01.06			
	CPTM Reforma			
	São Paulo			
002 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificacão Local	147,00	BRL	26.01.06	26.01.06
	Repres. em 06 e 23.01.06			
	Metrô DF - reunião c/Sr. Alstom e Serveng			
	São Paulo			
003 DESP CONDUÇÃO T Descrição Justificacão Local	40,00	BRL	26.01.06	26.01.06
	Táxi em 20.12.06			
	Metrô DF - reunião c/Sr. Amigo, Alstom			
	São Paulo			

838. De acordo com os Signatários, especificamente quanto às negociações entre Siemens e Alstom, o acordo no projeto de manutenção do Metrô DF teria sido vinculado a uma subcontratação da Siemens nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo, referência essa que consta de provas trazidas aos autos, inclusive em documento apreendido na Alstom.

839. Nesse mesmo sentido, o e-mail de fls. 563, intitulado “Negociações c/ Alstom ref. Metrô DF”, Everton Rheinheimer (Siemens) relata ligação de Francisco Amigo para discutir negociações envolvendo o projeto do Metrô DF. Ao final, menciona-se reunião a ser realizada com Francisco Amigo, a fim de chegar a um acordo (destaques nossos):

Recebi hoje uma ligação do Amigo perguntando se nós (ainda) vinculamos a subcontratação nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 a um acordo no Metrô DF. Eu ‘refresquei’ a memória dele quanto a nossa conversa antes do Natal, onde deixei be, [sic] claro que teríamos que tratar os dois temas concomitantemente. Pelo que me lembro, ficaste de falar com Ramon para confirmar esta posição.

Marquei uma reunião com o Amigo no dia 20-jan. para tentarmos chegar a um acordo.

VERSÃO PÚBLICA

840. Documentos apreendidos na sede da Alstom, também corroboram a ocorrência destes encontros, bem como o conteúdo ilícito discutido entre os concorrentes (fls.1311/1312 do “Apartado, destaque nosso”):

Reunião ontem com a Siemens infrutífera. Nosso interlocutor (Lumbroso) disse que não haveria a menor possibilidade em ceder o CBTC/CCO. Eles disseram que para eles também tratava-se de item estratégico mas que, por via das dúvidas, falaria com velhos conhecidos nossos, responsáveis pelas decisões da S: Gerard Yelloz e Yves Antonini.

Quanto ao equity também disse que iria tentar alguma coisa, porém já sabendo de antemão do desinteresse deles em investir.

Ficamos no aguardo de um posicionamento deles.

Troquei idéia com o Amigo e soube também do posicionamento bizarro deles com relação à BSB.

A postura do representante da S é no mínimo insensata. Acho que ele ganhou + 1 ano para tentar fazer alguma coisa, já que o cacife dele em Erlangen deve estar em baixa em função da falta de resultados.

841. Entretanto, o documento que consolida todas as exposições feitas acima é a “ata”, na qual se previa a porcentagem de serviço pertinente ao Consórcio vencedor e às empresas subcontratadas. Além disso, verificam-se os preços a serem apresentados na licitação (fls. 597). Ademais, ao fim, encontram-se as assinaturas dos envolvidos neste acordo, destacando-se a de Francisco Essi Amigo (FEA), como evidenciado abaixo (destaques nossos):

Memória de Negociações

CONDIÇÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

1. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16%-14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.

3. Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.

VERSÃO PÚBLICA

4. No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.

5. No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.

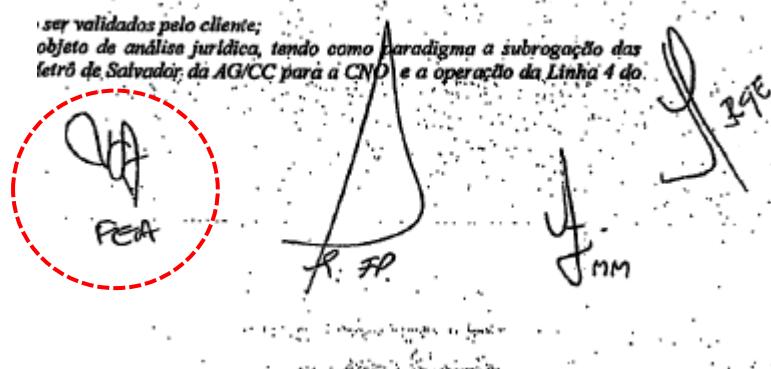
6. Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.

7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual.

8. Considerando que somente poderão ser, formalmente, subcontratados serviços num montante de 35% do valor do contrato, caberá ao Consórcio perdedor, definir quem será (ao) as empresas formalmente subcontratadas. Os custos referentes à bi-tributação, depois das devidas compensações, serão rateados, na proporcional global apresentada no item 1 acima.

9. O escopo subcontratado, a partir do sétimo mês do contrato, deverá ser subrogado pelo Consórcio vencedor ao Consórcio perdedor, dentro dos percentuais apresentados nos itens 2 e 3 acima. Assim, construir-se-á condições para emissão de atestado em nome do Consórcio perdedor, sem a ressalva da subcontratação.

10. Fica estabelecido que cada parte irá atuar na busca dos seus interesses para maximizar sua nota técnica, admitindo-se ações de natureza administrativa junto ao cliente. As empresas acordam que não haverá ação judicial de uma parte contra outra(...)"



842. Já os documentos de fls. 814/822 do “Apartado” retratam a participação de Francisco Amigo em outro projeto, qual seja, o da Linha 2 (Linha Verde) do metrô de São Paulo. Trata-se de anotação manuscrita, feita antes da disponibilização do edital, apreendida na Alstom. Nesta anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Borges, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSp Linha 2. Sobre esse assunto, há referência a

VERSÃO PÚBLICA

Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (destaques nossos):

10/01/05 Reunião Comercial

part. P. Borges / F. Nunes / R. Tsunide / R. Corrêa
W. Rebeiro / R. Greco / P. Stuart.

1) CMSp Linha 2

- 1º Adjudamento 12/01/05
- Orçamento mesmo cl. adjudamento
nos suficiente 115ME → 180ME
 - ↳ Metrô ↳ nosso
- Hoje Metrô adiou novamente para 188ME → nosso visto 225.
- ações: simplificação dos sistemas
é este grande feira (12/01/05)
- ↳ TIS ↳ envolvidos.
- ↳ INFRA

2) parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de B. Finalização:

- ↳ Bombardier vai cl. a gente
- Balfour Beatty - está em reunião bastante complicado, por isso vai junto com a gente.

843. Este documento corrobora que as empresas combinaram quem faria parte de cada consórcio e para quem ele seria adjudicado, demonstrando a continuidade dos contatos entre concorrentes.

844. Em sua defesa administrativa, Francisco Amigo alega que, quanto à licitação de Metrô no Distrito Federal, qualquer que fosse o competidor no certame, este teria interesse em contatar a Alstom, tendo em vista que a empresa fabricou os trens que circulavam no DF. Na verdade, para evitar qualquer disputa mais acirrada que efetivamente significasse ofertar um menor preço e, por consequência, mais competitivo, a Alstom, também por meio de seu funcionário Francisco Amigo, manteve contatos anticompetitivos para dividir o certame e evitar uma efetiva concorrência.

845. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Francisco Amigo participou dos ilícitos, tendo em vista que recebeu e-mails e compareceu a reuniões com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I,

VERSÃO PÚBLICA

II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.6 *Isidro Ramon Fondevila Quinonero*

846. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Isidro Ramon Fondevila Quinonero (“Isidro Quinonero”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

847. Isidro Quinonero ingressou na CMW Equipamentos, posteriormente Alstom, como Gerente de Fabricação em 1986. Em 2005 até 31 de janeiro de 2012, ocupava o cargo de Diretor Geral de Transporte da Alstom.

848. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Isidro Quinonero em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 563, 566, 569 e 1306/1308, 1360/1362, 1165/1166, 1355/1356 e 1402/1404 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

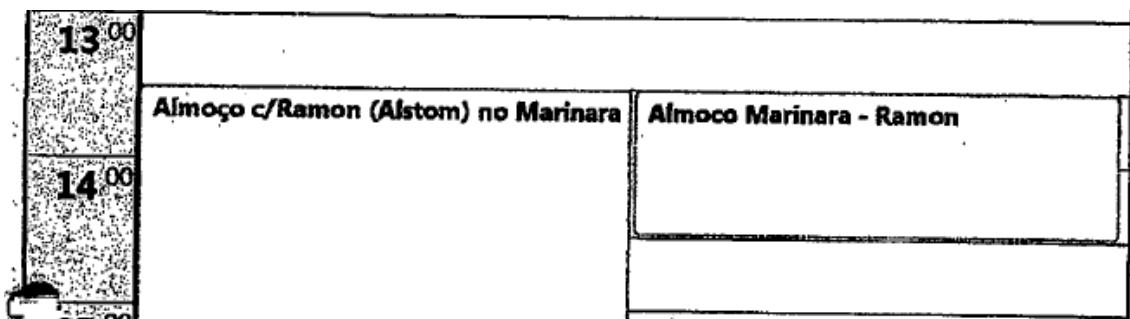
849. Nesse sentido, destaca-se documento de fls. 566, no qual Newton Duarte envia resposta para Everton Rheinheimer (ambos da Siemens), referente ao e-mail “Negociações c/ Alstom ref. Metro DF”, no qual é afirmado que irá falar com Isidro Quinonero sobre o assunto do certame de Metrô DF (fl. 563). Corroborando este cenário, evidencia-se a anotação do

VERSÃO PÚBLICA

calendário de Newton Duarte com os dizeres “Almoço c/ Ramon (Alstom) no Marinara” e “Almoço Marinara Ramon” (fls. 566):

From: **Duarte, Newton Jose Leme**
Sent: Wednesday, January 11, 2006 3:19:21 PM
To: **Rheinheimer, Everton**
Subject: RE: Negociações c/ Alstom ref. Metro DF

Otimo, vou tentar falar com o Ramon antes disso. Forte abraco, **Newton**



850. Em e-mail enviado por Everton Rheinheimer, ele afirma que o representado Isidro Quinonero estaria “enrolando mais uma vez” (fls. 569):

VERSÃO PÚBLICA

From: **Rheinheimer, Everton**
Sent: segunda-feira, 23 de janeiro de 2006 08:27
To: **Quarte, Newton Jose Leme**
Subject: **Metro DF / Acordo com Alstom**

Prezado **Newton**,

Segunda-feira, 23.01.2006 as 14:00 hs. tenho uma reunião com o **Conselho Alstom / IESA / TCBR** para tentarmos um acordo.

Como ficou a tua conversa com o Ramon sobre a subcontratação da Siemens nos Lotes 1+2 da Linha 4? Qual a posição dele? Tenho a nítida impressão de que ele está nos enrolando mais uma vez! Sou da opinião de que devemos condicionar o acordo de Brasília a subcontratação nos Lotes 1+2.

Durante minha ultima reunião com o Paulo Borges no dia **19.01.2006** sobre uma possível cooperação no PPP da Linha 4, ele me informou (com toda a sua arrogância usual) que a Alstom estaria desenvolvendo um terceiro fornecedor de retificador controlado, já que o Metro não quer a Balfour Beatty. O que ocorreu, foi que a visita do pessoal do Metro SP ao Metro de Oslo, onde nossos retificadores controlados estão operando, foi um sucesso. Por estas e outras, acho que devemos endurecer com a Alstom.

→ A conversa do Renato Elly da **TCBR** durante o almoço de quinta-feira foi muito interessante, porem acho que eles não estão com esta bola toda. Segundo o Dep. Arruda, o Tadeu Felippelli está sem força junto ao Governador. Também não é de interesse do Governador cancelar esta Licitação.

Abraço,

Everton Rheinheimer
Siemens Ltda.
TS - Sistemas de Transporte
Tel. (55 11) 3908-2020

851. Embora nenhum dos e-mails tenha sido enviado diretamente por Isidro Quinonero, não se pode deixar de analisar pontos fundamentais sobre as provas colacionadas ao longo da instrução processual. Dentre eles: a recorrência com que são mencionadas as comunicações entre o representado e os representantes da concorrente Siemens para tratar da divisão do certame, bem como a posição que ocupa na administração da empresa e a ocorrência das reuniões presenciais. Tais fatores demonstram que não haveria como o Representado não saber dos fatos ou não ter participado do acordo ilícito.

852. Ademais, não procedem os argumentos de defesa trazidos pelo Representado, ou seja, (i) que os documentos foram produzidos unilateralmente pela Siemens e sem qualquer conhecimento do Representado, (ii) como a Alstom que produziu os trens que circulavam no DF, qualquer empresa interessada no certame a procuraria em busca de parcerias e/ou (iii) os documentos não seriam capazes de comprovar a existência de tais encontros entre concorrentes.

853. Note-se que, quanto aos itens (i) e (iii), o Representado, em sua defesa administrativa, não nega a realização da reunião, mas apenas questiona o valor probatório dos documentos apresentados, tópico suficientemente enfrentado por esta SG/CADE através da Nota Técnica nº 33/2015 (SEI 0049187). Ademais, quanto à alegação (ii), é importante rememorar que ao longo do mérito da presente Nota Técnica, a operacionalização do cartel entre as empresas Siemens, Alstom, MPE, MGE, Serveng, IESA e TC/BR foi exaustivamente demonstrada. Portanto,

VERSÃO PÚBLICA

torna-se incabível o argumento de que a Alstom fora procurada meramente porque fabricou os trens que estavam rodando no Distrito Federal.

854. Adiante, corroborando a participação do Representado Isidro Quinonero nos acordos ilícitos, ressalta-se as fls. 1306/1308 do “Apartado”. Trata-se de e-mail enviado por Cesar Ponce de Leon ao Representado (ambos da Alstom), quanto ao projeto de aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM. Tal e-mail demonstra os desdobramentos do processo de negociação para divisão do escopo da licitação. Também é utilizada linguagem cifrada, típica em casos de cartéis, mas que, a partir da análise do contexto da licitação e das demais evidências, indica que faz referência ao “amigo boina” (funcionário da CAF)³⁵¹, a “los rubios” (Siemens)³⁵² e ao “amigo amarillo” (funcionário da Rotem)³⁵³, além de referência à compensação – em caso de colaboração – nas licitações para manutenção e reabilitação de trens da CPTM (grifos nossos):

Falei com meu amigo boina. Ele disse que todo o problema são os “loiros” que querem tração e bogies para 102 e 320. Disse que também o amigo “amarelo” está ameaçando com uma liminar.

Estaria de acordo com acompanharmos em 64 e que, com alguma mudança, falemos amigavelmente sobre manutenção e reabilitação. (...) Pede ajuda com os “loiros”.

855. Ademais, evidência de sua participação no conluio por meio de contatos com concorrente pode ser ressaltada através do e-mail enviado por Luiz Ferrari (Alstom), de fls. 1165/1166 do “Apartado”, no qual Isidro Quinonero foi copiado, cujo conteúdo afirmava que a Alstom poderia executar o escopo da licitação da Série 5000, feita pela CPTM. Todavia, o que se verifica é o contato com concorrentes e para formar um “acordo global” que beneficiasse a todos os participantes do certame e eliminasse a competição (fls. 1165/1166 do “Apartado”, tradução livre, destaques nossos):

Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos)

Quanto ao convite aos boinas lhe expliquei que não há nada combinado, que buscávamos dividir o capital e eliminar ao mesmo tempo um competidor. Ele entendeu.

Tenho que chamar-lhe antes de quinta-feira à noite com as mudanças na RFP

856. Além disso, buscando ilustrar a existência de três “grupos” interessados no projeto, transcreve-se mais uma mensagem eletrônica, cujo assunto é “S 5000” – enviado antes da data

³⁵¹ “Los boinas” refere-se a empresa CAF, cuja sede é em Besain, País Basco, Espanha, e a boina é um símbolo tradicional do País Basco, usado com distinção de campeão em competições e eventos culturais, por exemplo.

³⁵² De maneira semelhante, o codinome “los rubios”, que em português significa “loiros” refere-se a Siemens, em referência à nacionalidade alemã da empresa.

³⁵³ Assumimos aqui que o codinome “amigo amarillo” refere-se a Hyundai, empresa sul-coreana, cuja população asiática é reconhecida por sua coloração de pele amarelada.

VERSÃO PÚBLICA

definida para apresentação de propostas e apreendido na Alstom. Este e-mail foi enviado com cópia para Isidro Quinonero (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

857. Destaca-se também outro documento, igualmente apreendido na Alstom, o qual corrobora o cenário de um alto intercâmbio de dados entre as empresas para celebrarem um acordo global e de que era possível executar o escopo do projeto individualmente. Em e-mail, copiado para Isidro Quinonero, Cesar Ponce de Leon afirma que seu amigo da CAF falaria com a Siemens (referida como “los rubios”) sobre uma proposta de divisão do projeto (fls. 1355/1356 do “Apartado”, destaque nossos):

Por fim, consegui falar com meu amigo. Esperam uma resposta dos loiros hoje ou amanhã. A proposta que fizeram é a que temos falado sempre: cada um ter a mesma participação, mas para os loiros seria renovar os existentes.

Nós dois pensamos que os loiros vão dizer que não. Se isso se confirmar, meu amigo quer ir sozinho e irá até a morte.

Verifica *in situ* se o Agenor confirma a postura.

Se não houver prorrogação não há forma de fazer nada.

858. Por fim, não pode se ignorar o fato de que o Representado era Diretor Geral de Transporte da Alstom à época dos fatos, cargo de chefia e direção. No entanto, não há nos autos qualquer indício de que este tenha se oposto ou tentado parar tais tratativas nitidamente ilícitas.

859. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Isidro Quinonero tinha pleno conhecimento dos ilícitos, tendo em vista que recebeu diversos e-mails com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra

VERSÃO PÚBLICA

a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.7 Júlio César Leitão

860. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Júlio César Leitão (“Júlio Leitão”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

861. O Representado ingressou na Alstom em 2001, como Analista Financeiro. Entre 2005 e março de 2008 exercia a função de Analista de Contratos Sênior.

862. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Julio Cesar Leitão em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 1412/1414 do “Apartado”, por exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

863. Como apontado, quanto ao projeto de extensão da Linha 2 do Metrô de São Paulo, há provas inequívocas da sua participação, conforme documentos de fls. 1412/1414 do “Apartado”. Neste documento, apreendido na sede da Alstom e enviado em data anterior à apresentação de propostas, comprova-se a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame. É importante ressaltar que esta mensagem eletrônica foi enviada pelo próprio Júlio Leitão a representantes das empresas Siemens, Balfour, Bombardier e TTrans, com o seguinte assunto: “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”. Nota-se que antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação de empresas que viriam a ser do consórcio concorrente (destaques nossos):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao “escopo de fornecimento” de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme discriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

(…)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

VERSÃO PÚBLICA

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier

864. Destaca-se que, diferentemente do alegado pelo Representado em sua defesa administrativa, na qual sustenta apenas ter ajudado na formação de preço da proposta a ser ofertada e que precisava saber o que cada uma das empresas consorciadas faria no projeto, o e-mail acima demonstra o contrário.

865. Em verdade, o Representado ultrapassou o limite condizente com as suas funções institucionais desempenhadas, quando, através de e-mail trocado com empresas concorrentes, solicitou que cada uma delas apresentasse seu “escopo de fornecimento”, inclusive com referência à subcontratação de empresas do consórcio concorrente e, destaque-se mais uma vez, em data anterior à apresentação de propostas.

866. Ora, não seria factível alegar que mesmo antes da apresentação de propostas, empresas que apresentaram-se como concorrentes no certame estavam analisando hipóteses de subcontratação por motivos técnicos ou financeiros. Mostra-se mais razoável que tal cenário era devido à divisão do escopo da concorrência entre os supostos participantes, de maneira em que todos pudessem se beneficiar do acordo anticompetitivo.

867. Ademais, embora Júlio Leitão tenha indicado em sua defesa administrativa e em posterior diligência (SEI 0387305) que exercia a função de Analista de Contratos Sênior entre 2005 e 2008, esta SG/CADE verificou que consta em base de dados públicos que o Representado foi Administrador da Alstom de 2005 a, pelo menos, 2011, retornando ao cargo em 2015. Aliás, importante ressaltar que o Representado, mesmo após intimação desta SG/CADE para apresentar os documentos comprobatórios dos cargos que ocupou, apresentou apenas o seu 1º contrato de trabalho, não comprovando, assim, as demais informações apresentadas. Ou seja, dados públicos e da RAIS indicam que Júlio Leitão ocupava cargo de chefia e direção e, mesmo assim, não há nos autos qualquer apontamento de que o Representado tenha contestado tais condutas ilícita, tal como se espera de um administrador de grande empresa privada.

868. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que enviou e-mail escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.8 Luiz Fernando Ferrari

869. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Luiz Fernando Ferrari (“Luiz Ferrari”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na

VERSÃO PÚBLICA

estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

870. O Representado ingressou na Alstom em 2/3/2006 e entre 2006 e 2012 ocupou o cargo de Diretor de Desenvolvimento de Negócios, Marketing e Vendas.

871. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Luiz Fernando Ferrari em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 1262/1264, 1337/1338, 1214/1215, 455/456, 369, 964/966, 738, 962/963, 1371/1373, 1141/1143, 743/747, 1415/1419, 1306/1308, 1296/1297, 1360/1362, 1402/1404, 1165/1166, 1268/1270, 1355/1356, 3769/3770, 1392/1393, 3783/3785 e 1162/1164 do “Apartado”, por exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

872. Evidência de sua participação no conluio por meio de contatos com concorrente pode ser ressaltada através do documento de fls. 1262/1264 do “Apartado”, referente a projeto de manutenção dos trens da CPTM, durante a 2^a rodada (2006 a 2008), no qual Luiz Ferrari recebe e-mail de outro representante da Alstom que relata conversa telefônica com Maurício Memória (Temoinsa, e identificado como “MM”) e que empresas como Temoinsa, Tejofran e IESA não deveriam ficar de fora de um acordo anticompetitivo (destaques nossos):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Teofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha??

873. Destaca-se que, no mesmo dia, o Representado respondeu o e-mail supracitado, alegando que a Alstom estava conversando primeiro entre as quatro grandes para depois ajustar a participação de empresas médias (Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa) conforme fls. 1337/1338 do “Apartado” (destaques nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

VERSÃO PÚBLICA

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantendo informado.

Outro ponto importante - o COBRAMAN I só pode ser aditado por "contrato emergencial", mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Aí existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos próprios (acho pouco provável).

Saludo,

Luiz Fernando

874. Além disso, outros documentos comprovam a existência do acordo, tal como e-mail apreendido na Alstom, trocado entre os concorrentes e referindo-se aos consórcios concorrentes. Tal e-mail é encaminhado por Luiz Ferrari, com o título "Reunião de Ontem", e a série de mensagens aborda negociações entre funcionários da Temoinsa e Alstom, de consórcios concorrentes, a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM. O documento abaixo evidencia que empresas e consórcios concorrentes estavam discutindo como as configurações de consórcio e os percentuais de participação seriam definidos, de forma a acomodarem os interesses e alocarem as empresas menores, para que elas não inviabilizassem a implementação do conluio (fls. 1214/1215 do "Apartado", grifos nossos):

J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>

02/08/2007 16:00

To <carlos.levy@br.transport.bombardier.com>,
FERRARI/BRSAO01/ Transport/ALSTOM@GA,
<agenor@cafbrasil.com.br>

Luiz-Fernando
"agenor"

cc

Subject Fw: reunião de ontem

Na minha opinião revalidar a planilha nos leva para a opção apresentada por Telmo ontem: menor percentual ABC e Temoinsa + Tejofrán com os percentuais mais altos dentro do contrato (líderes). Qual a aportação da Tejofran (sócio da Temoinsa?).

Sds

Uribe

----- Original Message -----

From: Telmo Giolito Porto

VERSÃO PÚBLICA

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@nasanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:45 PM

Subject: reunião de ontem

ET: Acho que alternativa seria revalidar ou aprimorar a planilha objeto das reuniões anteriores de Maurício e Ferrari.

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço,Telmo

875. Por fim, com relação a este projeto, evidencia-se a mensagem eletrônica intitulada “CONSMAC”, enviada para Luiz Ferrari, na qual há referência tanto à formatação do contrato CONSMAC originário quanto à sua nova estruturação (CONSMAC II) (fls. 964/966 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

Consmac



From: CN=Ruy GRIECO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>
CC: CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <luizfernando.ferrari@transport.alstom.com>
Subject: Consmac
Sent: 2007-09-20 15:31:36.560000 UTC
Also found in: (\$All)/Consmac [8B52]

Prezado Cesar

Como conversado anteriormente estamos trabalhando para concluir as negociações comerciais não concluídas todavia. Segue abaixo alguns comentários que pretendem antecipar uma situação.

Com o objetivo de aumentar a nossa competitividade nos contratos de manutenção da CPTM, o Consmac foi aprovado com a participação Consorcio de Alstom, CAF e Bombardier teremos que incluir outras empresas no Consórcio, Temoinsa Brasil, Tejofran e MPE. A necessidade de inclusão no Consórcio é necessário para não prejudicar as margens aprovadas, pois o Cliente não mais permite sub-contratação com pagamento direto como estava previsto no contrato Consmac que terminou. Temoinsa e Tejofran já participaram como sub contratada com desempenho satisfatório.

Deveremos ter um Acordo Interno de Consórcio antes da entrega da Proposta.

Seja pelo histórico seja pela natureza dos trabalhos entendemos , nesse caso manutenção com pagamentos mensais, qualquer inadimplência ou falência de qualquer membro não é critico pois o grupo restante deverá assumir a participação da parte com problemas aumentando sua participação proporcionalmente e recebendo os pagamentos futuros.

O escopo de trabalho é compartilhado tanto mão de obra como materiais. Os trens são trens da RENFE 440 reformados sem grandes sofisticações e vendidos para CPTM no final dos anos 90. Não existe partes de fornecimento exclusivo.

Haverá a necessidade de outro adiamento para acertar essas bases, caso contrário vamos para uma competição onde muito provavelmente perderemos.

Estas subcontratadas passam agora a serem consorciadas, sendo que a cada terá participação de 16,666%. Não está previsto diminuição de gross margin apesar da menor participação consorcial.

Se houver avanços nas negociações solicitaremos maiores informações sobre os participantes adicionais.

Histórico

O Consórcio Consmac foi composto formalmente por Alstom e CAF , cabendo a cada um 50%. Durante este período , o Consórcio Consmac contratou as seguintes empresas para a execução de serviços específicos , o que resultou numa participação final de CAF e Alstom de 24%:

- Bombardier : dividiu com a CAF as atividades de manutenção preventiva e corretiva dos subsistemas mecânicos, parte das melhorias e parte da revisão geral. De acordo com negociação com a CPTM , teve autorização do consórcio Consmac e do cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM . Corresponde a 17,25% do valor total.

- Temoinsa : foi responsável pelos serviços de manutenção preventiva e corretiva do sistema de ar condicionado e de todo o interiorismo do trem , parte das melhorias e parte das revisões gerais . Emitiu faturas

876. De modo a comprovar o envolvimento direto de Luiz Ferrari em outros projetos, ressalta-se anotação manuscrita arrecadada na realização de busca e apreensão na sede da Alstom, na sala do próprio Representado, em que se observa cálculos de divisão do escopo do certame referente ao Metrô DF, nas mesmas proporções já mencionadas por concorrentes.

VERSÃO PÚBLICA

Além disso, considera-se, inclusive, um cenário com a participação da MPE (fls. 738 do “Apartado”):

DATA / PESO / DATE

$$\begin{aligned}
 & 52 \quad 48 \\
 & \downarrow 10\% \quad \downarrow 20\% \\
 & 46,80 \quad 38,40 \\
 & \diagdown \quad \diagup \\
 & 13,2 \quad 3,60 \\
 \bullet & \cancel{\text{A + I}} = 43,2 \\
 & \cancel{TCB2} = 3,6 \\
 & \cancel{15 LSC} = 38,4 \\
 & \cancel{MPE} = \frac{15}{107} \\
 & \text{Atéus Bress } \quad \text{Miguel Celfet} \\
 & \text{Correio 348} \\
 & \text{Jue Calo Parece Deous - 25 febre 19:00hs} \\
 & \text{missat -} \\
 & \text{12 Reues COMEX} \quad \underline{10/107}
 \end{aligned}$$

877. O e-mail de fls. 962/963 do “Apartado” revela a insatisfação de Luiz Ferrari com as atitudes “não éticas” dos seus “amigos”, que, pelo contexto dos autos, tatar-se-ia da Siemens, os quais teriam aliciado dois funcionários da Alstom:

Ramon , bom dia

A seguir resumo das ações não éticas de nossos amigos :

1. Metrô DF :

Aliciaram e retiraram 2 funcionários chave da Alstom , para se apropriar de sua experiência e na tentativa de nos alijar/enfraquecer na concorrência para renovação do contrato de manutenção ;

Deliberadamente utilizaram de artifício na preparação da proposta comercial da manutenção , para que , mesmo tendo preço mais alto , fossem classificados em 1º lugar ;

Após contratados pelo Metrô DF , mesmo conhecendo nosso compromisso de atender parte importante do escopo dos serviços , voltaram a abordar a nossa equipe local de manutenção com argumentos do tipo “ é agora ou nunca ” e “ daqui a um ano a Alstom não mais existirá em Brasília ” . Como resultado , quase toda nossa equipe está mudando de lado.

878. Ademais, destaca-se e-mail enviado por Luiz Ferrari com o assunto “Divisão do escopo”, em que são sugeridos cenários de divisão do certame referente ao projeto de Metrô-

VERSÃO PÚBLICA

DF, no qual se infere que a menção a “S” consistiria na concorrente Siemens (fls. 1141/1143 do “Apartado”):

From: CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Antonio OPORTO/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
<antonio.oporto@transport.alstom.com>
CC: Ramon Fondevila
Subject: Divisão de Escopo
Sent: 2008-02-29 14:11:39.970000 UTC

Antonio,

Segue sugestão de divisão de escopo para os projetos abaixo :

1. Tramway DF :

A : Material Rodante , APS , parte da via permanente : 86 MEuros

S : Energia , sinalização , catenaria e interface com semáforo : 40 MEuros

2. 10 trens adicionais para Metro DF :

A : Trens completos (exceto motor de tração e bogie) : 40 MEuros

S : Motor de tração e bogie , com produção local (para ser elegível a BNDES) : 20 MEuros

Obs : Preços S devem ser compatíveis com preço total Alstom

3. Manutenção DF (considerando contrato de 3 anos) :

A: Cede todo o escopo

S : Assume todo o Contrato : 45 MEuros

Obs .: Existe pressão interna de TLS e TGS para não cedermos escopo

Resumo DF :

A : 126 MEuros

S : 105 MEuros

879. Tal como destacado no mérito, o motivo pelo qual o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR) não foi subcontratado – tal como previamente acordado entre as empresas Siemens, Alstom, MPE, MGE, Serveng, IESA e TC/BR –, foi um desentendimento e posterior novo ajuste entre Alstom e Siemens.

880. Luiz Ferrari também participou das tratativas ilícitas envolvendo o projeto de aquisição de 320 carros da Série 7000 e 64 carros da Série 7500, promovida pela CPTM. Nesse sentido, destaca-se o e-mail apreendido na Alstom, em que ele anexa documento que analisava as oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pela CMSP, entre elas o projeto supracitado. Importante esclarecer que, à época do envio do e-mail, as propostas comerciais já haviam sido entregues, mas a declaração do vencedor só ocorreu em

VERSÃO PÚBLICA

fevereiro de 2008 – sendo que o e-mail abaixo é datado de 22 de outubro de 2007 (fls. 1415/1419 do “Apartado”, destaques nossos):

Sugestão de Divisão de Escopo:

- **17 trens (102 carros de passageiros) para o Metrô SP – adjudicar para Alstom Brasil**
- **40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em três partes entre Alstom , ROTEM e CAF**

881. Ademais, evidencia-se também outro e-mail enviado ao Representado, no qual são mencionados os desdobramentos do processo de negociação por divisão, tratando-se, inclusive, de compensação entre as empresas concorrentes, no caso de haver colaboração (fls. 1306/1308 do “Apartado”, tradução livre, destaques nossos):

Falei com meu amigo boina. Ele disse que todo o problema são os “loiros” que querem tração e bogies para 102 e 320. Disse que também o amigo “amarelo” está ameaçando com uma liminar.

Estaria de acordo com acompanharmos em 64 e que, com alguma mudança, falemos amigavelmente sobre manutenção e reabilitação. (...) Pede ajuda com os “loiros”.

882. Ainda a demonstrar a participação e conhecimento de Luiz Ferrari nas condutas ilícitas praticadas, destaca-se o documento de fls. 1296/1297 do Apartado, referente ao projeto de reformas das linhas 1 e 3 do Metrô de São Paulo. Trata-se de e-mail enviado em 11 de junho de 2008, antes da primeira publicação do edital da concorrência nº 41377212 - que ocorreu apenas em 30 de junho de 2008 - e apreendido na Alstom. Com título “MSP refurbishment L1 – L3”, foi enviado diretamente para Luiz Ferrari, no qual é dito que seria necessário montar um consórcio forte, para que fosse certificado sobre a “divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para os outros grupos)”:

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos).

883. Quanto a este projeto, importante destacar dois pontos: primeiro, conforme amplamente exposto no mérito da presente nota, evidenciou-se a organização dos participantes ao circularem entre si planilhas com preços e arranjos para dividir o escopo da licitação. Em segundo lugar, o e-mail acima, em que o Representado, responsável pelo desenvolvimento de negócios da Alstom, fora copiado, sintetiza bem a dinâmica que ocorreu no projeto em tela: ilustra a

VERSÃO PÚBLICA

necessidade de “organização de mercado” para divisão do certame ou do “bolo”, como mencionado.

884. Ainda a demonstrar a participação do Representado no conluio, colaciona-se o documento de fls. 1360/1362 do “Apartado”. Trata-se de e-mail apreendido na Alstom e enviado pelo próprio Representado, em 14 de abril de 2009 (antes da publicação do edital), no qual relata a outros funcionários da Alstom que esta poderia participar sozinha do projeto de aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 promovida pela CPTM (destaques nossos):

Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos).

885. Conforme demonstrado ao longo do mérito, ainda que a Alstom pudesse fornecer o objeto licitado de maneira autônoma, verificou-se que, ao invés disso, a empresa manteve contatos ilícitos com outros *players*, tais como empresas Bombardier, Siemens, Tejofran, Mitsui, CAF, Alstom e MGE.

886. Corroborando esse contexto, evidencia-se e-mail com o assunto “S 5000”, enviado diretamente a Luiz Ferrari, antes da data definida para apresentação de propostas, e apreendido na Alstom. Nesta mensagem eletrônica, é destacada a existência de três “grupos” interessados no projeto e são discutidos diferentes cenários de consórcios concorrentes (fls. 1402/1404 do “Apartado”):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

887. Nesse sentido, cita-se também o e-mail apreendido na Alstom e enviado a Luiz Ferrari, no qual é mais uma vez mencionada a negociação com grupos concorrentes e a divisão do

VERSÃO PÚBLICA

escopo referente ao projeto. Neste caso, evidencia-se o contato entre a Alstom e a CAF (fls. 1165/1166 do “Apartado”, tradução livre, destaque nossos):

Quanto ao convite aos boinas lhe expliquei que não há nada combinado, que buscávamos dividir o capital e eliminar ao mesmo tempo um competidor. Ele entendeu.

Tenho que chamar-lhe antes de quinta-feira à noite com as mudanças na RFP

888. No e-mail acima, resta claro que a Alstom estava em contato com a CAF (referido como “los boinas”) e que “*buscavam repartir o capital e eliminar ao mesmo tempo um competidor*”, o que corrobora a existência de uma estratégia colusiva entre elas.

889. Este cenário é corroborado com e-mail enviado para Luiz Ferrari, no qual é mencionada reunião com Agenor Marinho (CAF) e que, caso a Alstom não concordasse, a CAF participaria sozinha do certame referente aos trens da Série 5000 da CPTM (fls. 1355/1356 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Por fim, consegui falar com meu amigo. Esperam uma resposta dos loiros hoje ou amanhã. A proposta que fizeram é a que temos falado sempre: cada um ter a mesma participação, mas para os loiros seria renovar os existentes.

Nós dois pensamos que os loiros vão dizer que não. Se isso se confirmar, meu amigo quer ir sozinho e irá até a morte.

Verifica in situ se o Agenor confirma a postura.

Se não houver prorrogação não há forma de fazer nada.

890. Ademais, o documento de fls. 1268/1270 do “Apartado”, também enviado ao Representado, ratifica o contato entre as empresas concorrentes CAF e Siemens:

Espero que tenhas entendido.

Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital, os prazos de entrega, etc.). Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem. Tem que explorar via Suzuki.

A segunda solução (C e nós + MGE + financiero) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha.

Nos dois casos há que se pedir prorrogação.

A partir de amanhã estou na Guatemala.

VERSÃO PÚBLICA

891. Por fim, colaciona-se troca de e-mails, na qual, inicialmente, Luiz Ferrari atualiza os colegas da Alstom sobre novas tentativas de acordo com o consórcio Siemens. Há clara correspondência entre a troca de e-mails entre os concorrentes, combinando proposta de adiamento à CPTM, e a efetiva proposta, que poderia ser assinada pelo Consórcio 1 em conjunto (fls. 3769/3770 e 1392/1393 do “Apartado”, tradução livre, destaque nossos):

As últimas notícias são as seguintes:

1 - O Consórcio liderado pela Siemens parece não ter capacidade de entregar as ofertas até 27 de Novembro.

Eles acabaram de me ligar para propor novamente em nos dar alguma participação (partes mecânicas).

Eles precisam de nós para solicitar, junto com eles, uma nova prorrogação do prazo final para a oferta e para ajudá-los a atingir o preço alvo.

2- CAF acabou de pedir à CPTM sete dias de prorrogação (a partir de 27 de Novembro).

Parece que eles vão dar lances sozinhos.

O que você acha se nós propusermos à Alstom a se juntar com o Grupo Siemens, para fornecer 12 trens completos e partes mecânicas adicionais (se eles precisarem)?

Agradeço se puder responder até amanhã.

892. Por fim, destaca-se a participação de Luiz Ferrari também no projeto de aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte. Trata-se de troca de e-mails entre funcionários da Alstom sobre os possíveis cenários do certame, principalmente, no que se refere a participação da empresa CAF. Luiz Ferrari pergunta qual seria a providência, caso a CAF não aceitasse o limite de participação (12%), tendo como resposta que, nesta situação, a Alstom concorreria sozinha (fls. 1162/1164 do “Apartado”, grifos nossos):

VERSÃO PÚBLICA

De: FERRARI Luiz Fernando

Inviato: marted, 6 novembre 2012 18:46

CC: COTIN Marco; RIBEIRO Wagner; VIALE Michele

Oggetto: Res: RE: TRENSURB/CBTU BH: Agreement

Caso a CAF não aceite essas opções, qual seria a nossa alternativa?

LFF

De: DUFOSSÉ Philippe

Enviada em: Tuesday, November 06, 2012 05:42 PM

CC: CONTIN Marco; RIBEIRO Wagner; **FERRARI Luiz Fernando**; VIALE Michele

Observe que deve-se ler 12% dos 244 milhões de reais e 29,28 milhões de reais

De: DELPIERRE Bertrand

Envoyé: mardi 6 novembre 2012 18:39

À: BASAGLIA Cesar

Cc: Contin Martco; RIBEIRO Wagner; **FERRARI Luiz Fernando**; DUFOSSÉ Philippe; VIALE Michele

Objet: RE: TRENSURB/CBTU BH: Agreement

Caro Cesar,

Conforme discutido nesta tarde TRM/RCM, isto não é aceitável.

O percentual da CAF em Porto Alegre deve ser limitado ao famoso 12% de 244 milhões de reais = > 28,8 milhões de reais

Se aceitarmos percentual maior, a Alstom vai ter que compensar e isso não é aceitável.

Saudações,

Bertrand.

893. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Luiz Ferrari participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que enviou e recebeu e-mails com escopo claramente anticompetitivo, bem como participou da elaboração e das negociações referentes a cada um dos certames, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV

VERSÃO PÚBLICA

e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.9 *Paulo José de Carvalho Borges Júnior*

894. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Paulo José de Carvalho Borges Júnior (“Paulo Júnior”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

895. Paulo Júnior ingressou na Alstom em 02/02/1998, como Superintendente de Desenvolvimento de Negócios. Em 01/02/2004, houve alteração da sua função e o mesmo passou a ocupar o cargo de Diretor Comercial.

896. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Paulo Junior em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 70/71, 1424/1448, 947/948, 1311/1312,720/721, 1216/12170 e 814/822 do “Apartado”, por exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

897. Nesse sentido, evidência de sua participação no projeto da linha 5 do Metrô de São Paulo, realizada pela CPTM, pode ser demonstrada através do documento de fls. 70/71. Tal documento consiste em relato dos Signatários a respeito de reuniões com dirigentes de empresas concorrentes, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Ainda de acordo com os Signatários, os representantes das seguintes empresas estiveram presentes: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; Sr. Albert Blum, Presidente da Daimler Chrysler; **Sr. Paulo Júnior, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom;** Sr. Massimo Bianchi, Presidente da TTrans; Sr. Masao Suzuki, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e um diretor da CAF cujo nome não fora informado.

898. Ademais, ainda quanto ao mesmo certame, o documento de fls. 1424/1448 do “Apartado”, é um e-mail apreendido na Alstom, o qual reforça o relato dos Signatários de que as empresas celebraram um acordo para simular a concorrência e ajustar o resultado da licitação. Esta mensagem eletrônica foi copiada a Paulo Júnior e nela anexava-se apresentação sobre o projeto CPTM linha 5. Ressalta-se que o último *slide* da apresentação traz a afirmação de que, se necessário, após a fase de pré-qualificação, a Alstom faria acordos com os concorrentes.

899. Corroborando a participação de Paulo Júnior nos acordos anticompetitivos, destaca-se o documento de fls. 947/948 do “Apartado”, referente ao projeto do Metrô do Distrito Federal. Trata-se de e-mail enviado pelo próprio Paulo Borges Junior, em que são mencionados encontros com a Siemens, onde seriam discutidas as possibilidades para uma participação

VERSÃO PÚBLICA

conjunta. Ao final, afirma-se que será exigida alguma igualdade, sendo proporcional no escopo dos trabalhos (tradução disponível no SEI 0049234, destaques nossos):

(...) estamos planejando encontrar com a Siemens amanhã, quando discutiremos as possibilidades para uma participação conjunta. É bem possível que os alemães vão requerer uma participação expressiva nos trabalhos. A princípio, podemos considerar alguns trens auxiliares, mas não estou convencido que eles irão requisitar o fornecimento de conjunto de tração. Sob o ponto de vista estratégico, isso deve ser validado com PL antes de assumirmos qualquer compromisso, bem como oferecer uma boa participação do equipamento de sinalização, que pode ser produzido localmente. **Nossa abordagem com os alemães deve considerar que alguma igualdade será exigida, sendo proporcional à partilha no escopo dos trabalhos.**

900. Em e-mail de fls. 1311/1312 do “Apartado”, também enviado pelo próprio Representado, menciona que “trocou uma ideia com o Amigo”³⁵⁴ e soube do posicionamento “bizarro” da Siemens com relação ao Metrô DF, considerando a postura como insensata. Assim constata-se sua participação e atuação no que se refere a esta licitação:

Troquei ideia com o Amigo e soube do posicionamento bizarro deles com relação à BSB.

A postura do representante da S é no mínimo insensata. Acho que ele ganhou + 1 ano para tentar fazer alguma coisa, já que o cacife dele em Erlangen deve estar em baixa em função da falta de resultados.

901. Ainda quanto à reunião apontada acima, rememora-se os documentos de fls. 596 e 569, colacionados durante o mérito, que reforçam a existência de tal reunião entre dirigentes da Alstom e da Siemens, comprovando que o Representado tinha pleno conhecimento de tais tratativas.

902. Por fim, outro documento que comprova as reuniões são as anotações feitas pelo Sr. Everton Rheinheimer (Siemens), a respeito de reunião ocorrida no segundo semestre de 2004, antes mesmo da disponibilização do edital. Nela, de acordo com os Signatários, estiveram presentes representantes das diversas empresas concorrentes, dentre eles o Representado Paulo Júnior (fls.720/721).

903. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto, e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. Ressalta-se que empresas concorrentes discutem cenários para a formação de dois consórcios diferentes para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem. Ou seja, as empresas participariam formalmente em consórcios distintos, mas, na verdade, atuariam como consórcio único, já que de qualquer forma, seja como participante do consórcio vencedor, seja como

³⁵⁴ Identificado como Francisco Essi Amigo.

VERSÃO PÚBLICA

subcontratada, elas ganhariam. Neste contexto, Paulo Júnior foi um dos funcionários da Alstom que participou de tais tratativas anticompetitivas em nome da empresa.

904. Neste momento, importante ressaltar argumento de defesa trazido pelo Representado. Segundo ele, entre 2005 e 2006, época da conduta relacionada ao projeto do Metrô do Distrito Federal, Paulo Júnior seria responsável pelo desenvolvimento de projetos da Alstom apenas no Estado de São Paulo.

905. No entanto, esta SG/CADE, em pesquisa em base de dados da RAIS, verificou que, na verdade, Paulo Júnior, entre 2005 e 2006, seria **Diretor Comercial da Alstom** e não Desenvolvedor de Projetos do Estado de São Paulo. Ademais, em atenção ao Despacho Decisório nº 40/2017 (375179), o próprio Representado apresentou documentos (0387305) que comprovam que a partir de 2004 ele passou a ocupar o cargo de Diretor Comercial da Alstom.. Além disso, Paulo Júnior não apresentou justificativa para o fato de estar copiado em tais e-mails envolvendo o Metrô do Distrito Federal, já que era responsável apenas por empreendimentos desenvolvidos em São Paulo.

906. Na verdade, o Representado apenas tentou justificar que os documentos colacionados acima seriam indicativos de que a Alstom, como fabricante dos trens que rodavam no Distrito Federal, tinha interesse na licitação e buscava consorciar-se, tendo em vista as complexas exigências feitas no edital. Contudo, esta SG/CADE apurou e demonstrou que, além da Alstom não só ter condições de participar do certame de forma independente, ela também coordenou-se com outras empresas concorrentes com vistas a dividir o escopo do certame, tendo o Representado participado de forma ativa em tais tratativas ilícitas, conforme demonstrado nos documentos acima colacionados. Verificou-se que Paulo Júnior enviou ao menos dois e-mails com conteúdo flagrantemente anticompetitivo, exemplificados nos documentos de fls. 947/498 e 1311/1312, ambos do “Apartado”.

907. Por fim, quanto ao projeto acima, também não há nos autos qualquer indício de que Paulo Júnior, na qualidade de Diretor Comercial, tenha interrompido, contrariado ou relatado aos seus superiores tais tratativas ilícitas entre a Alstom e outras empresas concorrentes.

908. Com relação ao projeto da Linha 2 do metrô de São Paulo (Linha Verde), há e-mail apreendido na Alstom, trocado entre Paulo Júnior e Wagner Ribeiro. Nesse e-mail, intitulado “L2 – Análise Preços”, Wagner Ribeiro envia dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, só poderiam ser as cinco empresas participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans) (fls. 1216/1217 do “Apartado”):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSP:

1) Preços de referência de los 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

VERSÃO PÚBLICA

909. Além disso, anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom), comprova o acordo anticompetitivo. Nessa anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Júnior, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSp Linha 2. Sobre esse assunto, há referência à Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”, destaque nossos):

10/01/05 Reunião Comercial
 → B. Guyrach
 part. P. Borges / F. Amigo / R. Tsuruda / R. Caruso
 W. Ribeiro / R. Grieco / P. Stuart.

① CMSp Linha 2

- 1º Adelamento 12/01/05
- Orçamento mesmo cl. adelamento
 mas suficiente 115M~~R~~ → 180M~~R~~
 → Metrô → nosso
- Hoje Metrô adiou novamente
 para 188M~~R~~ → nosso ult. ~~225M~~R~~~~
 225
- ações + simples fases dos sistemas
 é este quarte - feira (12/01/05)
 → TIS → evolução dos.
 → INFRA

② Parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de
 B. Sinalização:
 → Bombardier vai cl. a gente
 → Balfour Beatty - está em
 situações bastante complicadas, por
 isso, não junt. com a gente.

910. Apesar de restar comprovada não só a ocorrência do cartel e o envolvimento e ciência de Paulo Júnior quanto a tal conduta, destaca-se, por fim, o e-mail de 22 de fevereiro de 2005 (logo após a suspensão do procedimento licitatório pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo), também apreendido na Alstom, sobre a existência de acordos com a Siemens e os “parceiros”, ainda em referência ao projeto de extensão da Linha 2 do metrô de São Paulo (fls. 1335/1336 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

“A situação da oferta da Extensão da Linha 2 é:

- 1) A submissão da oferta foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em razão de um processo pela ALUSA (empresa brasileira) contra o processo de licitação. **Por outro lado, estamos tentando negociar com a ALUSA para permitir a participação deles em outro projeto.**

VERSÃO PÚBLICA

Esperamos obter a liberação para submeter nossa oferta na próxima semana.

2) Os acordos com a Siemens e parceiros já estão feitos.”

911. Importante mencionar novamente que, à época da realização desta conduta, Paulo Júnior já ocupava o cargo de Diretor Comercial, o que corrobora com todo o conteúdo probatório exposto até o momento: não só o Representado ocupava cargo com poder decisório – e não há nos autos qualquer evidência de que Paulo Júnior tenha se oposto a tais ajustes -, como tinha conhecimento dos ilícitos e, em determinados momentos, protagonizou discussões a respeito de acordos anticompetitivos.

912. Com efeito, diante das provas colacionadas, tornam-se infactíveis alguns argumentos suscitados na defesa administrativa do Representado, tais como: que (i) estaria “apenas” copiado em diversos e-mails, sem qualquer participação ativa em eventuais conversas, que (ii) a busca por empresas para formação de consórcio é licita e válida justamente antes do oferecimento de propostas técnica e comercial, e, por fim, que (iii) e-mails internos da Siemens ou de quaisquer outras empresas representam única e exclusivamente a visão destas em relação aos fatos.

913. Vejamos. Quanto aos itens (i) e (ii), esta SG/CADE demonstrou exaustivamente durante o mérito da presente Nota Técnica que, para além dos documentos oferecidos pelos Signatários, as provas obtidas através da deflagração de busca e apreensão foram complementares. Viu-se que os mesmos documentos foram encontrados em empresas distintas, o que reforça o grau de comunicação entre elas. Ademais, o fato de estar copiado em um e-mail, ainda que o Representado não o tenha respondido, significa dizer que, no mínimo, este tomou conhecimento de tratativas ilícitas.

914. Ademais, quanto ao item (iii), esta SG/CADE também deixou claro que o consórcio é uma ferramenta lícita e prevista em lei. No entanto, o conteúdo probatório dos autos deixou claro que os concorrentes se utilizavam de tal instrumento para dividirem entre si o escopo das licitações, ainda que para isso tenham forjado concorrência durante o certame.

915. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Paulo Júnior participouativamente dos ilícitos, tendo em vista que recebeu e-mails, participou de reunião e teve conhecimento de conduta com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.10 *Paulo Roberto Stuart*

916. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Paulo Roberto Stuart (“Paulo Stuart”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

917. O Representado foi Gerente Comercial da Alstom a partir de 2005.

918. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Paulo Stuart em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 1216/1217, 814/822 e 1335/1336 do “Apartado”, por exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

919. Com relação ao projeto de Extensão Linha 2 - CPTM, há e-mail apreendido na Alstom, trocado entre Paulo Borges e Wagner Ribeiro, enviado com cópia para Paulo Stuart, ainda antes da publicação do edital em 15 de janeiro de 2005. Nesse e-mail, intitulado “L2 – Análise Preços”, Wagner Ribeiro envia dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, só poderiam ser as cinco empresas participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans) (fls. 1216/1217 do “Apartado”):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSP:

1) Preços de referência de los 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

920. Além disso, há anotação manuscrita apreendida na sala da Sra. Rosângela Tsuruda (Alstom), que comprova o acordo anticompetitivo. Nessa anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Borges, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSP Linha 2. Sobre esse assunto, há referência a Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

10/01/05 Reunião Comercial
 ↳ A. Guyrach,
 part. P. Borges / F. Dmítri / R. Tsunide / R. Corrêa
 W. Libeira / B. Greco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2
 → 1º Aditamento 12/01/05
 → orçamento mesmo cf aditamento
 nos suficiente 115M~~R~~ → 180M~~R~~
 ↳ Metrô ↳ nosso
 - Hoje Metrô adiou movimento
 para 188M~~R~~ → nosso ult. ~~225M~~R~~~~
 ↳ ações + simples fícias dos sistemas
 ↳ esta quinta-feira (12/01/05)
 ↳ TIS ↳ evolução
 ↳ INFRA

• 1. parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de finalização.
 ↳ Bombardier vai cf a gente
 → Balfour Beatty → está em situações bastante complicadas, por isso vai junto com a gente.
tilibra

921. Apesar de estar comprovada a existência do conluio nessa licitação, transcreve-se e-mail de 22 de fevereiro de 2005 (logo após a suspensão do procedimento licitatório pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo) também apreendido na Alstom, no qual **o Representado foi copiado**, sobre a existência de acordos com a Siemens e os “parceiros”, em referência ao projeto de extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo (fls. 1335/1336 do “Apartado”, tradução livre):

A situação da oferta da Extensão da Linha 2 é:

1) A submissão da oferta foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em razão de um processo pela ALUSA (empresa brasileira) contra o processo de licitação. Por outro lado, **estamos tentando negociar com a ALUSA para permitir a participação deles em outro projeto.**

Esperamos obter a liberação para submeter nossa oferta na próxima semana.

2) **Os acordos com a Siemens e parceiros já estão feitos.** (grifo nosso)

922. Percebe-se que, se somente a Siemens fazia parte do consórcio da Alstom naquele momento, os “parceiros” referidos seriam aqueles mencionados na anotação manuscrita anteriormente mencionada, ou seja, as empresas do consórcio concorrente que seriam posteriormente subcontratadas, em implementação do ajuste anticompetitivo celebrado.

VERSÃO PÚBLICA

923. Nesse sentido, embora o documento abaixo não mencione o nome de Paulo Stuart, veja-se que ocorreu exatamente o planejado e constante das anotações extraídas de reunião com representantes das concorrentes apresentadas acima, em que foram discutidos alguns cenários de “Soluções” para os dois consórcios a serem formados, valendo transcrever apenas o excerto principal do documento de fls. 720 (destaques nossos):

Linha 2

- 1) A analise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:
 - a) Devido aos atestados de Sinalização e PCL, **Alstom e Bombardier não podem ficar no mesmo consorcio.**
 - b) Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, **Alstom e TTrans não podem ficar no mesmo consorcio.**
 - c) Devido ao atestado de Baixa Tensão, **Siemens e TTrans não podem ficar no mesmo consorcio.**

- 2) Em função da analise acima chegou-se a 3 (três) soluções / composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

Solução 1

Consorcio 1: Alstom + Siemens

Consorcio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

Solução 2

Consorcio 1: Alstom + B. Beatty

Consorcio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

Solução 3

Consorcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

Consorcio 2: Bombardier + TTrans

Em todas os três casos, o Consorcio 1 seria o vencedor.

924. De fato, em análise ao processo licitatório, em 07 de março de 2005, o Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom) e o Consórcio Linha Dois (Bombardier, Balfour e TTrans) apresentaram os seus documentos de habilitação e as suas propostas, sendo que a proposta da Linha Verde foi no valor de R\$ 141.493.512,04 e a da Linha Dois, R\$ 146.691.678,72, ou seja, de fato superior ao do Consórcio 1, previamente definido como vencedor da Concorrência, configurando apresentação de proposta de cobertura pela Bombardier, Balfour e TTrans para implementação do acordo.

925. Ademais, frise-se o cargo com poder decisório ocupado por Paulo Stuart à época dos fatos, qual seja, de Diretor Comercial. Assim como em outros casos, não há nos autos nenhuma evidência de que o Representado tenha se oposto a tais tratativas de cunho flagrantemente anticompetitivo.

926. Além disso, refuta-se os argumentos de defesa trazidos por Paulo Stuart, tais como de que os e-mails em que ele foi copiado tratam apenas de cotações e projeções de mercado, lícitas e comuns antes de uma licitação. Nesse contexto e, conforme mencionado acima, veja-se que o Representado estava envolvido em discussões com escopo anticompetitivo – visando a divisão da licitação entre as empresas interessadas – muito antes da liberação do próprio edital da licitação. Ou seja, não se mostra factível que empresas que se apresentaram como concorrentes durante o processo licitatório tenham todas conversado com tanta antecedência,

VERSÃO PÚBLICA

antes mesmo de saber as exigências requeridas pelo órgão licitante, apenas para formarem consórcios sobre obrigações das quais sequer tinham conhecimento.

927. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Paulo Stuart participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que recebeu e-mails, participou de ao menos uma reunião e, assim, teve conhecimento de conduta com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.11 Philipe Emile Michel Dufosse

928. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Phillip Emile Michel Dufosse (“Philipe Dufosse”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

929. O Representado foi admitido como Diretor de Projetos da Alstom em 10/02/2013.

930. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Philipe Dufosse em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 1162/1164 do “Apartado” como exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III- Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

931. No que se refere ao projeto TRENSURB e CBTU – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte, destaca-se troca de e-mails, inicialmente enviados diretamente ao Representado, no qual funcionários da Alstom discutem sobre os possíveis cenários do certame, principalmente no que se refere à participação da empresa CAF. Inicialmente, Philippe Dufosse recebe e-mail com os últimos números do acordo com a CAF (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre, destaque nossos):

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor nos dê uma resposta rápida sobre eles.

TRENSURB = 33 Milhões de Reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 Milhões de Reais (ATC)

932. Com o Representado ainda copiado no e-mail, Bertrand Delpierre (Alstom) responde então que isso não seria aceitável, pois, assim, a Alstom teria que “compensar”, sendo

VERSÃO PÚBLICA

imperativa que a participação da CAF ficasse limitada ao “famoso 12%” (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Conforme discutido durante esta tarde, TRM/RCM, isso não é aceitável. **A participação da CAF em Porto Alegre deve ser limitada aos famosos 12%** dos 244 milhões de reais => 28,8 milhões de reais. Se aceitarmos mais, então a Alstom deverá compensar, e isso não é aceitável.

933. Logo depois, Bertrand Delpierre (Alstom) ainda corrige os números do acordo com a CAF mencionados (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Observe que deve-se ler 12% dos 244 Milhões de Reais e 29,28 Milhões de Reais.

934. Na sequência, Luiz Ferrari (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Vamos SOZINHOS!

O que podemos fazer? Compensar, também, os 5 milhões de reais da CAF?

Todos precisam fazer o seu trabalho” Por favor, negocie e discuta com a CAF essas duas alternativas:

Não continuar

Sozinho com a GM

935. Ao final, e, evidenciando de forma objetiva o conluio realizado entre Alstom e CAF, Marco Contin (Alstom) informa que a CAF é a única competidora nos projetos e, **no caso da Alstom decidir participar sozinha, as empresas poderiam entrar numa guerra de preços que não seria boa para ninguém:**

Neste exato momento, a informação que temos é que não temos concorrente (somente a CAF), caso decidamos ir sozinhos, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e que entraremos em uma guerra de preços que não é boa nem para nós nem para eles.

Nosso preço pelo bogie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso bogie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso (grifos nossos)

936. Extrai-se de tal conteúdo, portanto, que a decisão de se consorciar com a CAF não aconteceu por motivos legítimos ou por questões técnicas ou financeiras, mas tão somente para evitar uma efetiva concorrência entre as empresas.

937. Ademais, é imperioso destacar que Philipe Dufosse, à época dos fatos, exercia o cargo de supervisor da área de propostas comerciais, de maneira que o e-mail acima corrobora a narrativa apresentada por esta SG/CADE, qual seja, de que além do conteúdo do e-mail ser flagrantemente ilícito, tendo em vista que CAF e Alstom, mesmo tendo consciência de que poderiam disputar o certame de maneira independente, preferiram utilizarem-se de um acordo

VERSÃO PÚBLICA

anticompetitivo para dividir o escopo das licitações promovidas pela CBTU e TRENSURB, sendo o Representado supervisor justamente da área de propostas comerciais, mostra-se improvável que Philipe Dufosse não tivesse conhecimento profundo de tal combinação.

938. A uma, porque o próprio estava copiado no e-mail que definiu o percentual da CAF e no qual a Alstom, explicitamente, disse que participaria de forma independente nos certames caso a CAF não aceitasse o percentual proposto. A duas, porque seu cargo lhe incumbia exatamente a responsabilidade de formalizar as propostas ofertadas pela Alstom em certames. Dessa forma, resta cristalino o amplo conhecimento da conduta ilícita por parte do Representado.

939. Ademais, também não merece prosperar a narrativa de que a “guerra de preços” seria em razão da expertise de ambas as empresas, tendo em vista que Alstom ou CAF forneceram os trens que rodavam em Belo Horizonte e Porto Alegre e, portanto, *seria muito mais interessante tanto para elas quanto para os próprios órgãos licitantes que as empresas fossem em consórcio* (fl. 193, SEI 0030973). Na realidade, a guerra de preços seria muito interessante para o órgão licitante, que contrataria ao menor preço possível a prestação de tais serviços, fato que não ocorreu devido ao conluio entre as empresas.

940. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Philipe Dufosse participou dos ilícitos, tendo em vista que recebeu e-mail com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.12 Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda

941. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda (“Rosângela Tsuruda”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

942. A Representada foi Analista de Projetos da Alstom até janeiro de 2005. A partir de outubro de 2006, passou a ser Diretora Comercial, responsável pela gestão dos contratos de gerenciamento de execução dos projetos.

943. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Rosângela Tsuruda em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 829, 529, 3721/3724, 814/822 do “Apartado” como exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

944. Como apontado, com relação ao projeto da 2ª rodada de manutenção dos trens da CPTM, destaca-se anotação manuscrita **apreendida em sua própria sala**, na qual consta previsão que

VERSÃO PÚBLICA

possivelmente o edital relativo aos serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2000 – 2ª rodada – seria lançado em abril ou maio daquele ano, contendo, ainda, referências a MPE e Tejofran, que viriam a ser empresas concorrentes (fls. 829 do “Apartado”, destaque nosso):

→ Colarauas → deve mais do que.
 → Cananéia deve ser confirmado
 (MRE / TETOPEAN)
 120 MR Nossa x 100 MR CPTM.
 Is. Desembargamento de edital para 1º Objetivo -
 (Mato Grosso)

CDTM 28 Tens → audiência pública para
 próximo mês. → edital para setembro/06.

24 dias para Colarauas - CPTM → cotação di-
 cial reaberta hoje. (marcado para →
 apresentar proposta)
 Verificar situação de rádio? ?? PSFuan

Rio Tijucas ~~102.5~~ → em AS.
 → seu pagamento 380kRias -
 → aditivo que está de

1035 → aditivo finalizado → foi
 para POF na sexta-feira passada

← Vantagens - Biblioteca → Rio Tijucas →
 receberam pedido de cotação.

Metrô DF - abertura de vietas
 - aditivo SGF → ~~100%~~ pedindo ^{de idas} ser

FCA → PS ficou proposta de 400.000
 e vai representar

945. Ademais, destaca-se **e-mail enviado pela própria Rosângela Tsuruda** a Ruy Grieco (ambos da Alstom), no qual são tratadas as negociações sobre a formação do consórcio da licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100. Tais informações versavam sobre as empresas participantes dos acordos e suas respectivas margens de participação. As negociações

VERSÃO PÚBLICA

versavam sobre a formação de um Consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE (fls. 3721/3724 do “Apartado”, destaque nosso):

Srs,
confirmo as informações e a posição aqui apresentada pelo Ruy.
Ats,
Rosangela

Ruy GRIECOM/BRSA001/Transport/ALSTOM

LAM Sales&Mrk

Phone. +55 11 3643 2240

27/08/2007 11.57

Cesar PONCE-DE-LEON/ESMAD001/Transport/ALSTOM@GA, Alvaro PEREIRA/ESBCN001/Transport/ALSTOM@GA

Luiz-Fernando FERRARI/BRSA001/Transport/ALSTOM@GA, Rosangela TSURUDA/BRSA001/Transport/ALSTOM@GA, Rubens REZENDE/BRSA001/Transport/ALSTOM@GA

Re: RV: Rm: Consolidação Rosangela Tsuruda (tsuruda.001@brasiltelecom.com.br)@ALSTOM

Prezado Cesar/Alvaro

Em continuidade à sua solicitação, reafirmo e complemento as informações antes prestadas anteriormente:

As margens do projeto estão manilidas como aprovadas anteriormente embora tivemos que diminuir nossa participação de 33% para 17%,

As empresas que entram no consórcio foram sub contratadas para execução de serviços no contrato anterior.

O Contrato se finalizou recentemente sem pendências.

O objetivo dessa inclusão é de aumentar nossa competitividade e ao mesmo tempo não degradar as margens, tendo em vista a CPTM não admite faturamento direto como antes permitia

Os outros membros ALSTOM, CAF e Bombardier permanecem inalterados, conforme aprovação.

946. Ressalta-se que em sua defesa administrativa, a Representada alega, inclusive, que poderia estar presente no almoço citado no item 129 da NT PA 81/2014, referente à concorrência realizada pela CPTM, que visava a manutenção de diversas séries de trens – 2ª rodada. Esta reunião foi realizada na Procint, na qual discutiram a postura de “ABC” (Alstom/Bombardier/CAF), no sentido de tentar “coordenar os players” em lugar da Procint, na qual Rosângela Tsuruda estava presente (fls. 369 do “Apartado”, grifos nossos), conforme e-mail enviado pelo Sr. *Manuel Filho* (Tejofran) aos Srs. *Maurício Memória* (Temoinsa), *Telmo Porto* (Tejofran), *David Lopes* (Temoinsa) e *Wilson Daré* (Temoinsa):

Prezados todos,

Hoje pela manhã estive com a Procint. Para minha surpresa eles estão também chateados com as posturas de ABC.

Aconteceu que na sexta, no almoço com o Ferrari, foi também a Rosangela. Eles pediram AJUDA da Procint para tentar resolver a "merda" que eles mesmo criaram ao querer coordenar os players.

VERSÃO PÚBLICA

O Artur e Reinaldo então quando souberam das reuniões que eles convocaram com o pessoal ficaram "putos" pois ABC já havia nomeado a Procint como coordenadora. A Procint acha que nós estamos certos e que consórcio de 5 é loucura, mas ABC ainda estão reticentes e disseram que talvez a solução seja o confronto pois até a Siemens está de "mal" com ABC.

Ou seja, ABC já consegue ser unanimidade.

A Procint pediu uma semana prá ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação.

Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início.

A Procint em principio está plenamente de acuerdo...

sdçs

Manuel

947. Corroborando sua participação na conduta, destaca-se documento quanto ao projeto da Linha 2 do metrô de São Paulo. Trata-se de anotação manuscrita **apreendida novamente em sua sala**, datada anteriormente à disponibilização do edital, que comprova o acordo anticompetitivo. Nessa anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre funcionários da Alstom, na qual foi discutido o projeto supramencionado. Sobre esse assunto, há referência a Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como **"parceiros"**, sendo certo que Bombardier e

VERSÃO PÚBLICA

Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”, destaque nosso):

10/01/05 Reunião Comercial
 ↳ A. Guyrach
 part. P. Borges / F. Duque / R. Tsuruda / R. Corrêa
 W. Rebeiro / R. Greco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2
 → 1º Adiantamento 12/01/05
 → Orçamento mesmo cl adiantamento
 não suficiente 115M€ → 180M€
 ↳ Metrô ↳ nosso
 - Hoje Metrô adicionou novamente
 para 188M€ → nosso visto 225.
 ↳ ações: simplificação dos sistemas
 é este grande feira (12/01/05)
 ↳ TIS → envolvidos.
 ↳ INFRA

② parcerias → Siemens quer ir com a gente
 ③ por causa do pacote de
 ④ Sinalização:
 ↳ Bombardier vai cl a gente
 → Balfour Beatty - está em
 situação bastante complicada, por
 isso, vai junto com a gente.
tilibra

948. Frise-se que, quando da realização da oitiva de Rinaldo Tsuruda (SEI 0209985), Rosângela Tsuruda confirmou que, quanto à anotação acima, não só a agenda era de sua propriedade, como era a Representada que estava presente na reunião apontada pelo item 217 da NT PA 81/2014, e não o seu marido, Rinaldo Tsuruda, conforme apontado previamente por esta SG/CADE.

949. Outro ponto também merece destaque. Em sua defesa administrativa, Rosângela Tsuruda alega que, apesar de anotar o conteúdo de tais reuniões, não tinha cargo de gerência ou alçada para tomar qualquer tipo de decisão. Em 2005, ela seria responsável apenas pelo controle interno e análise de projetos já em fase de execução, ou seja, após a assinatura do contrato com o ente público. Além disso, afirma que apenas em outubro de 2006 passou a ser responsável pela gestão dos contratos firmados pela Alstom com o Metrô São Paulo e/ou CPTM. No entanto, tais alegações não encontram respaldo. Vejamos.

950. Em primeiro lugar, destaca-se que a própria Representada juntou aos autos documentos que comprovam as suas funções desempenhadas na empresa, nos quais consta que em 2005 a

VERSÃO PÚBLICA

mesma ocupava o cargo de Gerente de Planejamento Estratégico, bem como que no ano de 2006 passou a ocupar o cargo de Diretora Comercial (SEI 0387305). Da mesma forma, esta SG/CADE, em consulta a banco de dados da RAIS, constatou que, em 2005, **Rosângela Tsuruda era Gerente de Serviços e, a partir de 2006, ocupou o cargo de Diretora Comercial**. Ora, veja-se que em ambas as funções, que são próprias de chefia, a Representada detinha poder decisório. Isto implica dizer que, quanto à prova datada de 2005, como Gerente de Serviços, a Representada tinha competência para se opor ou reportar a seus superiores as tratativas ilícitas que a Alstom estava desenvolvendo com outros concorrentes. No entanto, também não há qualquer indício nesse sentido nos autos.

951. Ao contrário, uma vez que o documento de fls. 814/822 do “Apartado” (datado de 10 de janeiro de 2005), referente ao projeto de Extensão da Linha 2 do metrô de São Paulo, comprova que sta não participou de reuniões apenas após a celebração de contrato com o órgão público, como alegado, mas em data anterior à disponibilização do edital, já fazendo referência a concorrentes, Siemens, Bombardier e Balfour Beatty, como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente. Assim, as provas contradizem as alegações de defesa da Representada

952. Assim, conclui-se que, em razão das evidências acima expostas, a Representada Rosângela Tsuruda participou dos ilícitos, tendo em vista que realizou anotações de reuniões e que efetivamente participou de ao menos uma delas, de modo que os atos por ela praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.13 Ruy Marcos Grieco

953. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Ruy Marcos Grieco (“Ruy Grieco”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

954. O Representado foi contratado em janeiro de 2001 para exercer a função de Gerente Comercial e no ano de 2007 passou a atuar como Gerente de Desenvolvimento de Negócios e, segundo consta em sua defesa e em resposta (SEI 387325) ao Despacho nº 40, não atuava na área comercial, mas apenas na coordenação de elaboração da proposta técnica.

955. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Ruy Grieco em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 1337/1338, 964/966, 1371/1373, 814/822 e 1415/1419 do “Apartado” como exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que

VERSÃO PÚBLICA

possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

956. Com relação ao projeto de manutenção dos trens Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada, realizado pela CPTM, destaca-se documento de fls. 1337/1338, de 16 de abril de 2007, no qual o Representado Ruy Grieco é copiado em resposta enviada por Luiz Ferrari (Alstom), em que este afirma que haveria conversa “entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias - Tejofran, IESA e MGE e Temoinsa”. Consta que as grandes empresas que haviam se sagrado vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações relativas às licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 (grifos nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantendo informado.

Outro ponto importante - o COBRAMAN I só pode ser aditado por "contrato emergencial", mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Aí existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos próprios (acho pouco provável).

Saludo,

Luiz Fernando

957. Ademais, essa negociação também é confirmada por intermédio de mensagem eletrônica – intitulada “CONSMAC” (a indicar que se refere à Série 2100) – datada de 20 de setembro de 2007 e enviada antes da apresentação das propostas³⁵⁵, **pelo próprio Ruy Grieco** a Cesar Ponce de Leon e Luiz Ferrari (todos da Alstom), na qual há referência tanto à formatação do contrato CONSMAC originário – firmado em 2002 – quanto ao novo modelo

³⁵⁵ Que estava agendada apenas para o dia 28 de setembro de 2007.

VERSÃO PÚBLICA

(CONSMAC II), que passaria a incluir Temoinsa, Tejofran e MPE como consorciadas ao invés de subcontratadas (fls. 964/966 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

Consmac



From: CN=Ruy GRIECO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>
CC: CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <luiz-fernando.ferrari@transport.alstom.com>
Subject: Consmac
Sent: 2007-09-20 15:31:36.560000 UTC
Also found in: (\$All)/Consmac [8B52]

Prezado Cesar

Como conversado anteriormente estamos trabalhando para concluir as negociações comerciais não concluídas todavia. Segue abaixo alguns comentários que pretendem antecipar uma situação.

Com o objetivo de aumentar a nossa competitividade nos contratos de manutenção da CPTM, o Consmac foi aprovado com a participação Consorcial de Alstom, CAF e Bombardier teremos que incluir outras empresas no Consórcio, Temoinsa Brasil, Tejofran e MPE. A necessidade de inclusão no Consórcio é necessário para não prejudicar as margens aprovadas, pois o Cliente não mais permite sub-contratação com pagamento direto como estava previsto no contrato Consmac que terminou. Temoinsa e Tejofran já participaram como sub-contratada com desempenho satisfatório.

Deveremos ter um Acordo Interno de Consórcio antes da entrega da Proposta.

Seja pelo histórico seja pela natureza dos trabalhos entendemos, nesse caso manutenção com pagamentos mensais, qualquer inadimplência ou falência de qualquer membro não é crítico pois o grupo restante deverá assumir a participação da parte com problemas aumentando sua participação proporcionalmente e recebendo os pagamentos futuros.

O escopo de trabalho é compartilhado tanto mão de obra como materiais. Os trens são trens da RENFE 440 reformados sem grandes sofisticações e vendidos para CPTM no final dos anos 90. Não existe partes de fornecimento exclusivo.

Haverá a necessidade de outro adiamento para acertar essas bases, caso contrário vamos para uma competição onde muito provavelmente perderemos.

Estas subcontratadas passam agora a serem consorciadas, sendo que a cada terá participação de 16,666%. Não está previsto diminuição de gross margin apesar da menor participação consocial.

Se houver avanços nas negociações solicitaremos maiores informações sobre os participantes adicionais.

Histórico

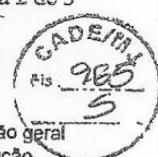
O Consórcio Consmac foi composto formalmente por Alstom e CAF, cabendo a cada um 50%. Durante este período, o Consórcio Consmac contratou as seguintes empresas para a execução de serviços específicos, o que resultou numa participação final de CAF e Alstom de 24%:

- Bombardier: dividiu com a CAF as atividades de manutenção preventiva e corretiva dos subsistemas mecânicos, parte das melhorias e parte da revisão geral. De acordo com negociação com a CPTM, teve autorização do consórcio Consmac e do cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM. Corresponde a 17,25% do valor total.

- Temoinsa: foi responsável pelos serviços de manutenção preventiva e corretiva do sistema de ar condicionado e de todo o interiorismo do trem, parte das melhorias e parte das revisões gerais. Emitiu faturas

Consmac

Página 2 de 3



contra o consórcio. Corresponde a 17,75% do valor total.

- Tejofran: em consórcio com a empresa TTrans executou os serviços de caldearia e pintura da revisão geral dos trens, mobilização da oficina de Roosevelt, parte das melhorias nos trens. De acordo com negociação com a CPTM, teve autorização do consórcio Consmac e do cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM até o limite de 30% do valor do contrato. Corresponde a 17% do valor total.

- MPE: não executou atividade no contrato que se encerrou.

Se houver a necessidade de informações adicionais não hesite em solicitar.

Obrigado pela ajuda.

Ruy

VERSÃO PÚBLICA

958. Como destacado no mérito, quanto à concorrência para manutenção dos TUEs da Série 2100, os documentos preveem que essa seria direcionada para as empresas Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa e Tejofran, mas o e-mail colacionado acima (ainda antes da apresentação das propostas) afirma que MPE também seria incluída no consórcio, provavelmente como compensação pela sua apresentação de proposta de cobertura na licitação referente à Série 2000 e 3000, o que, da mesma forma, foi comprovado pelas informações do procedimento licitatório.

959. Diante disso, veja-se que o Representado Ruy Grieco enviou ou foi copiado em e-mails trocados antes da apresentação de propostas pelas empresas, nos quais havia comentários de tratativas para dividir o escopo da licitação com empresas que apresentaram proposta de cobertura em outras licitações, tais como a MPE ou se abstiveram de concorrer em troca de subcontratação, como é o caso da MGE (que foi subcontratada pela Siemens na concorrência nº 8095730111, referente aos trens da Série 3000), por exemplo.

960. Ademais, verifica-se que o Representado, ocupava cargo de Gerência e esteve diretamente envolvido em tratativas anticompetitivas, não havendo nos autos qualquer indício contrário. Corroborando com a sua ativa participação, passa-se a relacionar outras provas de seu envolvimento em outros projetos.

961. Quanto ao projeto do Metrô DF, no documento de fls. 1371/1373 do “Apartado”, o representado Ruy Grieco participou de troca de e-mails sobre o projeto supramencionado, no qual envia e-mail intitulado “Tram DF- Draft and Capture Plan”. Nesta mensagem eletrônica, afirma que comentários seriam bem-vindos, tendo em vista o conteúdo do e-mail (destaque nosso):

Olhe: TGS³⁵⁶ vai colocar sobre a mesa os “acordos” com os loiros³⁵⁷. Eles vão dizer que a TGS está com dificuldades para se interessar pelo projeto se já há um acordo feito.

962. Com relação ao projeto de extensão da Linha 2 do metrô de São Paulo, há anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom), datado de 10 de janeiro de 2005 (5 dias antes da disponibilização do edital, que ocorreu em 15 de janeiro de 2005). Nesta anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Borges, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSp Linha 2. Sobre esse assunto, há referência à Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e

³⁵⁶ Departamento interno da Alstom.

³⁵⁷ Identificada como referência à nacionalidade alemã da empresa Siemens.

VERSÃO PÚBLICA

Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”, destaque nosso):

10/01/05 Reunião Comercial
 ↳ A. Guyrachy
 part. P. Borges / F. Durigo / R. Tsunoda / R. Caruso
 W. Libeiro / R. Grieco / P. Stuart.
 ① CMSP Linha 2
 → 1º Aditamento 12/01/05
 → orçamento mesmo cl aditamento
 não suficiente 115M€ → 180M€
 ↳ Metrô ↳ nossos
 - Hoje Metrô adicionou novamente
 para 188M€ → nosso visto 225
 ↳ ações: simplificação dos sistemas
 é este quarta-feira (12/01/05)
 ↳ TIS ↳ envolvidos.
 ↳ INFRA
 i) pacíficos → Stevens quer ir com a
 gente → por causa do pacote de
 2) finalizações:
 ↳ Bombardier vai cl a gente
 → Balfour Beatty - está em
 situações bastante complicadas, por
 isso vão juntos com a gente!
 tilibra

963. Por fim, corroborando sua ativa participação em acordos ilícitos referentes a vários projetos, evidencia-se o documento de fls. 1415/1419 do “Apartado”. Trata-se de e-mail datado de 22 de outubro de 2007, enviado por Luiz Ferrari ao Representado Ruy Grieco (ambos da Alstom), no qual o remetente analisava as oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pelo Metrô São Paulo. Dentre elas, destaca-se a licitação para aquisição de 320 trens pela CPTM – à época, já com propostas comerciais entregues, mas sem o vencedor ter sido declarado, o que só ocorreu em fevereiro de 2008 – em relação a qual há a seguinte proposta (destaques nossos):

Sugestão de Divisão de Escopo:

(...)

40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em três partes entre Alstom, ROTEM e CAF.

964. Quanto ao e-mail acima, importante destacar que na licitação para aquisição dos 320 carros a Alstom e a Hyundai, integrantes do Consórcio NOVOTREM junto com a Mitsui, eram

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes da CAF, bem como que na data desse e-mail, 22 de outubro de 2007, já era de conhecimento público que a CAF estava classificada em 1º lugar e o Consórcio NOVOTREM em 2º lugar. Tendo tais empresas já apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, uma negociação de divisão de escopo entre elas, pode impactar o resultado de efetiva concorrência no certame, a confirmar que tais negociações tinham caráter anticompetitivo.

965. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Ruy Marcos Grieco participou dos ilícitos, tendo em vista que enviou e recebeu e-mails com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.14 Sérgio Valente Lombardi

966. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Sérgio Valente Lombardi (“Sérgio Lombardi”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

967. O Representado, em sua defesa e em atenção ao Despacho nº 40, alega que iniciou suas atividades como empregado da empresa Alstom em janeiro de 2000 e até dezembro de 2001 atuou no Brasil como gerente de projetos de sistemas de tração e manutenção. De dezembro de 2001 a agosto de 2004, atuou como avaliador de propostas comerciais. De agosto de 2004 a agosto de 2005 atuou como diretor de projetos de impacto e de agosto de 2005 a agosto de 2006 atuou como gerente de licitações, ambos os cargos ocupados na França. Novamente no Brasil, de agosto de 2006 a setembro de 2007 atuou como gerente de projetos e de setembro de 2007 a outubro de 2011, atuou como gerente comercial da área "Região", quando então se desligou da empresa.

968. O documento de fls. 1296/1297 do “Apartado” demonstra sua participação no projeto de reforma das linhas 1 e 3 do metrô de São Paulo. Trata-se de e-mail, enviado em 11 de junho de 2008 (ainda antes da primeira publicação do edital da concorrência nº 41377212, que ocorreu em 30 de junho de 2008), por Cesar Ponce de Leon a Ana Giros, Sergio Lombardi e Luiz Fernando Ferrari, cujo teor versa sobre “organização de mercado” com vistas a dividir o certame entre as empresas concorrentes (destaques nossos):

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte **para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos).**

969. No e-mail acima, foi relatada a necessidade de “organização do mercado” para divisão de certame. Veja-se que se trata de organização das empresas para formarem mais de um

VERSÃO PÚBLICA

consórcio, em evidente divisão do mercado (“divisão do bolo”), restando claro que os consórcios não seriam “montados” para incrementar a competitividade do certame – em outras palavras, não cumpririam a função pela qual foram autorizados pelos editais, qual seja, possibilitar a participação de um número maior de licitantes, que não pudessem prestar os serviços de maneira isolada, mas teriam sua utilização desvirtuada como estratégia para garantir que cada empresa participante do acordo colusivo tivesse garantida parcela do faturamento advinda dos contratos. Ademais, imperioso destacar que Sérgio Lombardi foi Gerente Comercial da empresa entre os anos de 2007 e 2011, ou seja, a época do e-mail acima, 11 de junho de 2008, desempenhava cargo de gerência na Alstom e quenão há nos autos qualquer indício de que ele não tenha concordado ou se oposto ao ajuste para “organização do mercado”.

970. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou dos ilícitos, tendo em vista que recebeu ao menos um e-mail com escopo anticompetitivo, tomando conhecimento da conduta ilícita, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.844/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.15 *Wagner Tadeu Ribeiro*

971. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Wagner Tadeu Ribeiro (“Wagner Ribeiro”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

972. O Representado alega em sua defesa administrativa que foi Coordenador de Projetos em 1999, época em que começou a trabalhar na empresa. Já entre 2005 e 2006 tornou-se Gerente de Proposta e desde 2009 ocupou o cargo de Desenvolvedor de Negócios da Alstom.

973. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Wagner Ribeiro em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 1424/1448, 1138/1140, 1216/1217, 814/822, 1412/1414, 1335/1336, 1360/1362, 1402/1404, 1268/1270, 1385/1387 e 1162/1164 do “Apartado”, como exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III- Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

974. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 1424/1448 do “Apartado”, referente ao projeto da Linha 5 do Metrô de São Paulo, realizada pela CPTM. Trata-se de e-mail no qual o representado é copiado, datado de 14 de outubro de 1999 (antes da decisão sobre a pré-qualificação dos consórcios licitantes) e que trata diretamente sobre o acordo feito entre concorrentes para simular e ajustar o resultado desta licitação. Ressalta-se que o último slide da

VERSÃO PÚBLICA

apresentação em anexo traz a afirmação de que se necessário, após a fase de pré-qualificação, a Alstom faria acordos com os concorrentes.

975. Destaca-se que, ciente dos riscos das informações contidas na apresentação, Francisco Perroni (Gerente de Propostas da Alstom) encaminha outro e-mail aos mesmos destinatários (entre eles Wagner Ribeiro), cerca de 1 hora depois, contendo a mesma CADEia de mensagens anterior acrescida da seguinte advertência, evidenciando um cuidado para garantir a ocultação do conluio – especialmente para o órgão comprador –, preocupação comum entre os membros de um cartel (fls. 1424/1448 do “Apartado”).

976. Quanto a tal e-mail, Wagner Ribeiro suscita que o nível de confidencialidade de tal documento se daria pelo fato de que, no dia, executivos da CPTM estavam em visita a uma das sedes da Alstom no exterior e por isso haveria a referência a não mostrar apresentação a pessoas da CPTM em visita (ao OMEGAT, que, segundo ele, seria a sede da empresa). Tal preocupação também se deve ao fato de que o documento traz dados sensíveis da empresa, tais como suas estratégias comercial e financeira.

977. Porém, para além da preocupação quanto ao sigilo de tal e-mail – seja porque ele não deveria ser de conhecimento da CPTM ou de quaisquer outras pessoas -, além de Wagner Ribeiro não ter juntado aos autos qualquer indicativo de que tal visita técnica tenha realmente acontecido, a mesma mensagem eletrônica também contém a seguinte informação: *se necessário, após a fase de pré-qualificação, a Alstom pode realizar acordos com concorrentes*. No entanto, o Representado não foi capaz de elucidar tal alegação, de modo que, em consonância com as provas acostadas ao longo do mérito, a única explicação cabível é a formação de cartel – a qual a Alstom integrou – para divisão do escopo da licitação Linha 5 do Metrô de São Paulo, realizada pela CPTM.

978. No entanto, a participação do Representado em acordos e contatos ilícitos está fundamentada em outras provas. Quanto ao projeto referente ao metrô do Distrito Federal, colaciona-se o e-mail de fls. fls. 1138/1140 do “Apartado”. Tal mensagem eletrônica, apreendida na Alstom e **enviada pelo próprio Wagner Ribeiro**, intitulado “div MDF”, ou seja, divisão do Metrô DF, datado de 14 de fevereiro de 2006 (um dia após o e-mail de fls. 576/577, sinalizando que as empresas estavam alinhadas, e 3 dias antes da apresentação das propostas à comissão licitante). Nele constava a planilha Excel abaixo, denominada “Divisão – 10.02.06.xls”, contendo a divisão do escopo do projeto Metrô DF (“MDF”) acordada entre o “GRUPO 1” (“A” Alstom; “I” IESA; e “T” TCBR) e o “GRUPO 2” (“SI/M” Siemens e MGE;

VERSÃO PÚBLICA

e “SV” Serveng) exatamente na mesma proporção mencionada no e-mail de fls. 576/577 por Everton Rheinheimer (Siemens), isto é, 52% e 48%, respectivamente (grifos nossos):

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9					33.795,9
Total		441.135,8	141.334,8 32,0%	70.369,8 16,0%	17.645,5 4,0%	146.132,8 33,1%	65.652,9 14,9%
			52,0%			48,0%	
						SI = 22,1% M = 11,0%	97.421,8 48.710,9

979. Tal como ressaltado no mérito, apesar de Wagner Ribeiro defender que tal documento seria um estudo interno que o auxiliaria na avaliação da licitação, verifica-se que tais dados têm claro teor anticompetitivo, tendo em vista que (i) fora enviado dias antes da apresentação das propostas técnicas e comerciais dos consórcios concorrentes e (ii) os dados da planilha constituem informações comercialmente sensíveis, tais como os percentuais que consórcios concorrentes apresentariam, comprovando que as empresas estavam alinhadas.

980. Outro projeto também teria contado com a participação de Wagner Ribeiro. Com relação ao projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, o primeiro documento consiste em e-mail apreendido na Alstom, ainda antes da publicação do edital em 15 de janeiro de 2005, enviado pelo próprio Wagner Ribeiro a outros representantes da Alstom, com dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, só poderiam ser as cinco empresas participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSp:

- 1) Preços de referência de los 5 amigos:

VERSÃO PÚBLICA

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

981. Também antes da disponibilização do edital da supramencionada licitação, há anotação manuscrita, feita antes da disponibilização do edital, apreendida na Alstom. Nesta anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Borges, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSP Linha 2. Sobre esse assunto, há referência a Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”, destaque nosso):

10/01/05 Reunião Comercial

part. P. Borges / F. Amigo / R. Tsuruda / R. Caruso
W. Ribeiro / R. Grieco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2

- 1º Aditamento 12/01/05
- Orçamento mesmo cl aditamento
 não suficiente 115M€ → 160M€
 - ↳ Metro ↳ nossos
 - Hoje Metro adicionou novamente
 para 188M€ → nosso visto ~~ESTER.~~ 225
- ações: simplificação dos sistemas
 é este quarte - feira (12/01/05)
 - ↳ TIS ↳ envolvidos.
 - ↳ INFRA

1. parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de finalização:

↳ Bombardier vai cl a gente
 → Balfour Beatty - está em situações bastante complicadas, por isso, vai junto com a gente.

982. No documento de fls. 1412/1414 do “Apartado”, comprova-se a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame. Tal e-mail foi apreendido na sede da Alstom, enviado em data anterior à apresentação das propostas, o qual tinha o Representado como copiado. Tal mensagem eletrônica tinha como título: “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VEDE”. Nota-

VERSÃO PÚBLICA

se que antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente (destaque nosso):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme descriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

(...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier

983. Quanto ao documento acima, embora o Representado tente justifica-lo sob o argumento de que o e-mail, por ser datado de 03 de janeiro de 2005, referia-se ao edital que foi revogado, sendo, portanto, posterior à abertura da licitação, verifica-se, a partir das informações do procedimento licitatório, que as empresas TTrans, Balfour Beatty e Bombardier, integrantes do consórcio “Linha Dois”, foram concorrentes da Alstom no certame, motivo pelo qual o e-mail acima, ainda que circulado entre integrantes da própria Alstom, já previa subcontratação de empresas – que se apresentaram como concorrentes, frise-se mais uma vez – não por razões técnicas ou comerciais, mas apenas para implementar o acordo anticompetitivo realizado, conforme amplamente demonstrado no mérito.

984. Ainda com o intuito de fundamentar a participação do Representado em acordos ilícitos em diversos projetos, destaca-se o e-mail de fls. 1360/1362 do “Apartado”, referente à aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM. Tal mensagem eletrônica foi enviada em 14 de abril de 2009 (antes da publicação do respectivo edital), a qual teve Wagner Ribeiro como copiado e cujo conteúdo evidenciou que a Alstom poderia executar sozinha o escopo do projeto (destaque nosso):

Do ponto de vista de fornecimento, **trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos** (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos).

985. Além disso, buscando ilustrar a existência de três “grupos” interessados no projeto, transcreve-se mais uma mensagem eletrônica, cujo assunto é “S 5000” – enviado antes da data definida para apresentação de propostas, e apreendido na Alstom. Este e-mail também foi enviado Wagner Ribeiro (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre, destaque nossos):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

VERSÃO PÚBLICA

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

986. Este cenário é corroborando com e-mail apreendido na Alstom, enviado por Cesar Ponce de Leon (Alstom) a outros funcionários da empresa, dentre eles Wagner Ribeiro, e também da CAF, em que relata que “seu amigo” da CAF falaria com a Siemens sobre uma proposta de divisão de projeto. Caso eles não concordassem, a CAF pretendia participar sozinha (fls. 1355/1356 do “Apartado”, destaque nosso):

Por fim, consegui falar com meu amigo. Esperam uma resposta dos loiros hoje ou amanhã. A proposta que fizeram é a que temos falado sempre: cada um ter a mesma participação, mas para os loiros seria renovar os existentes.

Nós dois pensamos que os loiros vão dizer que não. Se isso se confirmar, meu amigo quer ir sozinho e irá até a morte.

Verifica *in situ* se o Agenor confirma a postura.

Se não houver prorrogação não há forma de fazer nada.

987. Por fim, evidencia-se a participação de Wagner Ribeiro no projeto TRENSURB e CBTU – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte. Novamente, através de troca de e-mails em que o Representado é copiado, funcionários da Alstom conversam sobre os possíveis cenários do certame, principalmente no que se refere à participação da empresa CAF. O objetivo desta comunicação era a fixação de um limite máximo da participação da empresa concorrente, sendo uma das exigências da Alstom e que, caso a CAF não aceitasse um máximo para sua participação, a Alstom iria sozinha (fls. 1162/1164 do “Apartado”, destaque nossos):

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor, nos dê uma resposta mais rápida sobre eles.

VERSÃO PÚBLICA

TRENSURB = 33 milhões de reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 milhões de reais (ATC)

988. Bertrand Delpierre (Alstom) responde então que isso não seria aceitável, pois, assim, a Alstom teria que “compensar”, sendo imperativa que a participação da CAF ficasse limitada ao “famoso 12%”:

Conforme discutido durante esta tarde, TRM/RCM, isso não é aceitável, A participação da CAF em Porto Alegre deve ser limitada aos famosos 12% de 244 milhões de reais => 28,8 milhões de reais. Se aceitarmos mais, então a Alstom deverá compensar e isso não é aceitável.

989. Logo depois, Bertrand Delpierre (Alstom) ainda corrige os números do acordo com a CAF mencionados:

Observe que deve-se ler 12% dos 244 milhões de reais e 29,28 milhões de reais

990. Na sequência, Luiz Ferrari (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores

Caso a CAF não aceite esses números, qual seria a alternativa?

991. Michele Viale³⁵⁸ (Alstom) responde então que a Alstom poderia ir sozinha na licitação, demonstrando que o consórcio com a CAF não era tecnicamente e/ou financeiramente necessário:

Vamos SOZINHOS!

O que podemos fazer? Compensar, também, os 5 milhões reais da CAF?

Todos precisam fazer o seu trabalho. Por favor, negocie e discuta com a CAF essas duas alternativas:

Não continuar

Continuar sozinho com menos GM

992. Veja-se que Wagner Ribeiro estava copiado durante todas as tratativas acima colacionadas. Estas, tal como ressaltado ao longo do mérito, configuraram parte das tratativas estabelecidas entre Alstom e CAF para frustrar o caráter competitivo das licitações e evitar eventual “guerra de preços” entre as empresas.

993. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que trocou diversos e-mails sobre os projetos supramencionados com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV,

³⁵⁸ O Sr. Michele Viale terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.1.16 Marco Antônio Barreiro Contin

994. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Marco Antônio Barreiro Contin (“Marco Contin”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

995. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Antonio Charro em conduta anticompetitiva, citam-se: fls. 1162/1164 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual- a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III- Do mérito da presente Nota Técnica- serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

996. Marco Contin participou do cartel, tendo sido detalhado e comprovado a sua participação no tocante ao projeto Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte, que ocorreu em 2012.

997. Em síntese, Marco Contin participou pela CAF de contatos com a Alstom que resultaram na eliminação da competição e divisão entre elas das licitações promovidas pela Trengurb e pela CBTU. Em razão do ajuste, consta que o escopo de cada projeto seria dividido em 93,14% e 6,86% para cada empresa, alternando-se apenas os projetos para os quais os percentuais se aplicavam, ou seja: se a Alstom ficasse com 93,14% da licitação em Porto Alegre, a empresa ficaria com 6,86% do escopo do projeto em Belo Horizonte.

998. Ao final, observou-se que tal divisão foi efetivamente implementada³⁵⁹, em valores idênticos em Belo Horizonte e muito semelhantes em Porto Alegre: a Alstom foi majoritária no consórcio em Porto Alegre (87,3%) e minoritária em Belo Horizonte (6,86%), e a CAF, majoritária no consórcio em Belo Horizonte (93,14%) e minoritária em Porto Alegre (12,7%) (fls. 3771/3782 do “Apartado”).

999. A demonstrar a participação de Marco Contin, documentos apreendidos na Alstom comprovam o conluio entre CAF e Alstom, com a participação de Marco Contin para falsear a concorrência nesse certame, consistentes nos e-mails intitulados “Trengurb / CBTU BH: Acordo”³⁶⁰, datados de 06/11/2012 (fls. 1162/1164 do “Apartado”). Veja-se que a Alstom não apenas tinha condições de disputar sozinha as licitações, como estava preocupada em evitar uma guerra de preços que não seria boa para nenhuma das duas empresas (CAF e Alstom), pois

³⁵⁹ Tais informações podem ser confirmadas pelos documentos da (i) RDC nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC (metrô de Belo Horizonte), fls. 857, SEI 0207120, vencido pelo Consórcio Frota BH, na proporção CAF 93,14% e Alstom 6,86%; e (ii) Termo de compromisso de Constituição de Consórcio apresentado à fl. 1921, SEI 0208562 e 0208563, vencido pelo Consórcio Frota POA, na proporção Alstom 87,3% e CAF 12,7%.

³⁶⁰ Tradução livre de “Trengurb / CBTU BH: Agreement”.

VERSÃO PÚBLICA

os preços cairiam muito, razão pela qual seria melhor insistir na divisão. É o que se depreende da sequência de e-mails abaixo.

1000. Inicialmente, Eduardo Basaglia envia a Philippe Dufosse, com cópia a Bertrand Delpierre, Marco Contin, Wagner Ribeiro, Luiz Ferrari e Michele Viale (todos Alstom), os últimos números do acordo com a CAF (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor nos dê uma resposta rápida sobre eles.

Trensurb = 33 Milhões de Reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 Milhões de Reais (ATC) (tradução livre, grifo nosso)

1001. Bertrand Delpierre (Alstom) responde então que isso não seria aceitável, pois, assim, a Alstom teria que “compensar”, sendo imperativa que a participação da CAF ficasse limitada ao “famoso 12%” (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Conforme discutido durante esta tarde, TRM/RCM, isso não é aceitável. A participação da CAF em Porto Alegre deve ser limitada aos famosos 12% dos 244 milhões de reais => 28,8 milhões de reais. Se aceitarmos mais, então a Alstom deverá compensar, e isso não é aceitável. (Tradução em 0049234).

1002. Na sequência, Luiz Ferrari (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Caso CAF não aceite esses números, qual seria a alternativa?

1003. Michele Viale (Alstom) responde então que a Alstom poderia ir sozinha na licitação, demonstrando que o consórcio com a CAF não era tecnicamente e/ou financeiramente necessário (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Vamos SOZINHOS!

O que podemos fazer? Compensar, também, os 5 milhões de reais da CAF?

Todos precisam fazer o seu trabalho” Por favor, negocie e discuta com a CAF essas duas alternativas:

Não continuar

Sozinho com a GM

1004. Ao final, e evidenciando de forma objetiva o conluio realizado entre Alstom e CAF, Marco Contin (Alstom) informa que a Alstom tem informações de que apenas Alstom e CAF participariam da licitação e, no caso de a Alstom decidir participar sozinha, as empresas

VERSÃO PÚBLICA

poderiam entrar numa guerra de preços que não seria boa para ninguém (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Neste exato momento, a informação que temos é que não temos concorrente (somente a CAF), caso decidamos ir sozinhos, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e que entraremos em uma guerra de preços que não é boa nem para nós nem para eles.

Nosso preço pelo boggie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso boggie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso” (grifos nossos)

1005. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Marco Contin participou das discussões de divisão do escopo das licitações, tendo inclusive recebido e enviado e-mail com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos artigos 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.844/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.2 Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil Ltda.

1006. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil (“Balfour”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, a qual foi operacionalizada por Edyval Antônio Campanelli Junior (Gerente de vendas e marketing) e Haroldo Oliveira de Carvalho (Diretor Presidente), cuja individualização é feita em seguida.

1007. A Balfour participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Linha 5 – CPTM e (ii) Linha 2 – Metrô São Paulo.

1008. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1009. Quanto à participação da Balfour no cartel no tocante ao projeto Linha 5 – CPTM, primeiramente, é necessário registrar que, em 1996, a empresa ABB Daimler-Benz Transportation Brasil Ltda. foi constituída para atuar no ramo metro-ferroviário, adotando o nome fantasia de Adtranz. Na sequência, em 1999, houve um processo societário com a retirada da sociedade da empresa ABB e o ingresso da empresa Chrysler, dando origem à denominação DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda.

1010. No ano de 2000, a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. vendeu suas operações, tendo sido adquiridos (i) pela empresa Bombardier, o CNPJ e os segmentos de trens e

VERSÃO PÚBLICA

sinalização; e (ii) pela empresa Adtranz Rail Power Systems Ltda (posteriormente Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda.), a área de energia.

1011. Por esse motivo, conforme termos de aditamentos do contrato nº 835780102200³⁶¹, celebrado entre o Consórcio SISTREM³⁶² e a CPTM, a Adtranz Rail Power Systems Ltda. (posteriormente Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda.) foi incluída formalmente ao quadro consorcial original do contrato, já que adquiriu a área de energia da DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. Assim, a Balfour³⁶³, em conjunto com a Bombardier, é responsável pelas condutas anticoncorrenciais imputadas a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda., no âmbito da licitação da Linha 5 – CPTM.

1012. Feitos esses esclarecimentos, passa-se a individualização da conduta da empresa Balfour nos projetos em que foi comprovada a sua participação, bem como nos projetos em que houve a participação da DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda., da qual a Balfour é sucessora, somente no que diz respeito à área de energia.

(i) Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo - CPTM

1013. Ao que se refere à concorrência da **Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo**, conduzida pela CPTM, foi comprovado que Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport, **DaimlerChrysler (nesse projeto, sucedida por Balfour e Bombardier)**, CAF, Mitsui e TTrans acordaram a divisão do escopo da licitação. Tal acordo foi implementado por meio de um reconsorciamento – o que representou, ao fim e ao cabo, a supressão de proposta dos consórcios constituídos no início do processo licitatório (Metrô Cinco³⁶⁴, Adtranz Total Rail Systems³⁶⁵, Alstom³⁶⁶ e SICAF³⁶⁷) – com vistas à apresentação de proposta única no certame. Isso seria realizado mediante o Consórcio SISTREM, formado pela união dos consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

1014. Referente a este certame, evidência de sua participação no conluio consiste nos relatórios internos apresentados pelos Signatários, especialmente anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), amplamente reproduzidos na Seção III – Do Mérito, além de e-mails apresentados pela Siemens. Ressaltam-se apenas alguns dos trechos mais ilustrativos do documento de fls. 1380/1385:

30 de novembro de 1999

³⁶¹ Fls. 331 e seguintes.

³⁶² Integrado por Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF e Daimler Chrysler Brasil Ltda.

³⁶³ A Balfour e a Bombardier são responsáveis pelas condutas praticadas pela DaimlerChrysler Brasil Ltda no limite das suas aquisições. No âmbito do projeto Linha 5 do metrô de São Paulo – CPTM, à DaimlerChrysler Brasil Ltda. ficou responsável pelo fornecimento de equipamentos para sinalização (máquinas de chave), uma parcela da parte elétrica (alta e média tensão) e sistema de catenária/linha aérea. O escopo relacionado com a parte elétrica foi transferido para a Balfour e o fornecimento de máquinas de chave para a Bombardier.

³⁶⁴ Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.)

³⁶⁵ Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.)

³⁶⁶ Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport).

³⁶⁷ Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF)

VERSÃO PÚBLICA

“Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz³⁶⁸, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.”

13 de janeiro de 2000

“(...) reflexões são feitas para se chegar a uma assim chamada 'Grande Solução' (Alstom contrata as partes desqualificadas anteriormente, Siemens, Adtranz e Mitsui como subfornecedores). No momento não é possível prever se estas reuniões levarão a algum resultado que levasse em consideração, além da VT 3³⁶⁹, outros membros de nosso consórcio. Com a gente, e principalmente com a CAF, isto não deve ser feito”.

14 de fevereiro de 2000

[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado.

1015. Ainda segundo os Signatários, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Os seguintes representantes das empresas participaram dessas reuniões: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; **Sr. Albert Blum, Presidente da DaimlerChrysler**; Sr. Paulo Junior, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; Sr. Massimo Bianchi, Presidente da TTrans; Sr. Masao Suzuki, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e um diretor da CAF cujo nome não fora informado (fls. 70/71).

1016. Além disso, destaca-se que a união entre as empresas é confirmada por Memorando de Entendimentos (fls. 1690-1695 do Apartado) apreendido na Mitsui, e datado de 18 de abril de 2000, anterior, portanto, à formação do consórcio SISTREM, ocorrida em 19 de maio de 2000. Em tal documento, registrado em cartório, Alstom Brasil S.A., Alstom Transport S.A., **DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda.**, Siemens Ltda., Siemens AG e CAF S.A. (todos integrantes de três consórcios até então distintos e concorrentes), juntamente com Mitsui & Co. Ltd. e a Mitsui Brasileira Importação e Exportação S.A., estabeleceram "relacionamento empresarial entre as partes, baseado em mútua exclusividade e confiança", visando à apresentação de proposta comercial conjunta na licitação da Linha 5, fase 1, do Metrô São Paulo, e no qual são discriminados os serviços que caberiam a cada empresa caso o contrato lhes fosse adjudicado.

1017. Assim, tal documento apreendido na Mitsui, além de demonstrar que empresas integrantes de consórcios diferentes estavam em contato como se único fossem – corroborando a ideia de colusão –, também aponta que os cenários de subcontratação já estavam previamente

³⁶⁸ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

³⁶⁹ VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

VERSÃO PÚBLICA

definidos e acordados entre concorrentes, situação essa que, além de divergir da lógica de uma subcontratação legítima, ainda é contrária aos princípios da livre concorrência e livre iniciativa.

1018. Também merece destaque documento interno da Siemens, de 17 de abril de 2003, em que se afirma que o preço do Projeto Linha 5 do Metrô SP teria sido resultado de diversas combinações entre concorrentes (fl. 403):

O último contrato administrativo no Brasil da CPTM-São Paulo (Linha 5 do Metrô) foi outorgado ao Consórcio Sistrem (que é composto pelas empresas Alstom, CAF, Mitsui e Siemens no caso do Material Rodante) no valor aproximado de 1.785 USD /veículo (sem incluir os impostos locais – ICMS, IPI). **No entanto, observem que este preço resultou de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios. Num ambiente livremente competitivo, este nível de preço é difícil de ser mantido, pois seria de se esperar uma forte concorrência de preços.** (grifo nosso)

(ii) Linha 2 do metrô de São Paulo (Linha Verde) – Metrô

1019. Em relação ao projeto Linha 2 – Metrô São Paulo, os documentos de fls. 720/721, 724 do Processo e fls. 814/822, 1216/1217, 1335/1336 e 1412/1414 do “Apartado”, além das informações do procedimento licitatório, comprovam a participação da Balfour em acordos anticompetitivos com concorrentes a fim de dividir o escopo dessa licitação, sendo ela integrante do Consórcio Linha Dois³⁷⁰, o qual perdeu a licitação e foi subcontratado pelo consórcio vencedor, qual seja Consórcio Linha Verde³⁷¹, em evidente acordo anticompetitivo.

1020. Sobre o projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas Alstom, Siemens, TTrans, Bombardier e **Balfour** também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por Bombardier, Balfour e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura – sendo posteriormente subcontratado.

1021. Esses acordos são comprovados por anotações feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), sobre reunião ocorrida no segundo semestre de 2004 (antes da disponibilização do edital em janeiro de 2005), entre Siemens, Bombardier, Alstom, **Balfour** e TTrans. Ele reporta que estiveram presentes Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), Serge Van Themsche (Bombardier), **Haroldo Carvalho (Balfour)** e Edson Hira (TTrans), e foram **discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor** – a corroborar o caráter anticompetitivo dos ajustes – em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721).

1022. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto, e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. **Ressalta-se que empresas**

³⁷⁰ Integrado por Bombardier, Balfour e TTrans.

³⁷¹ Integrado por Alstom e Siemens.

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes discutem cenários para a formação de dois consórcios diferentes para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem.

1023. Corrobora a existência dessa reunião e, consequentemente, a participação de Haroldo Carvalho (Diretor Presidente da Balfour), o e-mail enviado por Wagner Ribeiro para Paulo Borges (ambos da Alstom), que encaminha resposta de Haroldo Carvalho (Diretor Presidente da Balfour), fl. 3769 do “Apartado”:

VERSÃO PÚBLICA

RE: Sistemas



From: CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Paulo BORGES/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
Subject: RE: Sistemas
Sent: 2004-09-16 18:16:37.830000 UTC
Attachments: E&M.xls

Embedded graphics: 1

Also found in: (\$All)/RE: Sistemas [1BB2]

Olha o que nos espera amanhã

----- Forwarded by Wagner RIBEIRO/BRSAO01/Transport/ALSTOM on 16/09/2004 15:17 -----

{ Embedded BMP, 105x45x8 }

"Carvalho, Haroldo" <Haroldo.Carvalho@bbrail.com> on 16/09/2004 11:56:35

To: Wagner RIBEIRO/BRSAO01/Transport/ALSTOM@GA

cc:

Subject: RE: Sistemas

Caro Wagner;

Segue planilha com detalhamento dos itens do escopo de abastecimento de energia. Objetivo é tentar facilitar entendimentos amanhã.

Acredito ser importante retransmitir este detalhamento para a S.

Grato e um abraço;

Haroldo.

-----Original Message-----

From: wagner.ribeiro@transport.alstom.com [mailto:wagner.ribeiro@transport.alstom.com]
Sent: quinta-feira, 16 de setembro de 2004 11:35
To: Carvalho, Haroldo
Subject: Sistemas

Caro Haroldo, segue a planilha solicitada.

Um abraço.

W.Ribeiro

(See attached file: E&M.ZIP)
"E&M.xls"

1024. Merecem destaque alguns pontos desse e-mail. Vejamos: (i) o e-mail foi enviado no dia 16 de setembro de 2004 e a anotação colacionada acima prevê que uma nova reunião ocorreria no dia 17 de setembro de 2004; (ii) Paulo Borges (Alstom) faz referência clara a essa reunião em sua resposta, qual seja “olha o que nos espera amanhã”; (iii) a anotação acima ilustra os entendimentos entre as empresas para formação de dois consórcios distintos e, para tanto, a necessidade de compartilhamento de informações de cada empresa, o que é corroborado pelo

VERSÃO PÚBLICA

e-mail, uma vez que o Sr. Haroldo Carvalho (Diretor Presidente da Balfour) encaminha planilha com informações sobre o escopo de abastecimento de energia; (iv) o Sr. Haroldo Carvalho (Diretor Presidente da Balfour) afirma que o intercâmbio de informações visa “facilitar entendimentos amanhã”, mais uma vez comprovando a existência de nova reunião no dia 17 de setembro e coordenação entre, no mínimo, Balfour, Alstom e Siemens; e (v) a intenção de compartilhamento dessas informações com a Siemens (“acredito ser importante retransmitir esse detalhamento para S”).

1025. Ademais, destaca-se **e-mail apreendido na Alstom**, trocado entre Wagner Ribeiro e Paulo Borges (ambos da Alstom), antes da publicação do edital, com cópia para Francisco Perroni e Paulo Stuart (ambos também da Alstom). Nesse e-mail, intitulado “L2 – Análise Preços”, o Sr. Wagner Ribeiro envia aos colegas dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, conclui-se serem as cinco participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, **Balfour** e TTrans) (fls. 1216/1217 do “Apartado”):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSp:

1) Preços de referência de los 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

1026. Além disso, anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom), datada de 5 (cinco) dias antes da publicação do edital, comprova o acordo anticompetitivo. Veja-se referência a uma reunião ocorrida entre funcionários da Alstom, em que foi discutido o projeto CMSp Linha 2. Sobre esse assunto, há referência à Siemens, Bombardier e **Balfour**

VERSÃO PÚBLICA

como “**parceiros**”, sendo certo que Bombardier e **Balfour**, na verdade, integrariam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”):

10/01/05 Reunião Comercial

part. P. Borges / F. Duque / R. Tsunide / R. Corrêa
W. Ribeiro / R. Greco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2

- 1º Adiantamento 12/01/05
- Orçamento mesmo cl adiantamento
nos suficiente 115ME → 180ME
 - ↳ Metro ↳ nosso
 - Hoje Metro adicionou novamente para 188ME → nosso visto 225
- ações: simplificação dos sistemas
é este grande feira (12/01/05)
- ↳ TIS ↳ envolvidos.
- ↳ INFRA

1) parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de 3 finalistas:

↳ Bombardier vai cl a gente

→ Balfour Beatty - está em reunião bastante complicado, por isso vai junto com a gente.

1027. Ademais, a título de exemplo, destaca-se outro documento apreendido na Alstom, que corrobora o relato dos Signatários e demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor. Em e-mail de 10/02/2005 (antes da apresentação das propostas em 07/03/2005), cujo assunto é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, enviado pelo Sr. Julio Leitão (Alstom) aos Srs. Edson Assini (Siemens), Edyval Campanelli (Balfour), Marcelo Zugaiar (Bombardier) e Edson Hira (TTrans), com cópia para os Srs. Wagner Ribeiro (Alstom) e Francisco Perroni (Alstom), a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável. Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha

VERSÃO PÚBLICA

Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente, Linha Dois³⁷² (fls. 1412/1414 do “Apartado”):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSp – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme descriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

(...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier (grifos no original)

1028. Por fim, ainda cumpre colacionar o e-mail apreendido na Alstom. Em resposta a questionamentos feitos por Stephanie Brun-Brunet (Alstom), Wagner Ribeiro (Alstom) confirma que a concorrência está “bem controlada” em razão de acordos bilaterais com os maiores competidores, accordos esses de natureza anticompetitiva, conforme visto ao longo do conteúdo probatório amplamente discutido no mérito e aqui sintetizado (fls. 1335/1336 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

Qual é o risco da concorrência? Em meu ponto de vista, o risco de cancelarem o certame é baixo em razão de ser o principal projeto político para as próximas eleições (2006). **Por outro lado, a concorrência é bem controlada por accordos bilaterais com os maiores concorrentes.**

1029. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes, anotações pessoais apresentadas pelos próprios Signatários ou documentos apreendidos na sede das empresas Representadas.

1030. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa Balfour constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1031. Ocorre que, apesar das evidências acostadas aos autos, especialmente as colacionadas acima, comprovarem a participação da Balfour no cartel investigado, tem-se dúvida razoável quanto a qual empresa deve ser responsabilizada por tal conduta. Vejamos.

1032. Inicialmente, as evidências colhidas pela SG/CADE no âmbito do acordo de leniência indicaram a participação da Balfour em conluio ilícito com os Signatários durante o período em

³⁷² Integrado por Bombardier, Balfour e TTrans.

VERSÃO PÚBLICA

que ela era empresa integrante do grupo Balfour, entre 12 de março de 2001 e 04 de junho de 2008.

1033. Nesse sentido, uma vez que a empresa Balfour deixou de ser controlada pelo grupo Balfour na referida data, conforme será detalhado abaixo, e considerando o papel de controle desempenhado por esse grupo na condução da empresa RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda. (“RHA”), constituída em agosto de 2009, bem como a indicação de seu endereço pelos Signatários, foi deferida e realizada medida de busca e apreensão em suas dependências, em 04 de julho de 2013, a fim de que fossem colhidos eventuais elementos probatórios que estivessem relacionados com a prática da infração investigada.

1034. Assim, a investigação direcionou-se à empresa do grupo Balfour que atuava no mercado investigado, uma vez que, o art. 33 da Lei nº 12.529/2011 estabelece a noção de grupo econômico como ente responsável pela conduta das duas empresas controladas, sendo viável que as investigações sejam alinhavadas em função da participação de empresas ligadas ao grupo infrator, independentemente da sua personalidade jurídica distinta.

1035. Contudo, durante a instrução processual e a partir das alegações apresentadas pela RHA, esta SG/CADE apurou que: (i) a Balfour foi constituída em 31 de outubro de 2000, sob a denominação Shanti Empreendimentos e Participações Ltda., pelos sócios Srs. Moacir Zilbovicius e Celina Pannunzio; (ii) em 23 de novembro de 2000, os referidos sócios retiraram-se para a entrada da DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. e Albert Fernando Blum, sendo alterada a sua denominação para Adtranz Rail Power Systems Ltda.; (iii) em 12 de março de 2001, DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. e Albert Fernando Blum retiraram-se para a entrada de Balfour Beatty Investment Holding Limited e Balfour Beatty Rail Ltda, sendo alterada a sua denominação para Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda.; (iv) em 05 de novembro 2001, a sócia Balfour Beatty Rail Ltda foi substituída pela Bnoms Limited, sem qualquer alteração do nome empresarial, permanecendo o grupo econômico Balfour como o seu controlador até 04 de junho de 2008; (v) em 04 de junho de 2008, retiraram-se da sociedade as sócias Balfour Beatty Investment Holdings Limited e Bnoms Limited para entrada da FAÇON Eletromecânica Indústria e Comércio e Serviços, sendo que em 18 de novembro de 2011, foi alterada a sua denominação para FAÇON Engenharia e Sistemas Ltda.; (vi) em 30 de outubro de 2013, após algumas alterações societárias e de denominação, até o presente momento, a empresa passou a ser denominada Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda., tendo como sócios Territorial São Paulo Mineração Ltda. e Agrocap Participações.

1036. Ou seja, a empresa anteriormente denominada Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda. e atualmente Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda. (“Adtranz”) mantém sua inscrição no CNPJ/MF ativa e suas atividades em funcionamento, sob o controle do grupo econômico Agis³⁷³.

1037. Ainda mais, verificou-se que apesar da saída do grupo Balfour do controle da empresa Balfour em 2008, quando esta mudou sua denominação para Adtranz, o contrato de subcontratação (para execução do contrato nº 4001521201) da Balfour pela Siemens, celebrado em 2005, continuou sendo de sua titularidade e operado por ela, tendo a mesma, inclusive,

³⁷³ Integrado por Agrocap Participações, Construtora Ferreira Guedes, Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda. e Territorial São Paulo.

VERSÃO PÚBLICA

recebido os pagamentos realizados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, conforme documento nº 0084472.

1038. Assim, a Adtranz teria mantido a titularidade do contrato celebrado entre Balfour e Companhia do Metropolitano de São Paulo, fruto do cartel investigado, e, consequentemente, teria auferido vantagem econômica, para além de ela ser a provável sucessora da Balfour.

1039. Diante disso, a Nota Técnica nº 116/2015 sugeriu a instauração de processo administrativo em face de Adtranz, nos termos dos arts. 13, V, e 69 e seguintes, da Lei nº 12.529/11 c.c. art. 146 e seguintes do Regimento Interno do CADE, a fim de investigar as condutas passíveis de enquadramento nos art.s no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011, com apuração de sua responsabilidade no Processo Administrativo nº 08700.000448/2015-32 (Apartado de Acesso Restrito nº 08700.000449/2015-87), tendo em vista que a inclusão da Adtranz neste Processo Administrativo o faria retornar à fase de notificação dos Representados, comprometendo a razoável duração do processo, e que o Processo Administrativo nº 08700.000448/2015-32, o qual é fruto do desmembramento deste, encontrava-se em estágio de notificação dos Representados.

1040. Além disso, o Processo Administrativo nº 08700.000448/2015-32 (Apartado de Acesso Restrito nº 08700.000449/2015-87), no qual a Adtranz foi incluída, ainda se encontra em estágio de notificação dos Representados, não havendo, dessa forma, apresentação de defesa administrativa pela Adtranz e, portanto, não foi submetido ao contraditório os fatos a ela imputados pela SG/CADE.

1041. Por fim, importante destacar que, em 18 de setembro de 2017, o Excelentíssimo Juiz Eduardo Ribeiro de Oliveira, da 15ª Vara Federal do Distrito Federal, reconheceu a ilegitimidade da RHA para figurar no polo passivo do Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41, já que ao tempo dos fatos investigados ela ainda não havia sido constituída e que a empresa referida no Acordo de Leniência que teria, em tese, participado da infração foi a Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil, atualmente Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda.

1042. Assim, considerando o reconhecimento de ilegitimidade da RHA nos autos do Processo nº 0000515-93.2016.4.01.3400 e, por outro lado, a efetiva participação da Balfour no cartel, sugere-se, no presente caso, a condenação da Balfour.

1043. Lembre-se, por fim, que a responsabilidade da Adtranz será devidamente apurada no Processo Administrativo nº 08700.000448/2015-32.

IV.1.2.1 *Edyval Antônio Campanelli Junior*

1044. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Edyval Antônio Campanelli Junior ("Edyval Junior") em conduta anticompetitiva consistente na realização de

VERSÃO PÚBLICA

acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1045. Edyval Junior foi Gerente Comercial e de Marketing da Balfour de setembro 2000 até maio de 2007, e, entre as suas principais atividades, constava o gerenciamento da área Comercial e de Marketing com atuação no ramo de infraestrutura metroferroviária (eletrificação e via permanente) e a responsabilidade pela elaboração de propostas e processo de aprovação junto à matriz³⁷⁴.

1046. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III- Do mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1047. Como destacado acima, no projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas Alstom, Siemens, TTrans, Bombardier e **Balfour** também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por Bombardier, Balfour e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura – sendo posteriormente subcontratado.

1048. Em relação a esse projeto, verificou-se que Edyval Junior (Gerente Comercial e Marketing da Balfour) recebeu e-mail enviado pelo Sr. Júlio Leitão (Alstom) a empregados de empresas concorrentes, que demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor. O e-mail data de 10/02/2005 (antes da apresentação das propostas em 07/03/2005), e tem como assunto “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, no qual a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável³⁷⁵ (fls. 1412/1414 do “Apartado”).

1049. Em sua defesa, Edyval Junior (Gerente Comercial e Marketing da Balfour) alegou que não há comprovação de que, na época do e-mail, as empresas faziam parte de consórcios distintos e que, caso o potencial consórcio Linha Verde pretendesse realizar a subcontratação de serviços, nada mais lógico do que pesquisar a viabilidade em momento que possibilitasse a correta elaboração de proposta.

1050. Além disso, o Representado sustenta que não há confirmação de recebimento do e-mail, bem como que não se recorda dessa comunicação. Afirma que agiu como um dos meros prepostos das empresas do consórcio, sendo suas funções a apresentação dos documentos de

³⁷⁴ Informação disponível no seu currículo disponibilizado em:
http://www.abifer.org.br/Noticia_Detalhe.aspx?codi=19889&tp=2.

³⁷⁵ Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente.

VERSÃO PÚBLICA

habilitação, submissão das propostas e interposição de eventuais recursos, ou seja, funções técnicas relativas ao processo licitatório.

1051. Quanto a esses argumentos, verifica-se que eles não se mostram consistentes com os demais elementos dos autos. Primeiramente, destaca-se que o Sr. Júlio Leitão (Alstom), remetente do e-mail, afirma, em sua defesa administrativa, que o e-mail tinha por objeto a informação sobre o que cada uma das empresas consorciadas iria fazer no projeto ou no caso de subcontratadas qual o preço ou serviço que elas iriam prestar. Ou seja, o Sr. Júlio Leitão, frise-se remetente do e-mail, não nega o seu envio. Da mesma forma, o Sr. Wagner Ribeiro e Francisco Perroni (ambos da Alstom), confirmam que receberam “em cópia” o e-mail acima, corroborando, assim, a existência e o envio do mesmo.

1052. Em segundo lugar, o Representado Haroldo Carvalho (Diretor Presidente da Balfour), em sua defesa, confirma que a Balfour participou dessa licitação consorciada com a Bombardier e a TTrans, bem como que ela só teria procurado o outro consórcio quando teve conhecimento da sua derrota no certame, o que, de certa forma, confirma o contato entre as empresas e contradiz a afirmação de Edyval Junior quanto à lógica do momento para o contato entre os consórcios concorrentes.

1053. Em terceiro lugar, no próprio e-mail está claro que a elaboração da proposta se daria por empresas concorrentes e que a Balfour seria possível subcontratada. Ademais, não é plausível o argumento de que um mês antes da apresentação de propostas³⁷⁶ para um projeto com escopo complexo, como o da extensão da Linha 2³⁷⁷, a Balfour ainda não tivesse conhecimento de como se daria sua participação, se em consórcio ou não.

1054. Em quarto lugar, sendo o Sr. Edyval Junior (Gerente Comercial e Marketing da Balfour) responsável pela elaboração de propostas, a solicitação de preço por empresa concorrente no mínimo deveria lhe chamar a atenção, uma vez que o preço é uma informação sensível e tal comportamento não é compatível com um ambiente de fato competitivo.

1055. Dessa forma, os argumentos do Representado Edyval Junior não prosperam, seja pela confirmação de que o e-mail foi efetivamente enviado, seja pela contradição entre a sua alegação e a do Representado Haroldo Carvalho, de que a Balfour só teria mantido contato com empresas concorrentes após a sua derrota no certame³⁷⁸.

1056. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Edyval Junior no mínimo tinha conhecimento da atividade colusiva investigada. Desse modo, os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

³⁷⁶ E um mês após a publicação do seu edital.

³⁷⁷ Para execução de projeto executivo, fornecimento e implantação de sistemas para o trecho Ana Rosa – Ipiranga e sistemas complementares para o trecho Ana Rosa – Vila Madalena da Linha 2 – Verde do Metrô de São Paulo. O valor do contrato foi orçado em R\$ 138.716.824,30.

³⁷⁸ O que, aliás, também não procede, já que há comprovação nos autos de que os contatos sobre essa licitação começaram, no mínimo, no segundo semestre de 2004.

VERSÃO PÚBLICA

IV.1.2.2 *Haroldo Oliveira de Carvalho*

1057. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Haroldo Oliveira de Carvalho (“Haroldo Carvalho”), Diretor Presidente da Balfour, do final do ano 2000 até 28 de fevereiro de 2007, em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1058. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Haroldo Carvalho em conduta anticompetitiva. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1059. Primeiramente, importante relembrar que, no projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas Bombardier, Alstom, Siemens, TTrans e **Balfour** também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por Bombardier, **Balfour** e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura –, sendo posteriormente subcontratado.

1060. Para implementação do acordo, nos termos do relato dos Signatários, Haroldo Carvalho estaria presente em reunião ocorrida no segundo semestre de 2004, antes da disponibilização do edital referente a Linha 2 do Metrô de São Paulo, da qual também participaram Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), Serge Van Themsche (Bombardier) e Edson Hira (TTrans), em que foram discutidas as alternativas de consórcios possíveis e qual seria o consórcio vencedor – a corroborar o caráter anticompetitivo dos ajustes – em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721).

1061. Corrobora a existência dessa reunião e, consequentemente, a participação de Haroldo Carvalho, o e-mail enviado por Wagner Ribeiro para Paulo Borges (ambos da Alstom), que

VERSÃO PÚBLICA

encaminha resposta de Haroldo Carvalho (Diretor Presidente da Balfour), fl. 3769 do “Apartado”:

RE: Sistemas



From: CN=Wagner
RIBEIRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Paulo
BORGES/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
Subject: RE: Sistemas
Sent: 2004-09-16 18:16:37.830000 UTC
Attachments: E&M.xls
Embedded graphics: 1

Also found in: (\$All)/RE: Sistemas [1BB2]

Olha o que nos espera amanhã

----- Forwarded by Wagner RIBEIRO/BRSAO01/Transport/ALSTOM on 16/09/2004 15:17 -----

{ Embedded BMP, 105x45x8 }

"Carvalho, Haroldo" <Haroldo.Carvalho@bbraill.com> on 16/09/2004 11:56:35

To: Wagner RIBEIRO/BRSAO01/Transport/ALSTOM@GA

cc:

Subject: RE: Sistemas

Caro Wagner;

Segue planilha com detalhamento dos itens do escopo de abastecimento de energia. Objetivo é tentar facilitar entendimentos amanhã.

Acredito ser importante retransmitir este detalhamento para a S.

Grato e um abraço;

Haroldo.

-----Original Message-----

From: wagner.ribeiro@transport.alstom.com [mailto:wagner.ribeiro@transport.alstom.com]
Sent: quinta-feira, 16 de setembro de 2004 11:35
To: Carvalho, Haroldo
Subject: Sistemas

Caro Haroldo, segue a planilha solicitada.

Um abraço.

W.Ribeiro

(See attached file: E&M.ZIP)
"E&M.xls"

1062. Merecem destaque alguns pontos desse e-mail. Vejamos: (i) o e-mail foi enviado no dia 16 de setembro de 2004 e a anotação colacionada acima prevê que uma nova reunião ocorreria no dia 17 de setembro de 2004; (ii) Paulo Borges (Alstom) faz referência clara a essa

VERSÃO PÚBLICA

reunião em sua resposta, qual seja “olha o que nos espera amanhã”; (iii) a anotação acima ilustra os entendimentos entre as empresas para formação de dois consórcios distintos e, para tanto, a necessidade de compartilhamento de informações de cada empresa, o que é corroborado pelo e-mail, uma vez que o Sr. Haroldo Carvalho encaminha planilha com informações sobre o escopo de abastecimento de energia; (iv) o Sr. Haroldo Carvalho afirma que o intercâmbio de informações visa “facilitar entendimentos amanhã”, mais uma vez comprovando a existência de nova reunião no dia 17 de setembro e coordenação entre, no mínimo, Balfour, Alstom e Siemens; e (v) a intenção de compartilhamento dessas informações com a Siemens (“acredito ser importante retransmitir esse detalhamento para S”).

1063. Além disso, verifica-se o Sr. Haroldo Carvalho, além de vários outros documentos, assinou a proposta da Linha 2 apresentada pelo Consórcio, conforme documentos apresentados pala CPTM.

1064. Finalmente, em análise ao processo licitatório, em 07 de março de 2005, o Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom) e o Consórcio Linha Dois (Bombardier, Balfour e TTrans) apresentaram os seus documentos de habilitação e as suas propostas, sendo que a proposta da Linha Verde foi no valor de R\$ 141.493.512,04 e a da Linha Dois, R\$ 146.691.678,72, ou seja, de fato superior ao do Consórcio 1, previamente definido como vencedor da Concorrência, configurando apresentação de proposta de cobertura pela Bombardier, Balfour e TTrans para implementação do acordo.

1065. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, além do seu alto cargo na empresa, que o Representado Haroldo Carvalho participou da atividade colusiva investigada, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.3 Bombardier Transportation Brasil Ltda.

1066. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Bombardier Transportation Brasil Ltda. (“Bombardier”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, a qual foi operacionalizada por Marcelo Zugaiar dos Santos (Coordenador de Contratos Privados), cuja individualização é feita em seguida.

1067. Ao longo da instrução, foram identificados que documentos comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1068. A Bombardier participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Linha 5 – CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 1ª rodada

VERSÃO PÚBLICA

– CPTM; (iii) Manutenção dos trens – 2^a rodada – CPTM; (iv) Manutenção dos trens – 3^a rodada – CPTM; (v) Linha 2 – Metrô São Paulo, (vi) Boa Viagem – CPTM; (vii) Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo; e (viii) Série 5000 – CPTM.

1069. Quanto à participação da Bombardier no cartel no tocante ao projeto Linha 5 - CPTM, primeiramente, é necessário registrar que, em 1996, a empresa ABB Daimler-Benz Transportation Brasil Ltda. foi constituída para atuar no ramo metroferroviário, adotando o nome fantasia de Adtranz. Na sequência, em 1999, houve um processo societário com a retirada da sociedade da empresa ABB e o ingresso da empresa Chrysler, dando origem à denominação DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda.

1070. No ano de 2000, a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. vendeu suas operações, tendo sido adquiridos pela empresa Bombardier o CNPJ e os segmentos de trens e sinalização e pela empresa Adtranz Rail Power Systems Ltda (posteriormente Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda., pertencente ao grupo inglês Balfour Beatty Plc) a área de energia.

1071. Nesse sentido, em sua defesa administrativa (SEI 0031482, fl.96), a própria Bombardier esclarece que sucedeu a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda., que, por sua vez, participou da Licitação da Linha 5 – CPTM, por meio do Consórcio Adtranz Total Rail Systems, formado pela DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda. e pela DaimlerChrysler Rail System (UK Holding) Ltda.

1072. Apesar de confirmar que sucedeu a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda em 03 de abril de 2001 e rebater os fatos a ela imputados no âmbito da licitação da Linha 5 - CPTM, a Bombardier alega que só assumiu as suas operações depois de oito meses da assinatura do contrato relativo à Linha 5 e, tendo em vista que a conduta teria ocorrido entre 1999 e 2000, não teria legitimidade para figurar no polo passivo em relação ao período anterior a aprovação do respectivo ato de concentração.

1073. Tais argumentos não prosperam. Esclarece-se que a Bombardier³⁷⁹, em conjunto com a Balfour, é responsável pelas condutas anticoncorrenciais imputadas a DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda, no âmbito da licitação da Linha 5 – CPTM, uma vez que adquiriu o CNPJ e os segmentos de trens e sinalização dessa, bem como que formalmente a sucedeu no contrato nº 835780102200 celebrado com a CPTM, conforme termos de aditamentos acostados as fls. 331 e seguintes do Processo.

1074. Feito esses esclarecimentos, passa-se à individualização da conduta da empresa Bombardier nos projetos em que foi comprovada a sua participação, bem como nos projetos em que houve a participação da DaimlerChrysler Rail Systems Brasil Ltda., da qual a Bombardier é sucessora.

(i) Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo - CPTM

1075. No que se refere à concorrência da **Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo**, conduzida pela CPTM, foi comprovado que Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport,

³⁷⁹ A Bombardier e a Balfour são responsáveis pelas condutas da DaimlerChrysler Brasil Ltda no limite das suas aquisições.

VERSÃO PÚBLICA

DaimlerChrysler (nesse projeto, sucedida pela Balfour e Bombardier), CAF, Mitsui e TTrans acordaram a divisão do escopo da licitação. Tal acordo foi implementado por meio de um reconsorciamento – o que representou, ao fim e ao cabo, a supressão de proposta dos consórcios concorrentes constituídos no início do processo licitatório (Metrô Cinco³⁸⁰, Adtranz Total Rail Systems³⁸¹, Alstom³⁸² e SICAF³⁸³) – com vistas à apresentação de proposta única no certame. Isso foi realizado mediante o Consórcio SISTREM, formado pela união de consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

1076. Destaca-se que tal reconsorciamento foi apontado pelos Signatários como um ajuste anticompetitivo entre concorrentes, o que foi comprovado por relatórios internos apresentados por eles, especialmente anotações denominadas "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), amplamente reproduzidos na Seção III – Do Mérito, além de e-mails apresentados pela Siemens. Ressaltam-se apenas alguns dos trechos mais ilustrativos do documento de fls. 1380/1385 (grifos nossos):

30 de novembro de 1999

Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz³⁸⁴, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.

13 de janeiro de 2000

(...) reflexões são feitas para se chegar a uma assim chamada 'Grande Solução' (Alstom contrata as partes desqualificadas anteriormente, Siemens, Adtranz e Mitsui como subfornecedores). No momento não é possível prever se estas reuniões levarão a algum resultado que levasse em consideração, além da VT 3³⁸⁵, outros membros de nosso consórcio. Com a gente, e principalmente com a CAF, isto não deve ser feito.

14 de fevereiro de 2000

[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um 'subfornecedor nomeado.

1077. Ainda segundo os Signatários, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Os seguintes representantes das empresas participaram dessas reuniões: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; **Sr. Albert Blum, Presidente da DaimlerChrysler;** Sr. Paulo Junior, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; Sr. Massimo Bianchi, Presidente da TTrans; Sr.

³⁸⁰ Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.).

³⁸¹ Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.)

³⁸² Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport).

³⁸³ Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF)

³⁸⁴ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

³⁸⁵ VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

VERSÃO PÚBLICA

Masao Suzuki, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e um diretor da CAF cujo nome não fora informado (fls. 70/71).

1078. Além disso, destaca-se que a união entre as empresas é confirmada por Memorando de Entendimentos (fls. 1690-1695 do Apartado) apreendido na Mitsui, e datado de 18 de abril de 2000, anterior, portanto, à formação do consórcio SISTREM, ocorrida em 19 de maio de 2000. Em tal documento, registrado em cartório, Alstom Brasil S.A., Alstom Transport S.A., **DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda.**, Siemens Ltda., Siemens AG e CAF S.A. (todos integrantes de três consórcios até então distintos e concorrentes), juntamente com Mitsui & Co. Ltd. e a Mitsui Brasileira Importação e Exportação S.A., estabeleceram "*relacionamento empresarial entre as partes, baseado em mútua exclusividade e confiança*", visando à apresentação de proposta comercial conjunta na licitação da Linha 5, fase 1, do Metrô São Paulo, e no qual são discriminados os serviços que caberiam a cada empresa caso o contrato lhes fosse adjudicado.

1079. Assim, tal documento apreendido na Mitsui, além de demonstrar que empresas integrantes de consórcios diferentes estavam em contato como se único fossem – corroborando a ideia de colusão –, também aponta que os cenários de subcontratação já estavam previamente definidos e acordados entre concorrentes, situação essa que, além de divergir da lógica de uma subcontratação legítima, ainda é contrária aos princípios da livre concorrência e livre iniciativa.

1080. Por fim, merece destaque documento interno da Siemens, de 17 de abril de 2003, em que se afirma que o preço do Projeto Linha 5 do Metrô SP teria sido resultado de diversas combinações entre concorrentes (fl. 403):

O último contrato administrativo no Brasil da CPTM-São Paulo (Linha 5 do Metrô) foi outorgado ao Consórcio Sistrem (que é composto pelas empresas Alstom, CAF, Mitsui e Siemens no caso do Material Rodante) no valor aproximado de 1.785 USD /veículo (sem incluir os impostos locais – ICMS, IPI). No entanto, observem que este preço resultou de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios. Num ambiente livremente competitivo, este nível de preço é difícil de ser mantido, pois seria de se esperar uma forte concorrência de preços. (grifo nosso)

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM

1081. Logo em seguida, ressalta-se a participação da **Bombardier** na alocação privada do projeto **Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM**.

1082. Tais acordos anticompetitivos estabeleciam a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, **Bombardier**, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui, que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame, (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

1083. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao Consórcio COBRAMAN, formado por Alstom, **Bombardier** e CAF; (ii) a Série

VERSÃO PÚBLICA

2100 ao Consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas **Bombardier**, Temoinsa e Mitsui; e (iii) a Série 3000 à Siemens. As empresas Tejofran e TTrans também participaram desse acordo, sendo posteriormente subcontratadas.

1084. Segundo os Signatários, no início do ano 2000, a Siemens combinou com as empresas Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda. (nesse projeto, sucedida pela **Bombardier**) e CAF (integrantes do Consórcio COBRAMAN) que tal consórcio venceria a licitação da Série 2000, enquanto a Siemens venceria a licitação da Série 3000, cujo edital seria lançado em seguida. A Siemens daria cobertura ao Consórcio COBRAMAN, o que, por sua vez, foi comprovado por provas dos autos, visto que a Siemens na Série 2000 não apresentou dois documentos básicos na licitação e, uma vez desclassificada, não recorreu de tal desclassificação.

1085. Aliás, os Signatários ainda relatam que, após a finalização da licitação da Série 2000, houve nova reunião realizada na sede da Alstom, para discutir sobre a divisão de escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000, em que estariam presentes representantes das empresas Siemens, Alstom, CAF, Temoinsa, **Bombardier** e Mitsui. Conforme amplamente reportado no mérito, tais empresas integravam consórcios concorrentes e as subcontratações eram negociadas previamente à licitação e também na presença de empresas estranhas à relação de subcontratação. Os Signatários afirmam, ainda, que alguns dias antes da entrega das propostas das licitações das Séries 2100 e 3000, os Srs. Arthur Teixeira (Procint) e Sérgio Teixeira³⁸⁶ (Constech) entraram em contato com Everton Rheinheimer (Siemens) para realização de novo encontro entre as concorrentes (Temoinsa, Mitsui, Alstom, CAF, **Bombardier** e Siemens) visando discutir a divisão do objeto de tais licitações. *In verbis*:

(...) a Siemens seria a empresa vencedora da licitação do projeto CPTM S3000, e que a empresa não precisava apresentar preços competitivos, pois poderia apresentar sua proposta com valores próximos ao orçamento estabelecido pela CPTM. As outras empresas competidoras apresentariam preços superiores à proposta da Siemens e bastante próximas ao orçamento da CPTM, como propostas de cobertura, a fim de que a Siemens saísse vencedora da licitação. **Para que todas as empresas pudessem ganhar parte dos contratos, acordou-se que, enquanto a Siemens seria a vencedora do projeto CPTM S3000 (10 trens), as empresas Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa e Mitsui ganhariam o projeto CPTM S2100 (48 trens).**

1087. Destaca-se que os documentos da licitação da Série 3000 comprovam que a Siemens apresentou proposta com valor bem próximo (R\$ 33.752.936,00) ao valor estimado pela CPTM, e o Consórcio SERMAFER (Alstom e CAF) valor maior do que o valor estimado pela CPTM.

1088. Não se alegue que tais fatos se baseiam apenas em informações e documentos apresentados pelos Signatários. Um **documento manuscrito apreendido na CAF – datado de 6 (seis) dias antes da apresentação das propostas** – datado de 04 de junho de 2002³⁸⁷ – comprova que as empresas realizaram diversas reuniões (*vide* “conforme reuniões anteriores”) para dividir o escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000. Constam as “cláusulas” de um acordo de repartição – assinado por representantes das empresas “A” (Alstom), “B” (**Bombardier**), “C” (CAF) e “D” (Siemens, sendo “D”, aqui considerado como derivação da

³⁸⁶ Falecido.

³⁸⁷ Antes da data definida para apresentação de propostas, qual seja 10 de junho de 2002, resultado de diversos pedidos de adiamento apresentados pelas empresas habilitadas.

VERSÃO PÚBLICA

palavra “Deutsche”) – no qual, conforme tabelas a ele anexadas, os serviços relativos à Série 2100³⁸⁸ seriam prestados pela Siemens (25%), Alstom (25%) e CAF/**Bombardier** (50%) e, os

³⁸⁸ Indicada como “RENFE”, dada a origem dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

da Série 3000³⁸⁹, pela **Bombardier** (25%), Siemens (25%) e Alstom/CAF (50%) (fls. 2454/2456 do “Apartado”, destaque nossos):

REF.: MERCADO DE CIVIL - TRENOS PARA O BRASIL
04-JUN-02

1) CONFORME REUNIÕES ANTERIORES, A REPARTIÇÃO DAS PROJETOS EM TERMOS DE SERVIÇOS E FORNECIMENTOS FICA ESTABELECIDA CONFORME ANEXO.



2) AS CONDIÇÕES APPLICAVENTES A ESSE REPARTIÇÃO SÃO:

a) 30% DE SUBCONTRATAGEM SERÁ FATURADO POR "B" e "D" (15% + 15%) DIRETAMENTE A CPTM.

b) 20% DE SUBCONTRATAGEM SERÁ FATURADO AO CONSÓRCIO "A+C", POR "B" e "D" (10% + 10%).

NESSE CASO, A BIFURCAÇÃO DE INVESTIMENTOS É DA CPTM, SENDO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTIÇÃOES DE "B" e "D".

CASO O PERCENTUAL DE FATURAMENTO DIRETO A CPTM SEJA ELEVADO PARA 50% OU, NA DEFINIÇÃO DO PREÇO FINAL DE "A+C" SEJA INCLUIDAessa bifurcação, FICA SEM EFEITO A PRESENTE CLUSUL

³⁸⁹ Indicada como “Siemens”, fabricante dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

201/03
Fls. 702

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCOS, FEES E ADMINISTRAÇÃO, FICARÃO INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSE CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPОСTOS, TAXAS E ADMINISTRATIVOS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESTE ITEM, SERÁ MOTIVO DE ACONTECER POSTERIOR.

A JF
 B XI
 C Ju
 D JF

201/03
Fls. 709 03/03

RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELETÉRICA: M.T. + CONTROLE + PANTÓGRAFO + CONVERTER + ARMÁRIO AT/BT + ATC + RÁDIO	A
50%	MECÂNICA: TRUQUE + ACT + FREIO + A/C + APARÊNCIA GERAL + PNEUMÁTICA + LIMPEZA + PORTAS	C/B

SIEMENS		
25%	MOBILIZAÇÃO+ VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA + LIMPEZA + A/C + INTERIOR DOS CARROS	B
25%	ELETÉRICA: CADEIA DE TRAÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A/C

Ju J J d

VERSÃO PÚBLICA

1089. Ademais, em 20 de junho de 2002 – após a apresentação das propostas comerciais relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 e antes da abertura dessas – o Sr. Carlos Penna (CAF) encaminhou à Sra. Cicera Silva (CAF) e-mail – originariamente recebido do Sr. José Regueiro (CAF) em 19 de junho, no qual era negociada a futura subcontratação, pelo Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), das empresas Temoinsa, TTrans e **Bombardier**, para a prestação dos serviços da manutenção da Série 2100 (fls. 2447/2449 e 2612 do “Apartado”), *in verbis*: (...) *se fosse exigida a opção de subcontratar, o esquema preparado junto as empresas que devemos subcontratar (Temoinsa-TTrans-Bombardier) seria afetado.* Ressalte-se que **Bombardier** e TTrans (que integrava o Consórcio Trem Azul, em conjunto com Tejofran) participaram como licitantes independentes no certame da Série 2100, concorrendo diretamente com a Alstom/CAF, por essa razão, surpreende a existência de tal negociação para futura subcontratação.

1090. Na verdade, tais fatos comprovam que as propostas comerciais apresentadas pela **Bombardier** e pelo Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran) foram meramente formais – propostas de cobertura – a fim de simular competição no certame, na medida em que o vencedor já tinha sido previamente definido por eles (Consórcio CONSMAC: Alstom e CAF) e a retribuição às demais empresas seria formalizada via subcontratação das empresas perdedoras envolvidas no acordo.

1091. Como já ressaltado no mérito, uma negociação de subcontratação entre licitantes concorrentes, mesmo se iniciada após a entrega das propostas, mas antes do resultado da competição, pode impactar o resultado de efetiva concorrência no certame, a confirmar que tais negociações tinham caráter anticompetitivo.

1092. Aliás, outro documento apreendido na CAF relata reunião entre concorrentes sobre a licitação da Série 2100. Em 02 de julho de 2002, mensagem trocada entre funcionários da CAF intitulada “Reunião – 48 Trens” traz relato de reunião entre a CAF, Alstom,

VERSÃO PÚBLICA

Bombardier, TTrans, Tejofran e a empresa de consultoria Procint para discutir a divisão da manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 2457/2460, do “Apartado”):

"Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br> con fecha 02/07/2002 16:52:15

Por favor, responda a "Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br>

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>

CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>, <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>, Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>

Asunto: REUNIAO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

Declarou-se contrária a posição da CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

Wagner Ibarrola

1093. Ressalta-se que esse e-mail apreendido na CAF demonstra e sintetiza de forma clara acordos entre concorrentes referentes às licitações das Séries 2100 e 3000. Nota-se no e-mail a existência de divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis a cada uma das empresas – e teria sido agendada reunião para o dia 10 de julho, data na qual as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM. Quer dizer, as empresas **Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul)** tinham apresentando

VERSÃO PÚBLICA

propostas comerciais independentes no certame para a Série 2100, sendo, portanto, à época da realização da reunião, concorrentes do consórcio formado por Alstom e CAF.

1094. Em sentido convergente, destaca-se o documento apreendido na Alstom, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23/07/2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18/07/2002 sobre a Série 2100, das quais participaram representantes de Alstom, CAF, **Bombardier** e Procint, destacando-se os Representados David Lopes (Alstom), Murilo Cunha (CAF), José Regueiro (CAF), Wagner Ibarrola (CAF), Carlos Leopoldo (CAF) e **Manuel Filho (Bombardier)**. Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF) faria das empresas **Bombardier (concorrente que havia participado do certame)**, Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens) e TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que havia participado do certame).

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Pauta de reunião com CAF - 16 e 18/jul/02.

(EM VERMELHO SÃO AS DECISÕES TOMADAS PELAS EMPRESAS)

Participantes: ALSTOM: (Rubens parcial / David / Vitor parcial)

CAF: (Murilo parcial / Uribe / Pepe Alcaide / Wagner parcial / Carlos parcial)

PROCINT: Luiz Álvaro

BOMBARDIER: Manuel (parcial)

2. Divisão física do escopo:

- ✓ Consorciada ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
- ✓ Consorciada CAF: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos e de freio;
- ✓ **Sub Contratada BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e conversor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração);**
- ✓ Sub Contratada TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ SubContratadas T TRANS/Tejofran: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis;

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;
1095. Além disso, evidencia-se **mensagem eletrônica apreendida na Alstom**, enviada ao Sr. Antonio Charro (Alstom) – originariamente recebida do Sr. Juan Maria Iniguez (Alstom) – referente aos acordos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100. Ressalta-se que o e-mail foi enviado logo em seguida da vitória do Consórcio CONSMAC (fls. 1274/1380 do “Apartado”, grifos nossos).

Apos acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-T'Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo Consórcio CONSMAC (Altsom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)

1096. Em tal mensagem eletrônica foi anexado documento intitulado “divisão escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão entre as empresas envolvidas no acordo colusivo³⁹⁰, bem como informações a respeito da majoração de preços que a subcontratação impactaria na formação de preços do Consórcio (fls. 1147 do “Apartado”, grifos nossos):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Divisão da contratação.

5. Consórcio composto por ALSTOM e CAF;
6. **Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, T TRANS e TEMOINSA;**
7. **Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio (ALSTOM + CAF) alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58.**
8. A divisão física do escopo ficou combinada como a seguir:
 - ✓ ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
 - ✓ **CAF e BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e convertidor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração)**
 - ✓ TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);

³⁹⁰ Recordando-se que as empresas a serem subcontratadas, Bombardier, TTrans (integrante do Consórcio Trem Azul) e Temoinsa, haviam se apresentado como licitantes independentes no certame, atuando como concorrentes do Consórcio CONSMAC.

VERSÃO PÚBLICA

✓ T TRANS: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis; (...)

1097. Como já ressaltado no mérito, importante destacar que no e-mail acima, apreendido na Alstom, está previsto “**Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio Alstom/CAF alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58**”.

Ora, a corroborar que a subcontratação não seguiu a lógica legal e economicamente prevista de tal instituto - como pretendem ressaltar os Representados -, verifica-se que ela resultou em um aumento de 15% no valor da proposta apresentada pelo Consórcio CONSMAC. Veja-se que, tendo sido o Consórcio CONSMAC habilitado desde o início, ele teria condições de entregar o objeto licitado, mas resolveu subcontratar alguém que aumentou o total da proposta, ao invés de torná-la mais competitiva, argumento esse que exclui qualquer racionalidade econômica e apenas corrobora que as subcontratações em questão se prestaram a implementar a formação do cartel na licitação para prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100, e que o aumento da proposta visaria recompensar as empresas subcontratadas pela apresentação de propostas de cobertura no certame, o que resultou em prejuízos ao Erário.

1098. Ademais, em 01 de outubro de 2002, o Sr. David Lopes (Alstom) encaminha e-mail para o Srs. José Regueiro, Murilo Cunha, Jose Alcaide Moreno³⁹¹ (funcionários da CAF), Rubens Rezende³⁹² e Antônio Charro (funcionários da Alstom) e Andras Mesics, Manuel Rio, Serge Van Themsche, Míriam Pulino (funcionários da Bombardier) – intitulado “Subcontratação Manutenção TUE's Série 2100”. Nesse e-mail, são abordadas questões operacionais da subcontratação da Bombardier – que participou da licitação, de forma independente – pelo Consórcio CONSMAC (fls. 3754/3757 do “Apartado”).

1099. Corroborando a atuação do cartel nesse certame, em 02 de dezembro de 2002, o Sr. Fernando Arizmendi (CAF) encaminha mensagem para outras pessoas da CAF, na qual, dentre outros assuntos, há referência à existência do acordo colusivo na licitação vencida pelo Consórcio CONSMAC referente à Série 2100 (fls. 2461/2462 do “Apartado”):

“Murilo Cunha” <mrccons@uol.com.br> con fecha 29/11/2002 16:05:53

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC:
Assunto: Re: CONSMAC COMISIONES

Fernando, favor reler o fax que foi enviado a você em 09/06/2002 que é o acordo submetido a você e aprovado por telefone que determina o seguinte:

Se não houvesse acordo entre o bloco 1(ABCeD) e bloco 2(E e F) e bloco 1 ganhasse a concorrência pagar-se-ia a Procint 2+1 só.
Se houvesse acordo, como houve, pagar-se-ia 2+4(ver tal fax): tenho cópia do original assinado por A,B,C,D,E,F e Procint.

Murilo

1100. O documento acima comprova (i) a existência do acordo entre seis empresas, as quais, a partir dos demais documentos acima indicados seriam Alstom, **Bombardier**, Caf, Siemens,

³⁹¹ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

TTrans e Temoinsa; (ii) a participação e coordenação da Procint na sua implementação e (iii) realização de pagamento a Procint pela consultoria realizada.

1101. A análise sistemática das provas acima indica que a **Bombardier** participou da alocação, divisão e definição de como os consórcios e as subcontratações seriam implementadas, sendo que tais informações foram apontadas pelos Signatários e confirmadas a partir de documentos apreendidos nas sedes de várias Representadas.

(iii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) – CPTM

1102. A Bombardier também participou dos acordos anticompetitivos no projeto **Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) – CPTM**.

1103. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que **Bombardier**, Alstom, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2ª rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1ª rodada de manutenção, condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.

1104. Em 12 de março de 2007, antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, o Sr. David Lopes enviou e-mail aos Srs. Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real

VERSÃO PÚBLICA

de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (fls. 372/373 do “Apartado”, destaque nossos):



Divisão anterior a valores atuais			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Contrato	TUE	carros	total carros						
Consmeq	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244	14.175.600	47.022.163	33.076.401
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188			
série 3000	10	4	40			49.020.000			
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização			102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401
Total Geral			443.159.924						

Manutenção										
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	Outros
Consmeq	48	3	144			15		61	68	144
Cobraman	30	4	120	42	36	42				120
Cob Adit	12	4	48	24		24				48
BV 5500	12	2	24		16			8		24
série 3000	10	4	40				40			40
série 4400	32	3	96				30		33	96
1700	25	4	100	40	40	20				100
			572	106	92	101	70	69	68	33
				Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%
Fat. Mês		20.000	11.440.000		2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000
										660.000
										660.000

Rev. Geral										
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	Outros
Consmeq	24	3	72					36	36	72
série 3000	5	4	20				20			20
Cobraman	28	4	112	30	30	30				90
			204	30	30	30	20	36	36	0
				Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%	17,6%
Fat.		600.000	122.400.000		18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000
										-
Manutenção e Revisão Geral		808.800.000	145.200.000		128.400.000	139.200.000	96.000.000	104.400.000	103.200.000	39.600.000
										39.600.000

Aumento Real	82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%	
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	-------	--

Legenda: A: Alstom; B: Bombardier; C: CAF; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Tejofran; TM: Temoinsa; TT: TTrans

1105. Destaca-se que a planilha se chama “Divisão de Mercado”, retoma inicialmente uma “Divisão anterior”, sendo que nas licitações da 1ª Rodada as provas indicaram que as licitações haviam sido realmente divididas entre os concorrentes. Há uma previsão, por consequência, de uma nova divisão (como indica o nome do arquivo), com as empresas que de fato realizaram nova alocação privada dessas licitações, e contendo um nível tal de informação (termos percentuais e faturamento de empresas concorrentes, bem como o aumento real caso essa divisão fosse implementada).

1106. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos mantidos no passado, destaca-se e-mail apreendido na Alstom. Em 16 de abril de 2007, Luiz Ferrari (Alstom) informa que estavam conversando “entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa”, indicando que as grandes empresas sagradas vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, **Bombardier**, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000. Este e-mail também comprova a composição feita com as empresas menores, de forma a eliminar o potencial de instabilidade

VERSÃO PÚBLICA

advindo de uma participação independente das mesmas (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantenho informado.

(...)

Saludo,

Luiz Fernando

1107. Ademais, a comprovar que as empresas concorrentes se reuniam para definir previamente os possíveis cenários de consórcios a serem formalmente apresentados nas licitações, destaca-se e-mail de David Lopes para Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran), de 13/06/2007 - data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências. O e-mail é intitulado “Reunião 13/jun/07”, e traz como anexos dois

VERSÃO PÚBLICA

arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls” (fls. 621/623 do “Apartado”):

Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)	GR
Fat anual	88.630,00		137.325,00	Fat anual
	100%	100%		55%
ABC	67,7%	58%		
Alston	20.513,00	23,1%	27.008,35	Alston
CAF	20.513,00	23,1%	27.008,35	CAF
Bombardier	18.946,00	21,4%	24.945,17	Bombardier
Siemens	9.804,00	11,1%	15.105,75	Siemens (4)
Demais (1)	18.854,00	21,3%	43.257,38	Demais (2)
				129%

(1) - Temoinsa, Ttranx, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranx, Tejofran, MPE, Inepar

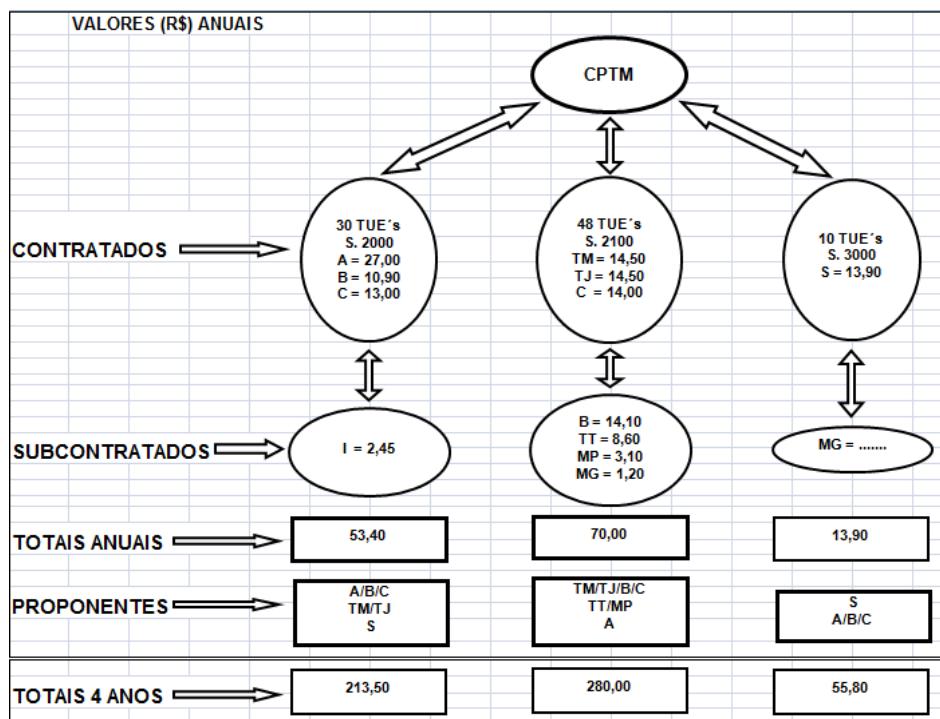
(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual	Atual	Proposta	Proposta	GR
Fat anual	88.630,00		151.485,00	Fat anual
	100%	100%		71%
ABC	67,7%	61%		
Alston	20.513,00	23,1%	31.851,68	Alston
CAF	20.513,00	23,1%	31.851,68	CAF
Bombardier	18.946,00	21,4%	29.418,51	Bombardier
Siemens	9.804,00	11,1%	15.105,75	Siemens
Demais	18.854,00	21,3%	43.257,38	Demais
				129%

4 anos por ano
 Série 2000 213.500,00 53.375,00
 Série 2100 280.000,00 70.000,00
 Série 3000 55.800,00 13.950,00
 549.300,00 137.325,00



VERSÃO PÚBLICA

1108. Além disso, ainda antes da apresentação das propostas³⁹³, em 13 de julho de 2007, o Sr. David Lopes envia mensagem eletrônica ao Sr. Wilson Daré (ambos da Temoinsa) – intitulada “mapa da divisão” –, na qual anexa o documento, que contém detalhamento da divisão das licitações das Séries 2000, 2100 e 3000. No caso, traz previsão específica de que os vencedores da licitação para a Série 2100 (Alstom, **Bombardier** e CAF) deveriam destinar 40% do valor do contrato para a Temoinsa e Tejofran e que uma das empresas ABC (Alstom, **Bombardier**, CAF) poderiam ficar com uma parte maior na Série 2000 para que a Temoinsa não participasse da Série 2100, evidenciando que tais cenários eram discutidos entre as concorrentes (fls. 448/449 do “Apartado”):

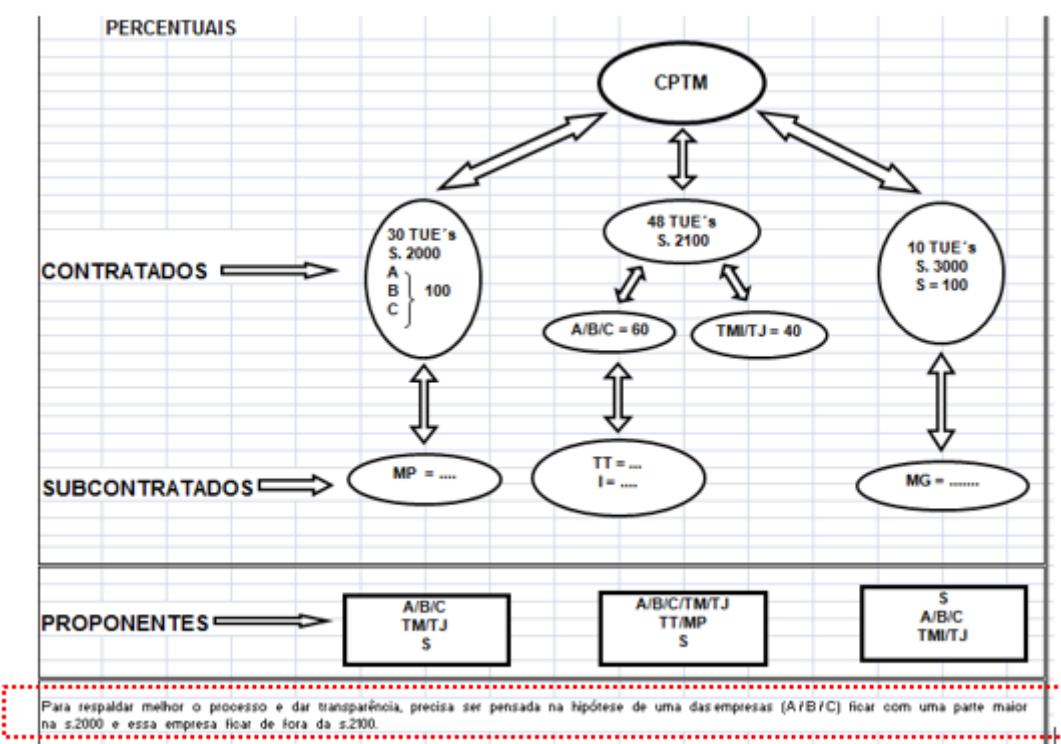
Daré

Desculpe não ter enviado ontem.

Nos nossos 40% significam 14.000/ano para a TMI e 14.000/ano para a TEJ.

abraços

David Lopes



1109. Além disso, outros documentos comprovam a existência do acordo, destacando-se nesse sentido e-mail de 06 de setembro de 2007, em que o Sr. Telmo Porto (Tejofran) encaminha ao Sr. Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele ao Sr. Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para

³⁹³ Em 28 de setembro de 2007.

VERSÃO PÚBLICA

manutenção dos trens CPTM Série 2100³⁹⁴, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, **Bombardier**, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE (fls. 377/378 do “Apartado”):

>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>
Prezado Maurício:

Última notícia é que existe a seguinte idéia:
CONSMAC formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.
Neste caso, teríamos 33,33% e, por justiça, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e
Temoinsa com 18,33%. Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.
O que fazemos ?

Considerando:

- que o contrato está aumentando em valor absoluto.
- minimização de custos judiciais.
- minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega, quanto da execução do contrato.
- incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA.
- dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.
- relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.

Sou a favor da aceitação da situação. Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>
Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

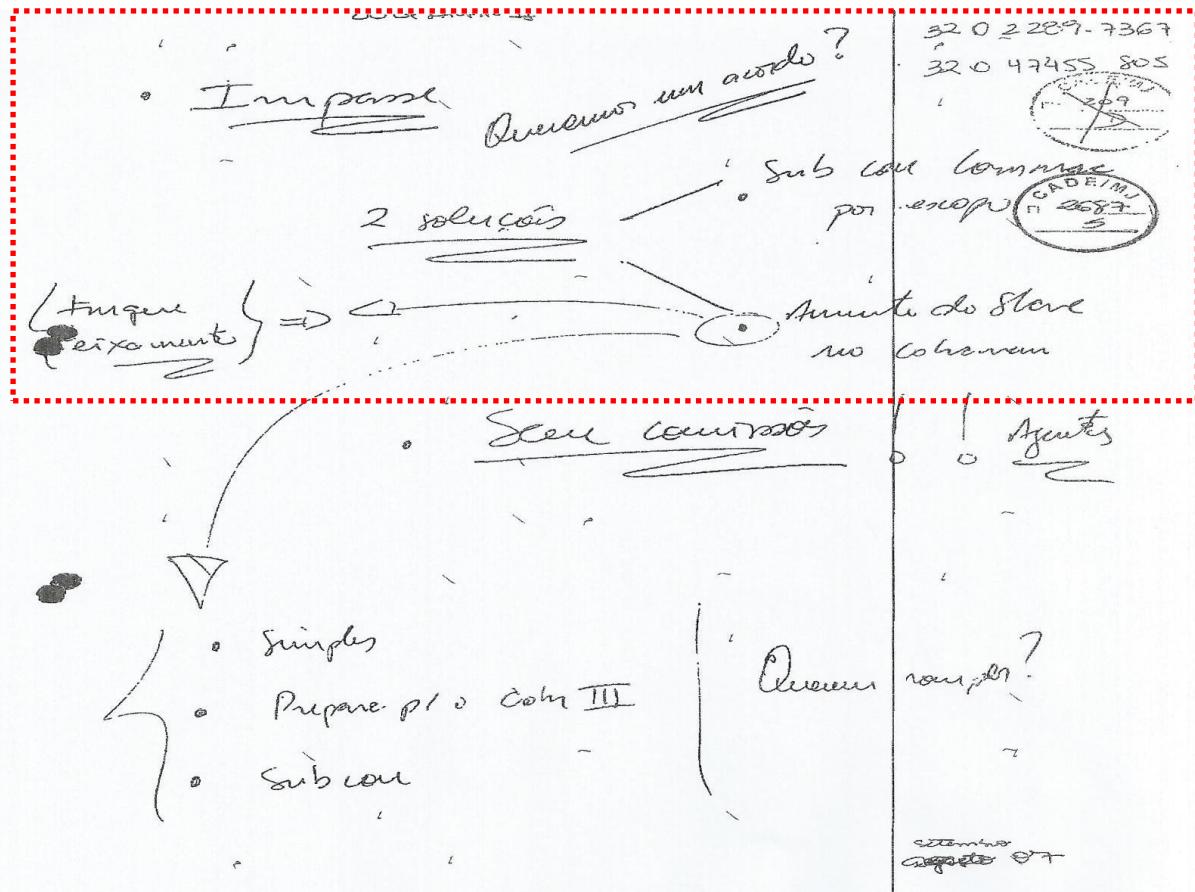
Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC.
Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada. Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante). Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran). Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil (qualificação, proposta, gasto com advogados etc). De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

³⁹⁴ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

1110. Além disso, documento manuscrito, apreendido na Bombardier³⁹⁵, traz anotações sobre a existência de um “impasse”, indicando que a empresa não tinha certeza se queria de fato um acordo tal como estava sendo proposto. Para tanto, identificam “2 soluções: sub com CONSMAC por escopo / aumento de share no COBRAMAN”, referência aos consórcios líderes dos contratos relativos às Séries 2100 e 2000, respectivamente (fls. 2687 do “Apartado”):



1111. Outro documento manuscrito, redigido em inglês e também **arrecadado na Bombardier³⁹⁶**, faz referência à discussão acerca dos contratos COBRAMAN (Série 2000) e CONSMAC (Série 2100), objeto de reunião realizada entre Alstom, Bombardier e CAF (ABC), que teria indicado a aprovação do acordo colusivo por “3 a 4 empresas das 6” envolvidas nas negociações³⁹⁷ (fls. 2685 do “Apartado”, destaque nossos, tradução livre):

COBRAMAN x CONSMAC

A reunião de ontem a noite foi para combinar um caminho comum e pedir mais tempo para o cliente (mais uma semana).

³⁹⁵ Na sala do Presidente, em uma pasta denominada “L”, conforme auto de busca e apreensão, fl. 06, 137 e 209 do Apartado nº 08700.011940/2014-52.

³⁹⁶ Na sala do Presidente, em uma pasta denominada “L”, conforme auto de busca e apreensão, fl. 06, 137 e 204/205 do Apartado nº 08700.011940/2014-52.

³⁹⁷ Nota-se, no documento acima, a previsão sobre pedido de adiamento e possibilidades, a indicar que ele foi produzido antes da apresentação de propostas.

VERSÃO PÚBLICA

Alstom e CAF apesar de terem combinado em ir para um escopo de definição durante nossa reunião do ABC, eles não querem ser vistos pelos clientes parando o contrato!!

Nós tínhamos de 3 a 4 das 6 empresas concordando em seguir o escopo de tarde mas isso não é simples.

Um documento foi preparado para ser mostrado a CPTM confirmando a concordância de todas as empresas (mas não nos incluindo)

Possibilidades:

- 1- Se a CPTM não aceitar dar mais tempo provavelmente não haverá tempo suficiente para a preparação de uma nova proposta.
- 2- Se todas as 5 empresas conseguirem ter um mandato, BT poderia ficar de fora.
- 3- Nós podemos ser sub-contratados pelo novo consórcio como somos hoje.
- 4- **Nós podemos dizer que não aceitamos o pacote completo que inclui um sub na COBRAMAN ficar contra todas as 5/6 empresas e setembro “Ilegível” 07**

Checar com “Ilegível”

5- Nós podemos checar e ver se o BTB pode preparar uma nova proposta da CONSMAC sozinho

100% - 100M Euros

6- BTA Siemens

Ser suave ou mais duro

2-5% comissões para o agente. (grifos nossos)

1112. Destaca-se que há vários outros documentos colacionados ao longo do mérito que detalham as várias discussões entre os concorrentes para definirem os cenários que mais se adequariam aos seus interesses. Por sua vez, em conformidade com as informações do procedimento licitatório, os documentos colacionados acima preveem que o consórcio entre Alstom, **Bombardier** e CAF seria o vendedor do certame para manutenção dos TUEs Série 2000, como efetivamente ocorreu por meio do Consórcio COBRAMAN II.

1113. Quanto à concorrência para manutenção dos TUEs da Série 2100, os documentos preveem que essa seria direcionada para as empresas Alstom, **Bombardier**, CAF, Temoinsa e Tejofran, mas o e-mail de 20/09/2007 colacionado acima (ainda antes da apresentação das propostas) afirma que MPE também seria incluída no consórcio, provavelmente como compensação pela sua apresentação de proposta de cobertura na licitação referente à Série 2000 e 3000, o que, da mesma forma, foi comprovado pelas informações do procedimento licitatório.

VERSÃO PÚBLICA

(iv) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM

1114. Da mesma forma, a **Bombardier** também participou de acordos anticompetitivos no projeto **Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM**.

1115. Conforme detalhado ao longo do mérito, e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo competitivo existente entre **Bombardier**, Alstom, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE, MGE e Serveng também se estendeu à 3^a rodada de manutenções conduzida pela CPTM no período de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 e quem seriam as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção.

1116. Primeiramente, ainda antes da disponibilização dos editais, em 02/02/2011, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail ao Sr. Telmo Porto (Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

(...)

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. **Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.**

Faltam os espanhóis.

(...)

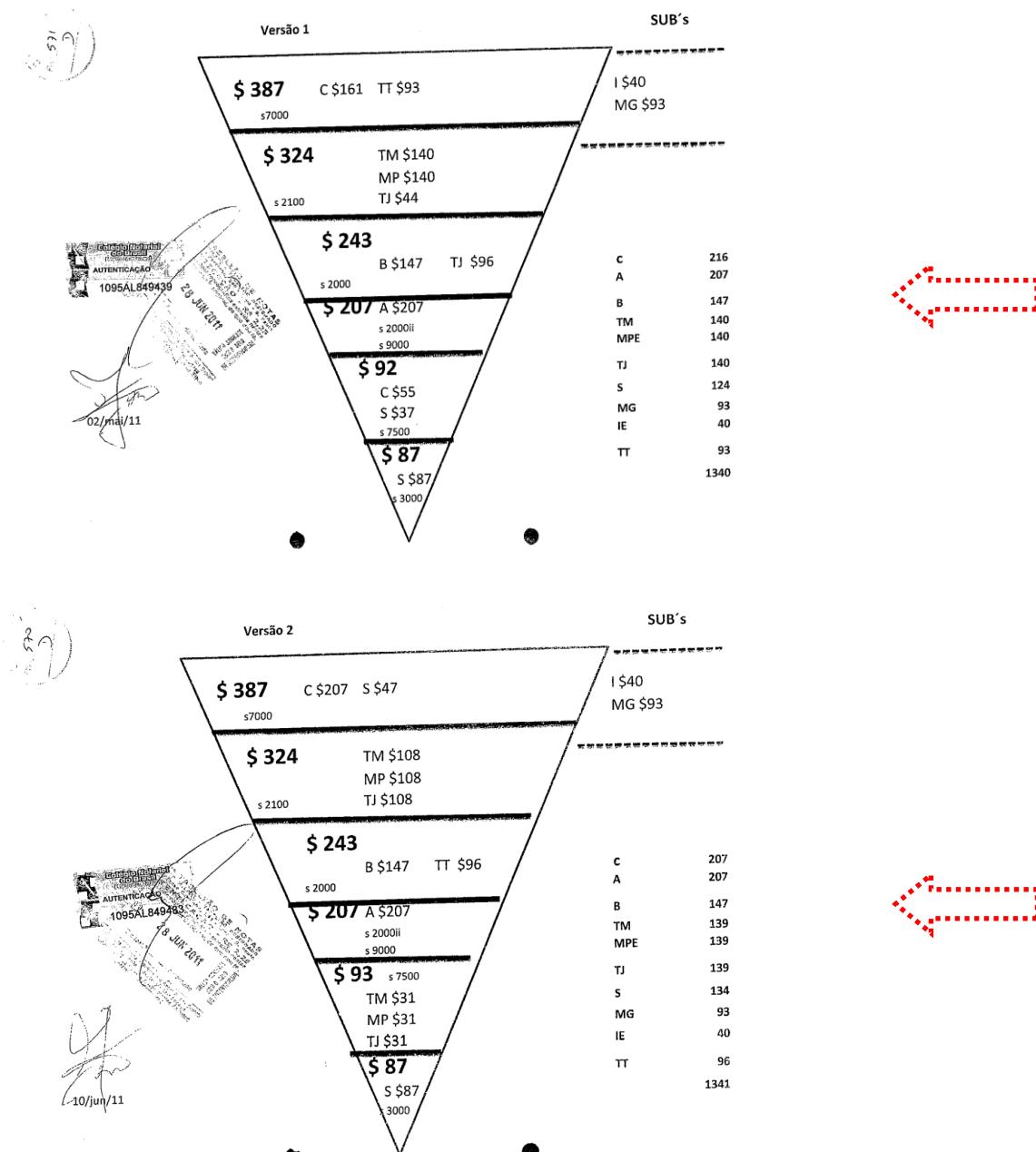
Minha ideia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

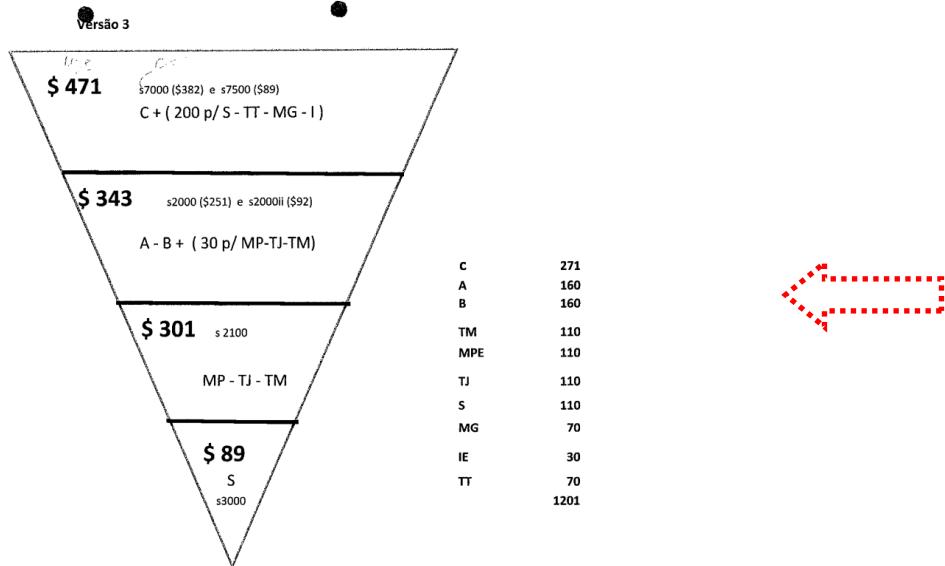
1117. Por sua vez, **o documento abaixo apreendido na sede da Temoinsa** demonstra, tal como verificado várias vezes ao longo do processo, que as empresas previamente à licitação já

VERSÃO PÚBLICA

conversavam sobre os vários cenários dos consórcios, de forma a dividirem arbitrariamente o mercado. Reforça-se que tais documentos apresentavam selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Foram encontradas três versões do documento, anteriores ao lançamento do edital, o qual é estruturado em forma de pirâmide, ordenando as licitações por nível de faturamento esperado (fls. 200/212 do “Apartado”):



VERSÃO PÚBLICA



1118. Nesse contexto, corroborando tal divisão, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada em 12 de maio de 2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), por mensagem eletrônica intitulada “Manutenção – 2011 – Distribuição” (fls. 558 do “Apartado”). Assim, o título comprova que as “pirâmides invertidas” são relacionadas às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão das indicações das Séries (s7000, s2100, S2000 e etc.).

1119. Ademais, consolidando a participação da Bombardier nos acordos colusivos deste certame, destaca-se e-mail apreendido na CAF. Neste e-mail, Agenor Marinho enviou minuta de texto a Paulo Albuquerque (ambos da CAF), em que relata o processo de negociação para a divisão do mercado. Pelo e-mail, eles afirmam que se reuniram com as “fabricantes” em 17 de agosto de 2011, utilizando as siglas já constantes de outros documentos, quais sejam Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”) e para dividirem o escopo das licitações relacionadas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e posterior discussão sobre a Série 9000, de acordo com a orientação de consultores (fls. 2355 do “Apartado”, grifos nossos):

Senhores,

Hoje Paulo e eu nos reunimos com os fabricantes para traçarmos uma estratégia para os contratos de manutenção, seguindo a orientação dos consultores (70/30%).
Foi proposto um modelo, que não satisfez a S, para ser debatido pelas empresas:

2000: Valor total R\$251: A 91, **B 140**, C 20 e todos subcontratam 20

2070: Valor total R\$91,8: A 91,8 e subcontrata 20

2100: Valor total R\$301: NF 301 e subcontrata 22

3000: Valor total R\$88: S 88

7000: Valor total R\$382: C 382 e subcontrata 40

VERSÃO PÚBLICA

7500: Valor total R\$89: A 45, **B 20**, C 24

9000 (quando for contratar): valor total R\$100: A 25, B 25, C 25, S 25

1120. Além disso, como destacado no mérito, em 05 de outubro de 2011, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail aos Srs. Reinaldo Andrade (Tejofran) e Telmo Porto (Tejofran) – que continha o histórico de troca de mensagens – por intermédio do qual é possível identificar reunião entre as empresas na casa de David Lopes (Temoinsa) no dia 03 de outubro de 2011, bem como que a **Bombardier** participou da divisão das licitações da 3^a rodada de manutenção entre as empresas, *in verbis*: “O canadense³⁹⁸, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6^a feira; não estará pronto até lá e entende que o G6 (que se reuniu na casa de David anteontem) deve se reunir antes” (fls. 662/664 do “Apartado”).

1121. Corroborando a existência dessa reunião do dia 03 de outubro de 2011, na casa de David Lopes da Temoinsa, destaca-se outro exemplo de documento que comprova a participação da Bombardier no conluio, **consistente em tabela arrecadada na CAF**. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas, e que tal proposta havia sido definida em reunião realizada dia 03/10/2011, que, conforme documento já identificado no mérito, teria contado com a participação do “G6” na casa do David Lopes da Temoinsa (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaques nossos).

³⁹⁸ Como já destacado no mérito, usualmente as empresas se identificavam a partir das suas nacionalidades. Nesse sentido, uma vez que a Bombardier é uma empresa Canadense, entende-se que foi ela quem ligou querendo adiar a “prévia”

VERSÃO PÚBLICA

Reunión Previa											
197.123.505,98	A			16%							
143.266.932,27	B			12%							
383.609.561,75	C			32%							
89.000.000,00	S			7%							
390.000.000,00	NF			32%							
Incrementar NF		hasta 460.000.000,00									
Quitar Fabricantes (+10%)		70.000.000,00									
A		19.058.903									27%
B		13.851.175									20%
C		37.089.322									53%
Nuevo Status											
178.064.603	A										
129.415.157	B										
346.520.233	C										
89.000.000	S										
460.000.000	NF										
1.203.000.000											
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR											

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE					Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5				30			251
COFESBRA	2070	48	A/B/C		R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80								92
COMAFER	2100	144	RENFE	A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000				100	100	100				300
S	3000	40		S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89							89
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52				70	60		382
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C		R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21								89
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25						100
					SIN 9000 CON 9000	R\$ 1.203.000.000 R\$ 1.303.000.000	346,5 311,5	178 203	89 144	129,5 164,5	100 100	100 100	30 30	70 70	60 60	
				% PARTICIPACION	SIN 9000 CON 9000		28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	2,5%	5,8%	5,0%	
							28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%	

1122. Em 01 de agosto de 2012, antes da apresentação das propostas, agendadas para 07 a 14 de agosto de 2012, o Sr. Wilson Daré (Temoinsa) envia e-mail a destinatário não-identificado (mcrpar@ig.com.br) na qual anexara tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. **A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress**

VERSÃO PÚBLICA

Rail-MGE, TTrans, Siemens, IESA e Serveng), sendo que essas empresas logo após vieram a apresentar propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”, destaque nosso):

SÉRIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tt	S	Ie	se
2000	307,00	145.382		161.770								
2070	109,00		49.132									60.000
2100	332,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00									97.881		
7000	401,00		255.263					69.470	76.130			
7500	92,00	38.809	52.931									
TOTAL	1.339,00	209.351	357.326	161.770	102.267	102.267	102.267	69.470	76.130	97.881		60.000
%	15,64%	26,69%	12,08%	7,64%	7,64%	7,64%	7,64%	5,19%	5,69%	7,31%		4,48%
%	15634,87677%	26686,03435%	12081,40403%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,58626%	7310,00747%		4480,95594%
											A = 9,5	
											B = 9,5	
											C = 9,5	
												28,5

1123. Em e-mail enviado, em 23 de janeiro de 2013, pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) – que tinha por destinatários os Srs. Antonio Felipe, Marcos Ribeiro, Manuel Filho, Reinaldo Andrade (todos da Tejofran), Wilson Daré e David Lopes (ambos da Temoinsa) – pode-se ver relatos sobre os resultados dos acordos colusivos para divisão das licitações da CPTM. No caso, tal e-mail apreendido na Tejofran traz informações que indicam tanto a estratégia de subcontratar empresa (**Bombardier**) que apresentou proposta de cobertura – de forma a recompensá-la – quanto a estratégia de apresentação de proposta de cobertura, a fim de dar aparência de competição nos certames (fls. 1988/1992 do “Apartado”, grifos nossos):

1-Bombardier não nos auxiliará na execução da Série 2000, porque a “Europa teme que haja **repercussão negativa de perdedor fornecer para ganhador**”.

(...)

4-A proposta dele é executarmos a RG do 2000 pelo preço dele (cerca de R\$20MM mais que o nosso) e termos o apoio da Alston no aprovisionamento do 2070 (surpreendentemente, neste caso, some o risco de **perdedor voluntário** fornecer a ganhador!!!)

1124. Destaca-se que em 23 de janeiro de 2013, data do e-mail acima, o resultado das licitações, 19 de janeiro de 2013, já havia sido divulgado. Ademais, na licitação referente à série 2000, a Bombardier era integrante do consórcio da Alstom, e, na licitação referente à série 2070, a Alstom participou sozinha. Nas duas licitações, sagrou-se vencedor o consórcio TMT, integrado pela Trail (empresa do grupo Tejofran) e pela Temoinsa, evidenciando que tais empresas apresentaram propostas de cobertura, *vide* “perdedor voluntário”, e seriam subcontratadas como contrapartida.

1125. Assim, para além de vários outros documentos colacionados aos autos, resta comprovado que as empresas se reuniram com objetivo de dividir entre si o escopo das licitações, definir previamente as vencedoras dos certames, recompensar as empresas alinhadas com a subcontratação de parcela dos contratos e elevar o faturamento previsto para cada empresa participante do conluio, restando constatada a participação da Bombardier nestes acordos.

VERSÃO PÚBLICA

(v) Linha 2 do metrô de São Paulo (Linha Verde) – Metrô

1126. Sobre o projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas **Bombardier**, Alstom, Siemens, TTrans e Balfour Beatty também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por **Bombardier**, Balfour Beatty e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura –, sendo posteriormente subcontratado.

1127. Esses acordos são comprovados por anotações feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), sobre reunião ocorrida no segundo semestre de 2004 (antes da disponibilização do edital em janeiro de 2005), entre Siemens, **Bombardier**, Alstom, Balfour e TTrans. Ele reporta que estiveram presentes Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), **Serge Van Themsche (Bombardier)**, Haroldo Carvalho (Balfour) e Edson Hira (TTrans), e foram discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor – a corroborar o caráter anticompetitivo dos ajustes –, em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721, grifos nossos):

5) *A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:*

d) *Devido aos atestados de Sinalização e PCL, Alstom e Bombardier não podem ficar no mesmo consórcio.*

e) *Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, Alstom e TTrans não podem ficar no mesmo consórcio.*

f) *Devido ao atestado de Baixa Tensão, Siemens e TTrans não podem ficar no mesmo consórcio.*

6) *Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções/composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:*

Solução 1

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

Solução 2

Consórcio 1: Alstom + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

Solução 3

Consórcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

VERSÃO PÚBLICA

Consórcio 2: Bombardier + TTrans

Em todos os três casos, o Consórcio 1 seria o vencedor.

7) No caso da Solução 3, o Órgão teria que emitir um atestado em nome da Bombardier para os sistemas de Tração e Media Tensão executados na Extensão Norte. Com este atestado, prescindiríamos do atestado da Balfour Beatty para os sistemas de Tração e Media Tensão para a formação dos dois consórcios, levando a seguinte composição³⁹⁹:

Solução 4

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + TTrans

Esta alternativa [Illegível]

8) Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 as 08:30 horas, para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

Atestados L2						
	Sistema	Alstom	TTrans	Siemens	B. Beatty	Bombardier
1	<i>S/E Tração 750Vdc</i>			X	X	(X)
2	<i>Media Tensão</i>			X	X	(X)
3	<i>Baixa Tensão</i>		X	X		
4	<i>Sinalização</i>	X				X
5	<i>PCL</i>	X				X
6	<i>Escadas Rolantes</i>	X	X			
7	<i>Elevadores</i>	X	X			
8	<i>Telecomunicações</i>	X	X	X		X
9	<i>SCAP</i>	X	X			
10	<i>Ventilação Principal</i>	X		X	X	
11	<i>Iluminação</i>	(.)	X	(.)		
12	<i>Bandejamento</i>	(.)	X	(.)		
13	<i>Ventilação Auxiliar/Ar-Cond.</i>		X	(.)		
14	<i>Bombas</i>		X	(.)		
15	<i>SSO</i>		X	(.)		
16	<i>Detecção de Incêndio</i>		X	(.)		
	Legenda					

³⁹⁹ Apenas a Siemens e a Balfour Beatty tinham atestados para os sistemas de tração e média tensão. Caso a Bombardier fosse capaz de obter tais atestados em tempo hábil (em função dos serviços que desempenhara em outro projeto), a Balfour Beatty poderia ser excluída da divisão de escopo.

VERSÃO PÚBLICA					
	<i>X = atestados válidos</i>				
	<i>(X) = atestados sujeitos a emissão pelo Órgão</i>				
	<i>(.) = atestados sujeitos a confirmação pelo Órgão</i>				

1128. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto, e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. **Ressalta-se que empresas concorrentes discutem cenários para a formação de dois consórcios diferentes** para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem.

1129. Além disso, **anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom)**, datada de 5 (cinco) dias antes da publicação do edital, comprova o acordo anticompetitivo. Veja-se referência a uma reunião ocorrida entre Paulo Borges, Francisco Amigo, Rosângela Tsuruda, Raul Caruso, Wagner Ribeiro, Ruy Grieco e Paulo Stuart (todos da Alstom), em que foi discutido o projeto CMSP Linha 2. Sobre esse assunto, há referência a

VERSÃO PÚBLICA

Siemens, **Bombardier** e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que **Bombardier** e Balfour Beatty, na verdade, integravam consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”):

10/01/05 Reunião Comercial
 ↳ A. Guyrachy
 part. P. Borges / F. Duque / R. Tsunide / R. Corrêa
 W. Ribeiro / R. Greco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2

- 1º Adiantamento 12/01/05
- Orçamento mesmo cl adiantamento
 não suficiente 115ME → 180ME
 - ↳ Metro → nosso
 - Hoje Metro adicionou novamente para 188ME → nosso visto 225
- ações: simplificação dos sistemas
 é este grande feira (12/01/05)
- ↳ TIS → envolvidos.
- ↳ INFRA

② parceiros → Siemens quer ir com a gente → por causa do pacote de

③ Finalizações:

- ↳ Bombardier vai cl a gente
- ↳ Balfour Beatty - está em reunião bastante complicado, por isso, vai junto com a gente

1130. A título de exemplo, destaca-se outro **documento apreendido na Alstom**, que demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor. Em e-mail de 10/02/2005 (antes da apresentação das propostas em 07/03/2005), cujo assunto é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, enviado por Julio Leitão (Alstom) a Edson Assini (Siemens), Edyval Campanelli (Balfour), **Marcelo Zugaiar (Bombardier)** e Edson Hira (TTrans), com cópia para Wagner Ribeiro e Francisco Perroni (ambos da Alstom), a Alstom solicitou informações comerciais a empresas

VERSÃO PÚBLICA

do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável⁴⁰⁰ (fls. 1412/1414 do “Apartado”):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme descriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta. (...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier (grifos no original)

1131. Aqui, ao contrário do alegado pela Bombardier de que não se sabe se o e-mail acima foi respondido e que não seria ilícito respondê-lo “no contexto de fornecimento de cotação de equipamentos que seriam subcontratados de qualquer forma”, é inegável o caráter anticompetitivo da troca de informações entre as empresas integrantes de consórcios concorrentes até, pelo menos, a data do envio do e-mail, uma vez que as informações sobre preços a serem usados nas propostas comerciais deveriam ser restritas aos integrantes de cada consórcio e que a Alstom e a Siemens, Consórcio Linha Verde, estando habilitadas tecnicamente, não precisariam subcontratar outras empresas “de qualquer forma”.

1132. Finalmente, ainda cumpre colacionar o e-mail abaixo **apreendido na Alstom**. Em resposta a questionamentos feitos por Stephanie Brun-Brunet (Alstom), Wagner Ribeiro (Alstom) confirma que a concorrência está “bem controlada” em razão de acordos bilaterais com os maiores competidores, acordos esses de natureza anticompetitiva, conforme visto ao longo do conteúdo probatório amplamente discutido no mérito e aqui sintetizado (fls. 1335/1336, tradução livre, grifo nosso):

Qual é o risco da concorrência? Em meu ponto de vista, o risco de cancelarem o certame é baixo em razão de ser o principal projeto político para as próximas eleições (2006). **Por outro lado, a concorrência é bem controlada por acordos bilaterais com os maiores concorrentes.**

1133. De fato, em análise ao processo licitatório, em 07 de março de 2005, o Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom) e o Consórcio Linha Dois (Bombardier, Balfour e TTrans) apresentaram os seus documentos de habilitação e as suas propostas, sendo que a proposta da Linha Verde foi no valor de R\$ 141.493.512,04 e o da Linha Dois, R\$ 146.691.678,72, ou seja, de fato superior ao do Consórcio 1, previamente definido como vencedor da Concorrência,

⁴⁰⁰ Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente.

VERSÃO PÚBLICA

configurando apresentação de proposta de cobertura pela **Bombardier**, Balfour e TTrans para implementação do acordo.

1134. Por fim, o cartel também é confirmado pela renúncia expressa do Consórcio Linha Dois em apresentar recurso administrativo em face da decisão que declarou o Consórcio Linha Verde vencedor do certame, comportamento incomum em licitações vultuosas e com vários requisitos financeiros e técnicos, restando, assim, comprovada a participação da Bombardier no conluio.

(vi) Boa Viagem - CPTM

1135. Os acordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, **Bombardier**, Alstom, IESA, MGE, Siemens, TTrans, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (**Bombardier** e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2: Alstom; Lote C3: **Bombardier**; Lote C4: IESA; Lote C5: Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE).

1136. Inicialmente, a título de exemplo, ressalta-se e-mail de Marco Missawa (Siemens) a Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia para Peter Gölitz (Siemens), de 24 de novembro de 2004 (antes da publicação dos editais). Ele ilustra a conduta concertada entre as empresas do “Grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer, de maneira que as “4 fornecedoras grandes”, consistentes na Alstom, Siemens, **Bombardier** e TTrans, obtivessem parcelas iguais do projeto (25%), enquanto as menores seriam subcontratadas ou venceriam lotes residuais (fls. 872/889):

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para **4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttrans)**. Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.
- ✓ **No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas.** Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes.** De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (**aproximadamente 25% do total do pacote**)

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ Reflita: obviamente que **todas** as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.
- ✓ Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL⁴⁰¹ assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifo nosso)

1137. A divisão do “Programa Boa Viagem” entre 4 fornecedores também é comprovada pelo e-mail de Marco Missawa (Siemens) a Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia a Peter Gölitz (Siemens), em 29 de novembro de 2004 (fls. 891/911):

[...] Você está certo quando diz que não faz sentido para o cliente obter múltiplas peças E. Por outro lado, é um assunto difícil, pois **no caso de uma subdivisão “igual” (em lotes pré-definidos que mais tarde deverão ser convertidos em pedidos individuais) entre 4 principais fornecedores**, tais acordos menos do que ideais apenas podem ser resolvidos até certo ponto.

A Alstom também está interessada em peças E (por exemplo, eles dizem que agora são capazes de produzir conversores de tração no Brasil). A Bombardier agora está sinalizando interesse no mercado local novamente (por exemplo, eles têm 2 pedidos atualmente para um sistema de sinalização a preços predatórios). De alguma forma, isto complica toda a situação. [...] (grifo nosso)

1138. Por sua vez, documento interno da Siemens encontrado nos arquivos de Peter Gölitz (Siemens), de 10 de janeiro de 2005, após a publicação dos editais e antes da entrega das propostas, trata da divisão do escopo do Programa Boa Viagem entre o “grupo” de empresas, da participação das empresas de consultoria Procint e Constech, da apresentação de proposta de cobertura para a implementação do acordo e da adoção de mecanismos de proteção para impedir a participação de empresas não alinhadas (fls. 917/918):

Projeto Boa Viagem CPTM

I) Temas a serem discutidos com os consultores:

(...)

b) Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011

c) alterações no escopo de fornecimento (aumento com relação ao escopo “acordado”): Marcadas em vermelho na tabela.

d) Informações não oficiais sobre possível não contratação nos lotes:

A1 – 10 trens S1600 (Alstom);

B1 – 12 trens S5500 (Bombardier).

⁴⁰¹ LuL - *Lieferungen und Leistungen*, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

VERSÃO PÚBLICA

Devido a situação real da frota (alto investimento);

É de conhecimento geral?

Consequências para os grupos devido a desestabilização dos pacotes?

e) Como as empresas subcontratadas de outros grupos estão reagindo? (p. ex. Mendes Jr.)?

f) Comunicar dificuldades iniciais em relação à subcontratada IESA e possíveis consequências em caso de “corrida por fora”. Quais mecanismos de prevenção poderiam ser adotados?

g) Mecanismos de proteção contra fornecedores “não convidados” (p. ex. CCC, Mitsui). (grifo nosso)

1139. Veja-se que nesse documento, consta que o lote B1 era um possível lote sem contratação, entretanto, o nome da Bombardier está entre parênteses indicando provável interesse no lote. Com efeito, o lote único da Concorrência nº 8487402011, destinado à contratação de serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de **12 Trens-Unidade Elétricos (TUEs)** da Série 5500, foi adjudicado para a Bombardier em consórcio com a Tejofran, denominado “Consórcio BT Brasil”.

1140. Aliás, verifica-se que nessa concorrência, nº 8487402011, a IESA foi a única concorrente do Consórcio BT Brasil, o que corrobora o trecho “Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes” no e-mail de fls. 913/915, de 30 de novembro de 2004, configurando apresentação de proposta de cobertura, a favor do Consórcio integrado pela Bombardier, para implementar a divisão de escopo das licitações por elas acordado.

1141. Por fim, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do “grupo” terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 – Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$14.829.970,83
8487402011 – Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
8488402011 – Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$1.927.201,00
	C4	IESA	R\$23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	R\$54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 – Subprograma	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)	R\$83.697.084,12

VERSÃO PÚBLICA

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
IV – revisão geral			

(vii) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô SP

1142. Ao que se refere a Reforma das Linhas 1 e 3, segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, **Bombardier**, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

1143. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio MODERTREM - Alstom/Siemens); Lote 1B (**Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa**); Lote 2 (Consórcio MTTRENS - MPE/TTRANS/ Temoinsa); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/IESA)

1144. Por sua vez, evidência da divisão do mercado e utilização da formação de consórcios como estratégia para sua implementação é o e-mail abaixo, datado de 11 de junho de 2008, **apreendido na Alstom**, com título “MSP Reforma L1 – L3”⁴⁰², enviado por Cesar Ponce de Leon a outras pessoas da Alstom (fls. 1296/1297 do “Apartado”, tradução livre):

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos)

1145. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 é a tabela abaixo, **apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”)**. Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23 de setembro de 2008⁴⁰³ – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa⁴⁰⁴, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, **Bombardier** (“Bo”),

⁴⁰² Tradução livre de “MSP refurbishment L1 – L3”.

⁴⁰³ Esclarece-se que apesar de constar na Nota Técnica de Instauração que o documento seria de 23 de setembro de 2009, verifica-se que o documento data de 23 de setembro de 2008, conforme cópias acostadas aos autos.

⁴⁰⁴ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que realizaram visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor:

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO		
1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)		
* considerando IE SA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
<i>Si = 3,10</i>	<i>C = 1,89</i>	<i>A = 2,69</i>
<i>Bo = 3,10</i>	<i>MPE = 1,0</i>	<i>TMI = 0,75</i>
<i>MGE = 0,645</i>	<i>TT = 1,0</i>	<i>IE SA = não cabe</i>
<i>Tj = 0,645</i>		
<i>IESA = 1,00 *</i>		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IE SA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPÇÃO		
Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
<i>Si = 2,945</i>	<i>C = 1,89</i>	<i>A = 2,80</i>
<i>Bo = 2,945</i>	<i>MPE = 1,0</i>	<i>MGE = 0,64</i>
<i>TMI/TJ = 1,6</i>	<i>TT = 1,0</i>	
<i>IESA = 1,0</i>		
8,49	3,89	3,44
3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
<i>Si = 3,0</i>	<i>C = 1,89</i>	<i>A = 2,69</i>
<i>Bo = 3,0</i>	<i>MPE = 1,0</i>	<i>IESA = 0,75</i>
<i>TMI/TJ = 1,6</i>	<i>TT = 1,0</i>	
<i>MGE = 0,64</i>		
<i>IESA = 0,25 (sub)</i>		
8,49	3,89	3,44
A MELHOR		
4a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
<i>Si = 3,015</i>	<i>C = 1,93</i>	<i>A = 2,44</i>
<i>Bo = 3,015</i>	<i>TMI = 0,80</i>	<i>IESA = 1,00</i>
<i>Tj = 0,645</i>	<i>TT = 1,16</i>	
<i>MGE = 0,645</i>		
<i>IESA = 1,17</i>		
8,49	3,89	3,44

1146. Veja-se que **o documento foi encontrado em duas empresas diferentes** – que, ressalte-se, não integraram um mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise , a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

1147. Relevante também é o e-mail, **apreendido na Temoinsa**, datado de 13 de outubro de 2008 (antes da republicação do edital e da apresentação dos documentos para habilitação e

VERSÃO PÚBLICA

propostas comerciais). Nele, o Sr. Maurício Memória encaminha para os Srs. Wilson Daré e David Lopes (todos da Temoinsa) mensagem trocada com o Sr. Telmo Giolito Porto (Tejofran) em 09 de outubro de 2008, na qual o funcionário da Tejofran menciona “associações” e “entendimentos” entre grupos de empresas concorrentes (fls. 532/533 do “Apartado”):

1-A crise atual pode empurrar o processo para 2009. O calendário político para 2011. Na republicação haverá revisão da questão cambial, mas não temos garantia se suficiente para mitigar riscos percebidos pelas grandes empresas. O tempo trará novos players.

2-Mesmo que superada a questão cambial, preços e fluxo são desfavoráveis. Não tenho expectativa de revisão significativa nestes itens. A exigüidade dos preços desestimula e, ao mesmo tempo, torna a competição relativamente menos danosa.

3-As associações propostas parecem-me adequadas para o primeiro momento. Sou, contudo, descrente quanto à finalização dos entendimentos. Existem complicadores que envolvem expectativas exageradas já criadas, dependência de “compliance” da matriz etc.

4-Assim, minha sugestão seria partir para entendimentos intra-grupo, ou seja, definir que Bombardier/Siemens/Tejofran/MGE e Temoinsa estarão juntas no Lote 1. As quatro primeiras apenas neste lote. Com esta definição, deixamos a cargo das empresas se entenderem quanto à liderança, participação consorcial etc. **Em função do conhecimento tecnológico neste caso, competitividade de preços e disponibilidade de site, entendo que a liderança caberia naturalmente a Bombardier. Caberia a ela, portanto, ajustar expectativas no interior do grupo.**

5-É evidente que a Bombardier como líder é confortável para a Tejofran, pois já temos experiência de consorciamento. Este aspecto, contudo, não é o principal de minha idéia. O principal é o conceito de “segregar intra-grupos os problemas a vencer”. Como diria “Jack”: vamos por partes...

6-Você pode aceitar ou não minhas sugestões. Elas podem estar equivocadas. Penso que vale refletir.(grifos nossos)

1148. Note-se que o e-mail demonstra: (i) a continuidade da coordenação entre as empresas para divisão do escopo do projeto e (ii) a sugestão para que **Bombardier, Siemens, Tejofran, MGE e Temoinsa** ficassem juntas no lote 1, **sob a liderança da Bombardier**, o que era “confortável” para a Tejofran.

1149. Além do mais, **documento apreendido na Temoinsa** que evidencia a divisão do escopo desse projeto é a tabela reproduzida abaixo, que traz “proposta para nova divisão” do Lote 1. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre Alstom, MGE, IESA, MPE, Temoinsa e TTrans

VERSÃO PÚBLICA

já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00⁴⁰⁵ entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”):

LOTE 1 - 51 TRENS METRO PROPOSTA PARA NOVA DIVISÃO		
850.000.000		
ALSTOM	220	220
MGE	130	130
IESA	50	125
MPE	150	125
TMI	150	125
TT	150	125
	850	850

1150. Finalmente, mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

1151. Do documento acima, extraem-se a seguinte observação (grifo nosso): “***No lote 1B – 26 formar um consórcio entre B+TMI + TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os três, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para MPE que será subcontratada***”, que corrobora a participação da MPE no acordo.

1152. Por fim, em conformidade com esse documento e analisando os procedimentos licitatórios, percebe-se que o Lote 1A foi adjudicado para o Consórcio MODERTREM (Alstom e Siemens), pelo valor de R\$ 466.165.521,56, e o Lote 1 B para o Consórcio BTT Linha Azul

⁴⁰⁵ Relembrando que o orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSÃO PÚBLICA

(Bombardier/Tejofran/Temoinsa), pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.

(vi) Série 5000 – CPTM

1153. Sobre o projeto Série 5000, **Bombardier**, Alstom, CAF, MGE, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (A) **Bombardier**, Siemens, Tejofran e Mitsui; (B) CAF; e (C) Alstom e MGE.

1154. Inicialmente, de modo a contextualizar o caráter anticompetitivo dos contatos entre elas, as provas colacionadas aos autos demonstram que o escopo técnico do projeto não era determinante para que as empresas formassem consórcios, muito menos um consórcio global com todos os competidores em potencial.

1155. Inicialmente, comprovando que para realização do escopo do projeto – ao menos do ponto de vista técnico e do fornecimento – que pelo menos a Alstom dentre as empresas não precisava participar em consórcio, veja-se e-mail abaixo **apreendido na Alstom**. Em 14 de abril de 2009, Luiz Ferrari diz expressamente a Thibault Desteract, com cópia para Philippe Delleur, Isidro Quinonero e Wagner Ribeiro (todos da Alstom), que o projeto da Série 5000 tinha um escopo que a Alstom poderia executar sozinha: “*Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos)*” (fls. 1360/1362 do “Apartado”).

1156. A comprovar o cartel, em **e-mail apreendido na Alstom**, relatam-se as conversas existentes entre os três “grupos” interessados “em concorrer” ao projeto, discutindo os possíveis cenários de alocação do projeto e a previsão de outras reuniões: “A) **Bombardier**, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE”. Trata-se de mensagem intitulada “S 5000”, datada de 18 de setembro de 2009, antes da apresentação de propostas, e enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia a Isidro Quinonero e Antonio Oporto⁴⁰⁶ (todos Alstom) (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) **BT+ST+Tj+Mit**

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

⁴⁰⁶ Os Srs. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

1157. Na mesma linha, veja-se outro e-mail apreendido na Alstom, de 19 de setembro de 2009, de Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para Isidro Quinonero e Antonio Oporto⁴⁰⁷ (todos da Alstom), que menciona uma reunião com Agenor Marinho (CAF) e novamente demonstra a discussão de “soluções” em que os participantes discutem conjuntamente os cenários considerando consórcios e empresas concorrentes (fls. 1268/1270 do “Apartado”, tradução livre):

(...) Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital, os prazos de entrega, etc.). **Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem.** Tem que explorar via Suzuki.

A segunda solução (C e nós + MGE + financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha. (...)

1158. Ademais, no documento acima resta clara a conduta concertada entre as empresas a fim de alocar o escopo dessa licitação e evitar a competição, conforme pode ser observado por meio das “soluções” propostas: “se os trens novos são para nós [Alstom] e para a CAF, acho difícil que Bombardier e Siemens o aceitem. A segunda solução (CAF e nós, + MGE mais financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que a Siemens jogue a toalha”.

1159. Em 21 de setembro de 2009, mais de um mês antes da apresentação de proposta, em sequência à mensagem eletrônica supra, o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) relata a reunião havida com o Sr. Agenor Marinho⁴⁰⁸ (CAF), informando que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (fls. 1385/1387 do “Apartado”):

Reunião realizada. Descartamos a opção 1 neste momento e fechamos o princípio da opção 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

⁴⁰⁷ Os Sr. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁰⁸ O sr. Agenor Marinho terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado tambem que pediremos adiamento, de forma separada, ate o fim desta semana. (grifos nossos)

1160. Um ponto deve ser realçado no documento acima: a afirmação quanto à necessidade de solicitar prorrogação/adiamento para apresentação de propostas – ressalta-se, separadamente, como apontado por eles – o que efetivamente ocorreu, já que Bombardier, Alstom, Mitsui, Tejofran, Siemens e MGE apresentaram pedidos de adiamento da sessão para apresentação das propostas, não acolhidos pela Comissão de Licitação, por considerar suficiente o prazo concedido no edital.

1161. Tal fato corrobora que contatos com o grupo Bombardier/Siemens/Tejofran/Mitsui com o fim de restringir a concorrência também ocorreram.

1162. Assim, os dados dessa licitação e os e-mails colacionados comprovam que a Bombardier e as empresas concorrentes, Alstom, CAF, MGE, Siemens, Tejofran e Mitsui, interessadas em participar do projeto de reforma e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM, estabeleceram contatos para celebração de um acordo global, destinados à formação de um único consórcio e, com isso, restringir a competição do certame. Por fim, ainda que apenas a CAF tenha apresentado proposta, os documentos acima demonstram que os concorrentes mantiveram acordos anticompetitivos.

1163. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes, planilhas com divisão de mercado e escopo das licitações negociadas, anotações pessoais apresentadas pelos próprios Signatários ou documentos apreendidos na sede das empresas Representadas, alguns na própria Bombardier.

1164. Por outro lado, não procedem os argumentos de defesa suscitados pela Bombardier ao longo de sua defesa perante a SG/CADE. Os seus argumentos de defesa já foram rebatidos ao longo da explicação do mérito, no momento oportuno, e, em síntese, restou demonstrado que a SG/CADE não questionou ou considerou como ilegais as figuras dos consórcios ou subcontratações previstas na Lei 8.666/93, ao contrário do reiteradamente suscitado pela empresa.

1165. Da mesma forma, esta SG/CADE não questiona que, em determinados momentos, por questões técnicas ou de complementariedade de produtos ou serviços, as empresas devem conversar com outros agentes, de forma a juntos, ofertarem em consórcio uma proposta mais competitiva. Ocorre que as provas coligidas ao longo da instrução e detalhadas ao longo do mérito e da individualização acima comprovam que (i) as empresas se reuniam desde antes do lançamento do edital para discutirem – conjuntamente – os vários cenários de consórcios e participações individuais das empresas e/ou subcontratações, de forma a dividirem o escopo da licitação e darem uma aparência de competição que de fato não existia entre elas; (ii) as discussões anticompetitivas acima não se referiam a questões técnicas, e nem possivelmente – como observado em alguns documentos – resultavam em propostas mais competitivas, gerando,

VERSÃO PÚBLICA

ao contrário do esperado, um valor mais alto para a Administração Pública, razão pela qual não procedem os argumentos da Representada.

1166. Diante disso, as condutas adotadas pela Bombardier constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1167. Passa-se agora a individualização da pessoa relacionada à Bombardier.

IV.1.3.1 *Marcelo Zugaiar dos Santos*

1168. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Marcelo Zugaiar dos Santos (“Marcelo Santos”), Engenheiro de Vendas da Bombardier⁴⁰⁹, em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1169. De acordo com sua defesa administrativa, Marcelo Santos assumiu o cargo de coordenador de contratos privados em 2001, tornando-se gerente de contratos privados em 2002 e permanecendo até 2007, data de sua saída da Bombardier. Segundo ele, apenas eventualmente, apoiava tecnicamente a elaboração de propostas para contratos públicos, logo não gerenciava processos licitatórios ou projetos de envolvimento governamental. Sua responsabilidade era técnica e não referente a aspectos comerciais da atuação da empresa.

1170. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Marcelo Santos em conduta anticompetitiva. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1171. Como destacado acima, no projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas Alstom, Siemens, TTrans, **Bombardier** e Balfour também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por **Bombardier**, Balfour e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura – sendo posteriormente subcontratado.

1172. Em relação a esse projeto, verificou-se que Marcelo Santos (Engenheiro de Vendas da Bombardier) recebeu e-mail enviado pelo Sr. Júlio Leitão (Alstom) a empregados de empresas concorrentes, que demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor. O e-mail data de

⁴⁰⁹ Conforme sua Carteira de Trabalho juntada aos autos, SEI 0030955.

VERSÃO PÚBLICA

10/02/2005 (antes da apresentação das propostas em 07/03/2005), e tem como assunto “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, no qual a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável⁴¹⁰ (fls. 1412/1414 do “Apartado”).

1173. Em sua defesa e em relação ao e-mail acima, Marcelo Santos alegou que, sendo a subcontratação da Bombardier para o fornecimento de máquinas de chave uma certeza, não era interessante a entrega de informação sobre o custo desse produto, a fim de dificultar a elaboração da proposta dos concorrentes. Então, a Alstom apenas fez o mero pedido de cotação a empresas que poderiam ser potencialmente parceiras consorciais ou subcontratadas.

1174. Além disso, o Representado sustenta que não desempenhava qualquer função de direção na Bombardier, por isso, não possuía poderes para influenciar em qualquer conduta comercial ou estratégica da pessoa jurídica.

1175. Quanto a esses argumentos, verifica-se que eles não se mostram consistentes com os demais elementos dos autos. Primeiramente, destaca-se que no próprio e-mail está claro que a elaboração da proposta se daria por empresas concorrentes e que a Bombardier seria possível subcontratada. Ademais, na data desse e-mail não é plausível que a Bombardier ainda não tivesse conhecimento sobre como se daria sua participação, se em consórcio ou não, uma vez que se tratava de um projeto com escopo complexo⁴¹¹, como o da extensão da Linha 2⁴¹².

1176. Em segundo lugar, verifica-se que o único funcionário da Bombardier copiado nesse e-mail é o Sr. Marcelo Santos, responsável, então, pelo preenchimento da planilha enviada e, por esse motivo, a solicitação de preço por empresa concorrente no mínimo deveria lhe chamar a atenção, uma vez que o preço é uma informação sensível e tal comportamento não é compatível com um ambiente de fato competitivo.

1177. Aliás, o próprio Marcelo Santos, em sua defesa administrativa, informa que não era interessante a entrega de informação sobre o custo da máquina de chave, a fim de dificultar a elaboração da proposta dos concorrentes. Ora, mesmo se fosse necessária a subcontratação da Bombardier pela Alstom, a Bombardier integraria consórcio concorrente, não fazendo sentido a prestação dessa informação em tal momento.

1178. Por fim, quanto à alegação de não possuir cargo de direção, destaca-se que, nos termos da Lei 8.884/94 e 12.529/2011, a lei não se aplica apenas a administradores ou agentes com poder de decisão, mas sim a qualquer pessoa que tenha potencialmente praticado condutas anticompetitivas.

1179. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Marcelo Santos no mínimo tinha conhecimento da atividade colusiva investigada. Desse modo,

⁴¹⁰ Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente.

⁴¹¹ E um mês após a publicação do seu edital.

⁴¹² Para execução de projeto executivo, fornecimento e implantação de sistemas para o trecho Ana Rosa – Ipiranga e sistemas complementares para o trecho Ana Rosa – Vila Madalena da Linha 2 – Verde do Metrô de São Paulo. O valor do contrato foi orçado em R\$ 138.716.824,30.

VERSÃO PÚBLICA

os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4 CAF Brasil Indústria e Comércio

1180. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da CAF Brasil Indústria e Comércio (“CAF”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fiar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1181. Tais condutas foram operacionalizadas por meio das pessoas físicas Andoni Sarasola Altuna (Gerente de Projetos), Carlos Alberto Penna Leopoldo (Supervisor Administrativo Financeiro), José Manoel Uribe Regueiro (Diretor de Serviços), Murilo Rodrigues da Cunha (Consultor e Representante Legal), Paulo Rubens Fontenele Albuquerque (Representante Institucional) e Wagner Ibarrola (Gerente de Engenharia).

1182. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1183. A empresa CAF participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Linha 5 – CPTM, (ii) Manutenção dos Trens – 1ª rodada – CPTM; (iii) Manutenção dos Trens – 2ª rodada – CPTM; (iv) Manutenção dos Trens – 3ª rodada – CPTM; (v) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo; (vi) Série 5000 – CPTM; e (vii) TRENSURB e CBTU – Aquisição de trens.

(i) Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo - CPTM

1184. Quanto à participação da CAF no projeto da Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo, conduzido pela CPTM, foi comprovado que a Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport, DaimlerChrysler (atualmente Bombardier), CAF, Mitsui e TTrans acordaram a divisão do escopo da licitação. Tal acordo foi implementado por meio de um reconsorciamento – o que representou, ao fim e ao cabo, a supressão de proposta dos consórcios concorrentes constituídos no início do processo licitatório (Metrô Cinco⁴¹³, Adtranz Total Rail Systems⁴¹⁴, Alstom⁴¹⁵ e SICAF⁴¹⁶) – com vistas à apresentação de proposta única no certame. Isso foi

⁴¹³ Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.).

⁴¹⁴ Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.).

⁴¹⁵ Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport).

⁴¹⁶ Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF)

VERSÃO PÚBLICA

realizado mediante o Consórcio SISTREM, formado pela união de consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

1185. Referente a este certame, destaca-se, em primeiro lugar, trecho do Histórico da Conduta apresentado pelos Signatários da Leniência:

Inicialmente, as empresas Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF, DaimlerChrysler (Brasil), Mitsui & Co, Mitsui e TTrans (que, à época dos fatos, eram as principais empresas do mercado brasileiro de metrô e trens) compareceram à fase de pré-qualificação em consórcios concorrentes. **Posteriormente, após a fase de pré-qualificação, essas empresas se reuniram para dividir o escopo do projeto da Linha 5 e acordar que não haveria competição entre elas, o que culminou na formação de um único consórcio, denominado SISTREM.**

Diferentemente do que ocorre na formação de um consórcio regular, a formação do SISTREM configura prática de cartel, pois: (i) as empresas, inicialmente, apresentaram-se em consórcios distintos, concorrentes, e, somente após a pré-qualificação, decidiram formar um único consórcio; (ii) as empresas que participaram do consórcio SISTREM possuíam capacidade para apresentar propostas individuais, conforme demonstrado durante a fase de pré-qualificação; (iii) mesmo assim, essas empresas decidiram participar conjuntamente da licitação e eliminar a competição; e (iv) não houve competição real. (fl. 70, grifos nossos)

1186. Ainda segundo os Signatários, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Os seguintes representantes das empresas participaram dessas reuniões: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; Sr. Albert Blum, Presidente da DaimlerChrysler; Sr. Paulo Junior, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; Sr. Massimo Bianchi, Presidente da TTrans; Sr. Masao Suzuki, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e **um diretor da CAF** cujo nome não fora informado (fls. 70/71).

1187. Colaciona-se também o documento apresentado pelos Signatários denominado "Projektjournal", uma espécie de diário elaborado e mantido pelo Sr. Peter Rathgeber (Gerente de Vendas da Siemens AG), em que eram anotadas as negociações relativas ao projeto Linha 5 do Metrô São Paulo. Alguns trechos desse documento merecem destaque, pois registram os contatos anticompetitivos em que foram realizadas as negociações que, ao final, resultaram no acordo de divisão do escopo do projeto (fls. 1380/1385, destaques nossos):

4 de novembro de 1999

“ADtranz⁴¹⁷, Mitsui e Siemens devem receber uma porcentagem ainda a ser decidida como ‘subfornecedores nomeados’.

No dia 05/11/99 ocorreu uma reunião dos concorrentes em São Paulo. Se um consenso for encontrado, o resultado da pré-qualificação será publicado.”

⁴¹⁷ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

VERSÃO PÚBLICA

5 de novembro de 1999

“O Sr. Orthmann deseja saber o preço total do contêiner de trações e propulsores para a reunião da grande negociação.”

30 de novembro de 1999

“Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz⁴¹⁸, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). **Bombardier e CAF ficarão de fora.**”

13 de janeiro de 2000

“(...) reflexões são feitas para se chegar a uma assim chamada 'Grande Solução' (Alstom contrata as partes desqualificadas anteriormente, Siemens, Adtranz e Mitsui como subfornecedores). No momento não é possível prever se estas reuniões levarão a algum resultado que levasse em consideração, além da VT 3⁴¹⁹, outros membros de nosso consórcio. Com a gente, e principalmente com a CAF, isto não deve ser feito”.

14 de fevereiro de 2000

“[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado’”

16 de fevereiro de 2000

“1) O que faz a Bombardier? Como a ‘grande solução’ não inclui a Bombardier, deve-se partir de um recurso da Bombardier contra a decisão da CPTM, e com isso de um enorme atraso no projeto!?

2) Com argumentos bons e justificados conseguimos fazer com que a IADB entre com um recurso contra a decisão da CPTM e a nosso favor. Os argumentos ainda são válidos. Se tentarmos agora fazer com que a IADB volte atrás, nós nos tornamos a) não dignos de confiança. B) nos encontramos numa área extremamente suspeita se mais tarde realizarmos o serviço com o consórcio (cartel de oferta) contra o qual queremos reclamar.”

29 de fevereiro de 2000

“Ligaçāo do Sr. Orthmann: no momento ocorre o seguinte em São Paulo:

1) O “acordo” ainda é válido, mas agora inclui também a CAF: CAF recebe os vagões e em lugar destes Siemens recebe outras participações como HBU⁴²⁰,

⁴¹⁸ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁴¹⁹ VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

⁴²⁰ HBU – serviços auxiliares do trem (energia do próprio vagão)

VERSÃO PÚBLICA

controladores de energia e freios,...a CAF parece ter concordado, mas ainda se negocia com a Alstom a respeito dos ‘detalhes’.

2) Os consórcios Siemens-CAF e Adtranz⁴²¹ entregam ‘Propostas/Perdedoras’.

3) A Siemens se une com a CAF (compensação em outros projetos ou algo semelhante...)

[O cliente/ministério deseja a opção 1) (tranquilidade na concorrência). Segundo o Sr. Orthmann este é o único caminho possível.

Problema: VT 4⁴²² ainda não está convencida.

Cenário 2) no caso de não ser possível um acordo entre CAF e VT 4!

Cenário 3): igual a 2)

O Sr. Orthmann refere-se ao Sr. Steffen, que diz que negociações deste tipo devem ser conduzidas pela RG⁴²³.

1188. Ainda de acordo com as anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), veja-se que em 14 de fevereiro de 2000, mesmo sem a decisão da CPTM sobre os recursos em face da não habilitação dos consórcios SICAF e ADTRANZ, que apenas ocorreu em 23 de fevereiro de 2000, as empresas já estavam discutindo uma “grande solução” e haviam decidido que a Alstom seria a “líder” do consórcio e a Siemens uma “subfornecedor nomeada”.

1189. Outro documento apresentado pelos Signatários que comprova a existência de ajustes anticompetitivos no projeto Linha 5 do Metrô é o relatório interno de 09 de março de 2000 (antes da formação do Consórcio SISTREM), em que o Sr. Robert Weber informa ao Sr. Herbert Hans Steffen (ambos da Siemens)⁴²⁴ que duas alternativas deveriam ser consideradas para o projeto, sendo uma delas a divisão do escopo da Siemens (identificada como VT) com os outros concorrentes (fl. 1419, destaque nossos):

Decisão: As seguintes alternativas devem ser consideradas:

- **Proposta de nosso consórcio VT/CAF com o objetivo de:**
- vencer a licitação ou

⁴²¹ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁴²² VT 4 refere-se a uma divisão da Siemens responsável pelos sistemas *turn-key*. De acordo com informações do Sr. Orthmann (Siemens), era de interesse deste setor a realização integral do projeto (*turn-key*). No entanto, com a divisão do escopo, apenas a divisão VT5 seria envolvida no projeto. Isto contrariou a divisão VT4, que teve altos custos na elaboração da proposta e, ao final, não participou do projeto. De acordo com informações do Sr. Orthmann (Siemens), a Siemens não mais considerava a apresentação de proposta pela divisão VT4 como uma opção, pois a Siemens não apresentaria uma proposta independente para o projeto inteiro, apenas forneceria subsistemas em um consórcio.

⁴²³ RG refere-se à subsidiária da Siemens AG no Brasil (“Regionalgesellschaft”) - Siemens Ltda.

⁴²⁴ Conforme destacado no relatório, foi determinado o desmembramento processual em relação aos Srs. Robert Weber e Herbert Hans Steffen.

VERSÃO PÚBLICA

- como atividade ‘imposta’ pela pré-qualificação, honrando assim o contrato do consórcio VT/CAF.

- Divisão das encomendas com outros sob a chefia da **Alstom** com participação da VT de aproximadamente 10%
- Neste caso permanecem em aberto o tratamento da parceira consorciada CAF;
- VT 4 sai da concorrência

1190. Da mesma forma, importante é o relatório de viagem de fls. 280/286, fornecido por Peter Rathgeber (Siemens), que comprova que entre 04 e 07 de abril de 2000, ocorreram reuniões na oficina da Alstom, em São Paulo/SP, entre representantes da Siemens, CAF e Alstom, quando eles ainda eram integrantes de consórcios distintos (grifos nossos):

[...] **No dia 04/04/2000** nos encontramos com o responsável pelo projeto da parte da Alstom no escritório da oficina da mesma. As boas vindas e o tratamento foram amigáveis. [...] **Desta forma voces são então responsáveis por enviarem para a CAF as interfaces combinadas.** [...] Isto significa que a Alstom e aparentemente também a nossa LG, decidiram que a VT5HR, com uma participação no fornecimento de aproximadamente 6 a 7 milhões de USD, deve assumir a responsabilidade pela CAF, que tem uma participação no fornecimento de aproximadamente 12 a 14 milhões de USD. [...] **Eu considerei que em primeiro lugar deve-se esclarecer a relação entre CAF/Alstom-Brasil** (pois se trata somente da Alstom-Brasil) para depois definirmos quais interfaces devem ser esclarecidas com quais participantes do projeto. [...] O Sr. Orthmann estava confiante que tudo iria correr sem dificuldade e a CAF e Alstom iriam finalmente se entender e fazer um acordo. [...] Na manhã do dia 05/04/2000 a VT5HR, SIE-LG e CAF se reuniram no escritório da LG para preparar a reunião agendada à tarde com a Alstom. [...] Na tarde do dia 05/04/2000 a CAF e VT5HRS encontraram-se às 17h em ponto na Alstom. [...] A Alstom havia feito um acordo com a Siemens e não via nenhuma necessidade em travar qualquer tipo de negociações adicionais. [...] No dia 06/04/2000 visitamos o galpão da CAF em Jundiaí, a 40 Km a oeste de São Paulo. [...]

1191. Embora as evidências até aqui colacionadas já sejam mais do que suficientes para comprovar a atuação do cartel nesse certame, merece destaque documento interno da Siemens, datado de 17 de abril de 2003, em que se afirma que o preço do Projeto Linha 5 do Metrô SP teria sido resultado de diversas combinações entre concorrentes (fl. 403):

O último contrato administrativo no Brasil da CPTM-São Paulo (Linha 5 do Metrô) foi outorgado ao Consórcio Sistrem (que é composto pelas empresas Alstom, CAF, Mitsui e Siemens no caso do Material Rodante) no valor aproximado de 1.785 USD /veículo (sem incluir os impostos locais – ICMS, IPI). **No entanto, observem que este preço resultou de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios.** Num ambiente livremente competitivo, este nível de preço é difícil de ser mantido, pois seria de se esperar uma forte concorrência de preços. (grifo nosso)

1192. Por fim, a comprovar o efetivo envolvimento da CAF em tratativas ilícitas, destaca-se documento denominado “Memorando de Entendimentos” (fls. 1690-1695 do “Apartado”), apreendido na Mitsui, que demonstra que empresas integrantes de consórcios diferentes

VERSÃO PÚBLICA

estavam em contato como se único fossem – corroborando a ideia de colusão. Ele também aponta que os cenários de subcontratação já estavam previamente definidos e acordados entre concorrentes, situação essa que, além de divergir da lógica de uma subcontratação legítima, ainda é contrária aos princípios da livre concorrência e iniciativa.

1193. Isto porque tal documento é datado de 18 de abril de 2000, anterior, portanto, à formação do consórcio SISTREM, ocorrida em 19 de maio de 2000. Destaca-se que em tal documento, registrado em cartório, Alstom Brasil S.A., Alstom Transport S.A., DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda., Siemens Ltda., Siemens AG e CAF S.A. (todos integrantes de três consórcios até então distintos e concorrentes), juntamente com Mitsui & Co. Ltd. e a Mitsui Brasileira Importação e Exportação S.A., estabeleceram "*relacionamento empresarial entre as partes, baseado em mútua exclusividade e confiança*", visando à apresentação de proposta comercial conjunta na licitação da Linha 5, fase 1, do Metrô São Paulo, e no qual são discriminados os serviços que caberiam a cada empresa caso o contrato lhes fosse adjudicado:

Por este Memorando de Entendimentos, datado de 18 de Abril de 2000, as Partes abaixo relacionadas:

- a) **ALSTOM Brasil Ltda.**, atual denominação social da ALSTOM Transporte Ltda., empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Alameda Campinas, nº 463, 8º andar, Cerqueira César, São Paulo – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 44.682.318/0001-75, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "ABR");
- b) **ALSTOM Transport S.A.**, empresa organizada e existente sob as leis da França, com sede na Avenue Kleber, 25, 75116, Paris, França, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "ATSA");
- c) **DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS (BRASIL) LTDA.**, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Maria Coelho Aguiar, nº 215, Bloco C, 1º andar, São Paulo – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.811.185/0001-14, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "ADTRANZ");
- d) **SIEMENS LTDA.**, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Mutinga, nº 3.800, Pirituba – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 44.013.159/0001-16, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "SBR");
- e) **SIEMENS AG**, empresa organizada e existente sob as leis da República Federal da Alemanha, com sede nas cidades de Berlim e Munique, República Federal da Alemanha, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "SAG");
- f) **CAF – Const. Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.**, empresa organizada e existente sob as leis da Espanha, com sede na Calle Padilla, 17, 6º andar, Madri, Espanha, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "CAF");
- g) **MITSUI Brasileira Importação e Exportação S/A**, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Paulista, nº 1842, 23º andar, Cerqueira César, São Paulo – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 61.139.697/0001-70, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "MB"); e
- h) **MITSUI & CO. LTD.**, empresa organizada e existente sob as leis do Japão, com sede na 2-1 Ohtemachi 1-chome, Chiyoda, Tóquio, Japão, neste ato representada por seu representante legal infra assinado, (adiante denominada "MBK").

CONSIDERANDO:

1194. Adentrando agora nas alegações feitas em sua defesa administrativa, a CAF alega que não poderia ter participado da licitação sem buscar um consórcio, tendo em vista a quantidade, complexidade e especificidades previstas no edital. Nesse sentido, aduz que ficou “a reboque” das decisões da Siemens, já que dependia dela para participar do projeto, e por isso se manteve no consórcio SISTREM, quando a Siemens decidiu procurar mais duas empresas. Com isso,

VERSÃO PÚBLICA

ficou responsável por 4% do projeto, limitando-se ao fornecimento de truques⁴²⁵ e engates dos trens. Por fim, aduz que não participava das reuniões que tratavam de subcontratações e outras decisões do consórcio.

1195. Diante de tais afirmativas, os documentos colacionados acima demonstram, de forma indubitável que a CAF esteve constantemente presente em diversos momentos das tratativas que visavam a divisão do escopo da licitação entre as empresas. O fato de ter se consorciado com a Siemens e de sustentar que seria apenas esta empresa quem tomaria decisões, não exonera a CAF de, no mínimo, ter conhecimento do ilícito, bem como ter se beneficiado delas, tendo em vista que o consórcio SISTREM (composto pelas empresas Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF e DaimlerChrysler Brasil), foram declaradas vencedoras do certame.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM

1196. Logo em seguida, ressalta-se a participação da CAF na alocação privada do projeto de Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM. As empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame, (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

1197. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao consórcio COBRAMAN, formado por Alstom, Bombardier e CAF; (ii) a Série 2100 ao consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui; e (iii) a Série 3000 à Siemens. As empresas Tejofran e TTrans também participaram desse acordo, sendo posteriormente subcontratadas.

1198. Nesse sentido, destaca-se **documento manuscrito apreendido na sede da própria CAF** – datado de 04 de junho de 2002 – que comprova que as empresas realizaram diversas reuniões para dividir o escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000. O referido documento traz as “cláusulas” de um acordo de repartição – assinado por representantes das empresas “A” (Alstom), “B” (Bombardier), “C” (CAF) e “D” (Siemens, sendo “D”, aqui considerado como derivação da palavra “Deutsche”) – no qual, conforme tabelas a ele anexadas, os serviços relativos à Série 2100426 seriam prestados pela Siemens (25%), Alstom (25%) e CAF/Bombardier (50%) e, os da Série 3000⁴²⁷, pela Bombardier (25%), Siemens (25%) e Alstom/CAF (50%) (fls. 2454/2456 do “Apartado”, destaque nossos):

⁴²⁵ Armações unidas às caixas dos carros, composta por eixos, suspensões e rodas, que se deslocam sobre os trilhos.

⁴²⁶ Indicada como “RENFE”, dada a origem dos trens.

⁴²⁷ Indicada como “Siemens”, fabricante dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

REF. INDEX & CIV. REGISTERS WITH COPY TO

- 1) CONFORME REUNIÕES ANTERIORES, A REPAR
TIGAÇÃO DOS PROJETOS EM TERMOS DE SER-
VIÇOS E FORNECIMENTOS FICA ESTABE-
LECIDA CONFORME ANEXO.



- 2) As condições aplicáveis a essa repartição são:

 - a) 30% de subcontratação será realizada por "B" e "D" ($15\% + 15\%$) direcionante a CPM.
 - b) 20% de subcontratação será realizada no consórcio "A+C", por "B" e "D" ($10\% + 10\%$)

NESSE CASO, A ATTRIBUIÇÃO DE IM-
POSTAS E DA CPMF, SEÇÃO DES-
CONTAZOS DAS RESPECTIVAS PARTI-
CIPAÇÕES DE "B" E "D".

Caso o percentual de fatura-
mento direto à CPMF seja ele-
vado para 50%, ou, na definição
do preço final de "A + C",
seja incluída essa tributação,
fica sem efeito a presente cláusula.

VERSÃO PÚBLICA

201/03
Fls. 702

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCOS, FEES E ADMINISTRAÇÃO, FICARÃO INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSE CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPОСTOS, TAXAS E ADMINISTRATIVOS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESTE ITEM, SERÁ MOTIVO DE ACONTECER POSTERIOR.

- A JF
- B XI
- C Ju
- D JF

201/03
Fls. 709 03/03

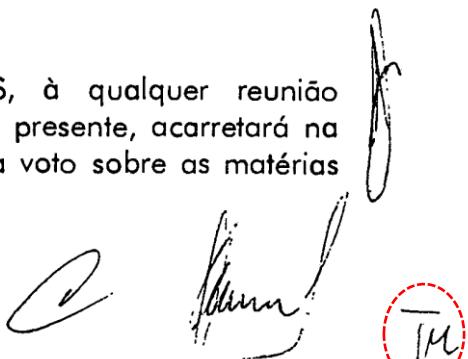
RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELETÉRICA: M.T. + CONTROLE + PANTÓGRAFO + CONVERTER + ARMÁRIO AT/BT + ATC + RÁDIO	A
50%	MECÂNICA: TRUQUE + ACT + FREIO + A/C + APARÊNCIA GERAL + PNEUMÁTICA + LIMPEZA + PORTAS	C/B

SIEMENS		
25%	MOBILIZAÇÃO+ VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA + LIMPEZA + A/C + INTERIOR DOS CARROS	B
25%	ELETÉRICA: CADEIA DE TRAÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A/C

Ju J J d

VERSÃO PÚBLICA

1199. Destaca-se que, a partir do documento de fls. 2373/2391, consistente em um Acordo Interno de Consórcio Serrafer (Alstom e CAF), é possível observar que o manuscrito acima foi assinado, pelo menos, por David Lopes, representando a Alstom, e José Regueiro, representando a CAF, sendo JU as suas iniciais (José Manuel Uribe Regueiro):

Documento de fls. 2454/2456	Documento de fls. 2373/2391
	<p>RTES, à qualquer reunião no presente, acarretará na to a voto sobre as matérias ..</p> 

1200. Em 20 de junho de 2002 – após a apresentação das propostas comerciais relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 e antes da abertura dessas – Carlos Penna encaminhou à Cicera Silva (ambos da CAF) e-mail – originariamente recebido por José Regueiro (CAF) em 19 de junho, no qual era negociada a futura subcontratação, pelo Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), das empresas Temoinsa, TTrans e Bombardier, para a prestação dos serviços da manutenção da Série 2100 (fls. 2447/2449 e 2612 do “Apartado”). Ressalte-se que TTrans (que integrava o Consórcio Trem Azul, em conjunto com Tejofran) e Bombardier participaram como licitantes independentes no certame da Série 2100, concorrendo diretamente com a Alstom/CAF, por essa razão, surpreende a existência de tal negociação para futura subcontratação.

1201. Em verdade, tais fatos comprovam que as propostas comerciais apresentadas pelo Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran) e Bombardier foram meramente formais – consideradas como propostas de cobertura – a fim de simular competição no certame, na medida em que o vencedor já tinha sido previamente definido por eles (Consórcio CONSMAC: Alstom e CAF) e a retribuição às demais empresas seria formalizada via subcontratação das empresas perdedoras envolvidas no acordo.

1202. Ora, o fato de a TTrans já ter entregue suas propostas não significa que ela deixou de concorrer para adjudicar o objeto, já que ainda constava como efetiva participante e concorrente no certame. E, ainda mais, a confissão que ela negociou com o consórcio concorrente CONSMAC para tentar ser subcontratada, caso não vencesse a licitação, evidencia a potencial restrição à competitividade por ação dos licitantes, pelas razões abaixo indicadas.

1203. Primeiramente, a figura de subcontratação prevista no edital deveria ocorrer após a conclusão do processo licitatório, quando a vencedora subcontrata outra empresa para executar serviço específico para o qual foi contratada. Assim, tal argumento corrobora que as Representadas actuaram de forma concertada para simular a competição por meio de apresentação de proposta de cobertura.

VERSÃO PÚBLICA

1204. Além disso, uma negociação de subcontratação entre licitantes concorrentes, mesmo se iniciada nesse momento confirmado pelos Representados, pode impactar o resultado de efetiva concorrência no certame, a confirmar que tais negociações tinham caráter anticompetitivo. Com efeito, apenas a título de exemplo, poderia ocorrer de a TTrans ser considerada vencedora e, diante de uma prévia negociação com a licitante A (2^a classificada), elas decidirem que a TTrans abriria mão da adjudicação, para que viesse a ser contratada a Licitante A, com um valor superior e assim elas dividiriam o contrato ou algum tipo de compensação (como uma subcontratação, aliás), caracterizando uma estratégia de supressão de propostas e prejuízos ao Erário.

1205. Prosseguindo na análise das provas dos autos, destaca-se documento apreendido na CAF, relatando reunião entre concorrentes sobre a licitação da Série 2100. Em 02 de julho de 2002, mensagem trocada entre funcionários da CAF, dentre os quais os Representados Wagner Ibarrola e José Regueiro – intitulada “Reunião – 48 Trems”⁴²⁸ trazem relato de reunião entre a CAF, Alstom, Bombardier, TTrans, Tejofran e a empresa de consultoria Procint para discutir a divisão dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 2459/2460, tradução livre do “Apartado”, grifo nosso):

Carlos Penna

De: <farizmendi@caf.es>

Para: “Wagner Ibarrola” <ibarrola@cafbrasil.com.br>

Cc: “Agenor Marinho” <agenor@cafbrasil.com.br>; <juribe@caf.es>; <jalcaide@caf.es>; “Carlos Penna” <cpenna@cafbrasil.com.br>; “Caf São Paulo” <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>; <dalonso@caf.es>

Enviada em: Quinta-feira, 4 de Julho de 2002 04:29

Assunto: Re: REUNIÃO – 48 TRENS

Com todo respeito, tenho que indicar que nem Wagner e nem Agenor estão preparados/informados para atender estas negociações, as mesmas que temos coordenado desde a Espanha e que na CAF-Brasil somente o Uribe conhece. Por agora não se preocupem.

Segundo informações do Murilo, a reunião será no dia 10, ou no dia 15. A liderança e o acompanhamento devem ser entregues ao Uribe da representação espanhola.

Sonia, entendo que você está informado ao Uribe de todos os e-mails que enviou a ele?

⁴²⁸ Número de trens da frota da CPTM Série 2100.

VERSÃO PÚBLICA

Carlos Penna

De: <farizmendi@caf.es>
Para: "Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br>
Cc: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>; <juribe@caf.es>; <jalcaide@caf.es>;
 "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>; "Caf São Paulo"
<cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>; <dalonso@caf.es>
Enviada em: Quinta-feira, 4 de Julho de 2002 04:29
Assunto: Re: REUNIÃO - 48 TRENS



Con todos los respetos, tengo que indicar que ni Wagner ni Aenor les tengo preparados/informados, como para atender estas negociaciones, mismas que hemos dirigido desde España y que en CAF-Brasil solo Uribe conoce. Por ahora que no se ocupen.

Según información de Murilo, la reunión no sera el día 10, si no el 15. La debe dirigir la lideranca y acompañando a Uribe estaremos representación española.

Sonia, entiendo que voce esta informando a Uribe de todos los e-mails que le envio????

"Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br> con fecha 02/07/2002 16:52:15

Por favor, responda a "Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br>

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>,
 <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>,
 Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>
Asunto: REUNIÃO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

VERSÃO PÚBLICA

Declarou-se contrária a posição da CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

Wagner Ibarrola

1206. Ressalta-se que esse e-mail apreendido na CAF demonstra e sintetiza de forma clara acordos entre concorrentes referentes às licitações das Séries 2100 e 3000. Nota-se no e-mail a existência de divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis a cada uma das empresas – e teria sido agendada reunião para o dia 10 de julho, data na qual as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM. Quer dizer, as empresas Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul) tinham apresentando propostas comerciais independentes no certame para a Série 2100, sendo, portanto, à época da realização da reunião, concorrentes do consórcio formado por Alstom e CAF.

1207. Além disso, destaca-se do documento acima que a Procint teria feito referência a “um acordo assinado pela alta direção das empresas”, provavelmente aquele reproduzido acima em referência às fls. 2454/2456 do “Apartado”, consistente no **documento manuscrito apreendido na CAF**, datado de 04 de junho de 2002, e que foi assinado por um representante das empresas Alstom, Bombardier, CAF e Siemens.

1208. Já na licitação para manutenção da Série 3000, a Representada apresentou proposta de cobertura, tendo em vista que combinou que não ganharia na licitação da Série 2100, mas seria a vencedora na licitação da Série 3000. Aqui, foi a CAF, através do consórcio SERMAFER (Alstom e CAF) quem apresentou proposta de cobertura.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) – CPTM

1209. Conforme já detalhado ao longo da Seção III desta Nota, restou comprovado que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a rodada de manutenção.

VERSÃO PÚBLICA

1210. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos negociados no passado, destaca-se e-mail enviado por David Lopes para Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), datado de 12 de março de 2007, portanto antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (fls. 372/373 do “Apartado”, destaques nossos):

divisão anterior a valores atuais			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Contrato	TUE	carros	total carros						
Consmaq	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244	14.175.600	47.022.163	33.076.401
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188			
série 3000	10	4	40			49.020.000			
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização	102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401		
Total Geral	443.159.924								
Manutenção			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Contrato	TUE	carros	total carros						Outros
Consmaq	48	3	144		15		61	68	
Cobraman	30	4	120	42	36	42			120
Cob Adt	12	4	48	24		24			48
BV 5500	12	2	24		16		8		24
série 3000	10	4	40			40			40
série 4400	32	3	96			30			96
1700	25	4	100	40	40	20			100
				572	106	92	101	70	69
								68	33
								33	33
									539
				Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%
								11,9%	5,8%
									5,8%
				Fat. Mês	20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000
								1.400.000	1.380.000
								1.360.000	660.000
									660.000
Rev. Geral			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Contrato	TUE	carros	total carros						Outros
Consmaq	24	3	72				36	36	
série 3000	5	4	20			20			20
Cobraman	28	4	112	30	30	30			90
				204	30	30	30	20	
								36	36
								0	0
									182
				Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%
								17,6%	0,0%
									0,0%
				Fat.	600.000	122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000
								12.000.000	21.600.000
								21.600.000	21.600.000
									-
				Manutenção e Revisão Geral	808.800.000	145.200.000	128.400.000	139.200.000	96.000.000
								104.400.000	103.200.000
								39.600.000	39.600.000
				Aumento Real	82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%
								636,5%	119,5%
								119,5%	19,7%

Legenda: A: Alstom; B: Bombardier; **C: CAF**; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Tejofran; TM: Temoinsa; TT: TTrans

1211. Atenta-se para o fato de que a planilha se chama “Divisão de Mercado” e, tal como esclarecido do mérito, retoma uma “Divisão anterior”, sendo que nas licitações da 1ª rodada as provas indicaram que os certames foram realmente divididos entre os concorrentes.

1212. Quanto ao projeto de Manutenção dos Trens – 2ª rodada – CPTM, a CAF também participou do acordo anticompetitivo, notadamente através de troca de e-mails para divisão do escopo das licitações. Ademais, veja-se que tal planilha foi apreendida na Temoinsa com os percentuais de participação de cada uma das empresas concorrentes – inclusive da CAF -, em relação a várias séries que ainda seriam licitadas.

1213. Corroborando a contínua participação da CAF em acordos anticompetitivo, ressalta-se que, em 16 de abril de 2007, Cesar Ponce de Leon enviou e-mail para Luiz Ferrari (ambos da Alstom), o qual relatou conversa telefônica com Maurício Memória (Temoinsa), quanto às audiências públicas referentes aos trens das Séries 2000, 2100 e 3000, tendo sido informado,

VERSÃO PÚBLICA

em suma, que não se deveria excluir do acordo as empresas Temoinsa, Tejofran, IESA e MPE fazendo, enfim, um acordo como o do passado (fls. 1262/1264 do “Apartado”).

1214. Horas depois, Luiz Ferrari responde a Cesar Ponce de Leon com cópia para Ruy Grieco (todos da Alstom), informando que estavam conversando “entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa”, indicando que as grandes empresas – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens -, haviam se sagrado vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 e também teriam retomado as negociações para dividir as licitações relativas às concorrências para manutenção dos trens das CPTM na 2^a rodada (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos”:

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantenho informado.

Outro ponto importante - o COBRAMAN I só pode ser aditado por "contrato emergencial", mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Aí existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos próprios (acho pouco provável).

Saludo,

Luiz Fernando

1215. Em 13 de junho de 2007, David Lopes enviou e-mail para Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran). Intitulada “Reunião 13/jun/07”, tal mensagem traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁴²⁹, nos quais **constam os percentuais de participação da CAF em diversos cenários** (fls. 621/623 do “Apartado”, destaque nosso):

Vejam o que discutimos e o que combinamos.

David

⁴²⁹ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver..xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)	GR
Fat anual	88.630,00	100% 67,7%	137.325,00 27.008,35	55% 32%
ABC		19,7% 23,1%	24.945,17	
Alston	20.513,00	19,7% 23,1%	31.851,68	Alston
CAF	20.513,00	19,7% 23,1%	31.851,68	CAF
Bombardier	18.946,00	18,2% 21,4%	29.418,51	Bombardier
Siemens	9.804,00	11,0% 11,1%	15.105,75	Siemens (4)
Demais (1)	18.854,00	31,5% 21,3%	43.257,38	Demais (2)
				129%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar

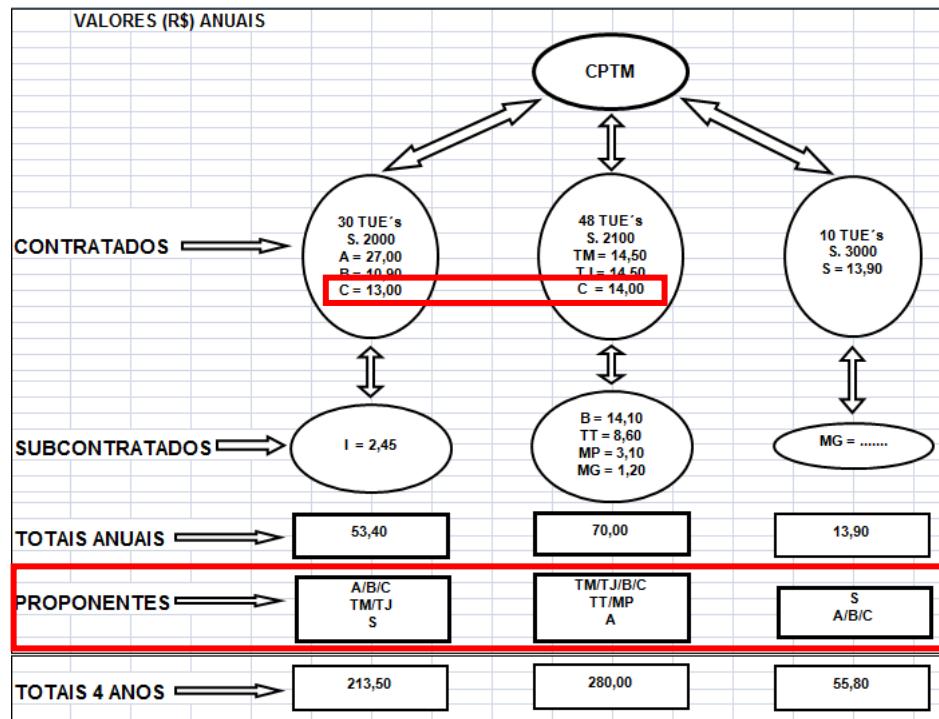
(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual	Atual	Proposta	Proposta	GR
Fat anual	88.630,00	100% 67,7%	151.485,00 31.851,68	71% 55%
ABC		61% 21,0%	31.851,68	
Alston	20.513,00	21,0% 23,1%	31.851,68	Alston
CAF	20.513,00	21,0% 23,1%	31.851,68	CAF
Bombardier	18.946,00	19,4% 21,4%	29.418,51	Bombardier
Siemens	9.804,00	10% 11,1%	15.105,75	Siemens
Demais	18.854,00	29% 21,3%	43.257,38	Demais
				129%

4 anos	por ano
Série 2000	213.500,00
Série 2100	280.000,00
Série 3000	55.800,00
	549.300,00
	137.325,00



VERSÃO PÚBLICA

1216. Tal como ocorreu com o documento de fls. 372/373 do “Apartado”, os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁴³⁰, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, TTrans, Tejofran, MPE e IESEN) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento⁴³¹ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

1217. Verifica-se que os documentos têm data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências, o que demonstra que as empresas estabeleceram contato para dividir o escopo das concorrências mencionadas, já que tal riqueza de detalhes, envolvendo tantos concorrentes, não seria factível de ser elaborado apenas como um estudo interno da Temoinsa. Ademais, mais uma vez, uma empresa que se apresentaria como concorrente em diversas licitações, detinha percentuais de participação das outras empresas, o que não seria plausível ou óbvio, não fosse o contato ilícito e com cunho anticompetitivo entre elas.

1218. Nova tabela apreendida na Temoinsa, datada de 20 de junho de 2007, traz a previsão de faturamento anual e mensal para as empresas TMI (Temoinsa), TJ (Tejofran), C (CAF), B (Bombardier), TT (TTrans), MPE e MGE, caso a divisão de mercado fosse implementada nos termos propostos. Ademais, há a indicação de como a Temoinsa iria dividir os frutos do acordo colusivo internamente (fls. 559 do “Apartado”, destaque nossos):

⁴³⁰ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

⁴³¹ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

VERSÃO PÚBLICA

Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)	GR	MAT.	30%	0,7275
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	55%	MO
ABC	67,7%	58%	ABC		TMI	32%	70% 0,8575
Alstom	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alstom	32%	TJ
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF	32%	C
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier	32%	BT
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%	MPE
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%	ME

(1) - Temoinsa, Tranz, Tejofran
 (2) - Temoinsa, Tranz, Tejofran, MPE, Inepar
 (3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000
 (4) - Siemens, MQE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos séries 2000 somente para ABC

Atual	Atual	Proposta	Proposta	GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00
ABC	67,7%	61%	ABC	71%
Alstom	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38

4 anos
 Série 2000 213.500,00 53.375,00
 Série 2100 280.000,00 70.000,00
 Série 3000 55.800,00 13.950,00
 549.300,00 137.325,00

1219. Além disso, ainda antes da apresentação das propostas⁴³², em 13 de julho de 2007, David Lopes envia mensagem eletrônica a Wilson Daré (ambos da Temoinsa) – intitulada “mapa da divisão” –, na qual anexa o documento, que contém detalhamento da divisão das licitações das Séries 2000, 2100 e 3000. No caso, traz previsão específica de que os vencedores da licitação para a Série 2100 (Alstom, Bombardier e CAF) deveriam destinar 40% do valor do contrato para a Temoinsa e Tejofran (fls. 448/449 do “Apartado”):

Daré

Desculpe não ter enviado ontem.

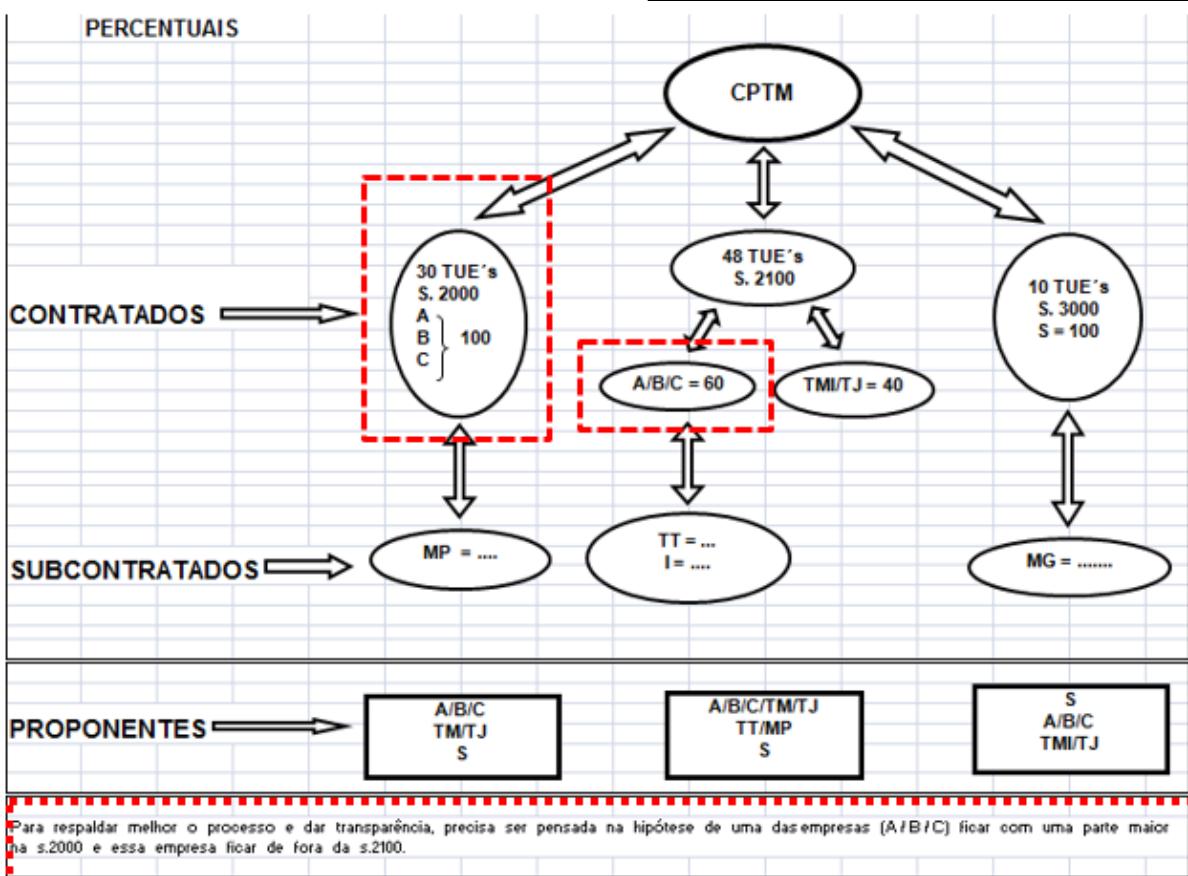
Nos nossos 40% significam 14.000/ano para a TMI e 14.000/ano para a TEJ.

abraços

David Lopes

⁴³² Em 28 de setembro de 2007.

VERSÃO PÚBLICA



1220. Quanto a tal documento, não se alegue que ele seria um mero exercício interno da Temoinsa. A parte vermelha destacada acima indica que precisava ser pensada a hipótese de uma das empresas Alstom, Bombardier ou CAF, concorrentes da Temoinsa, ficarem com uma parte maior na Série 2000 para esta depois não participasse da Série 2100, informação essa, portanto, que corrobora que esses cenários eram discutidos entre as concorrentes.

1221. Com efeito, merece destaque o fato do documento acima tratar da formação de consórcios diferentes, em licitações diferentes, e não de um consórcio legítimo, em que uma empresa recorre a outra para juntas ofertarem uma proposta mais competitiva. Os Representados fazem parecer que, antes da apresentação das propostas, toda e qualquer conversa com concorrentes era lícita, pois estavam sendo feitas no contexto de um eventual consórcio. Mais uma vez, esclarece-se que a participação de empresas por meio de consórcios em licitações é lícito, porém, no caso em tela, as empresas mantiveram contato para definirem, conjuntamente, como os consórcios e as empresas participariam das licitações, alocando previamente as concorrências para manutenção das Séries 2000, 2100 e 3000.

1222. Além disso, outros documentos comprovam a existência do acordo, destacando-se nesse sentido e-mail apreendido na Alstom, trocado entre vários concorrentes, referindo-se a consórcios concorrentes. Com efeito, em 02 de agosto de 2007, Luiz Ferrari encaminha e-mail a Rubens Rezende (ambos da Alstom), que havia lhe sido enviado por José Regueiro (CAF). Originariamente intitulado “reunião de ontem” e enviado por Telmo Porto (Tejofran) a José Regueiro (CAF) e Maurício Memória (Temoinsa), a série de mensagens aborda negociações entre funcionários da Temoinsa (Maurício Memória) e Alstom (Luiz Ferrari), de consórcios

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes, a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM (fls. 1214/1215 do “Apartado”, grifos nossos):

J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>

02/08/2007 16:00

To <carlos.levy@br.transport.bombardier.com>,
FERRARI/BRSAO01/ Transport/ALSTOM@GA,
<agenor@cafbrasil.com.br>

Luiz-Fernando
"agenor"

cc

Subject Fw: reunião de ontem

Na minha opinião revalidar a planilha nos leva para a opção apresentada por Telmo ontem: menor percentual ABC e Temoinsa + Tejofrán com os percentuais mais altos dentro do contrato (líderes). Qual a aportação da Tejofran (sócio da Temoinsa?).

Sds

Uribe

----- Original Message -----

From: Telmo.Giolito.Porto

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@nasanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:45 PM

Subject: reunião de ontem

ET: Acho que alternativa seria revalidar ou aprimorar a planilha objeto das reuniões anteriores de Maurício e Ferrari.

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

VERSÃO PÚBLICA

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço, Telmo

1223. O documento acima evidencia que empresas e consórcios concorrentes estavam discutindo como as configurações de consórcio e os percentuais de participação seriam definidos, de forma a acomodarem os interesses, inclusive para alocar as empresas menores, para que eles não inviabilizassem a sua implementação, pois, “de nada adianta afundarmos abraçados”.

1224. Em 08 de agosto de 2007, David Lopes encaminhou a Wilson Daré e Maurício Memória (todos da Temoinsa) mensagem originariamente enviada por Telmo Porto (Tejofran) a Carlos Levy (Bombardier), **José Regueiro (CAF)**, Luiz Ferrari (Alstom) e Rubens Rezende (Alstom). Na mensagem original, discutem-se os riscos da possível participação de empresas menores – não contempladas na divisão do mercado proposta – nos certames a serem organizados pela CPTM, o que poderia trazer instabilidade para o acordo colusivo realizado pelas empresas. Na mensagem, observa-se a utilização de linguagem cifrada pelos interlocutores, o que é típico de cartéis clássicos, cujos membros, cientes da ilicitude de seus atos, muitas vezes buscam ocultar as evidências da conduta (fls. 455/456 do “Apartado”, destaque nossos):

De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]

Enviada em: quarta-feira, 8 de agosto de 2007 15:14

Para: carlos.levy@br.transport.bombardier.com; **J.M. URIBE**; luizfernando.ferrari@transport.alstom.com; rubens.rezende@transport.alstom.com

Assunto: Re: reunião de ontem

Amigo Uribe e prezados Ferrari, Rubens e Carlos:

Tenho recebido informação de terceiros confiáveis de que vocês imaginam que não vejo saída para a situação.

Este não é o caso.

Basta ver o que escrevi: **não acho que devemos morrer abraçados. Ao contrário, acho que devemos nos salvar todos no mesmo barco!**

VERSÃO PÚBLICA

A questão é que não é possível imaginar que embarcações menores deixem de fazer marola. Marola cresce, vira tsunami e derruba nosso castelo.

Quem avisa do perigo é amigo ou inimigo?

A experiência anterior indica que não podemos desprezar outras esquadras, mesmo que sem formação completa.

Forte abraço,Telmo

>>> "J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br> 2/8/2007 15:03 >>>

Caro Telmo, mensagem recebida.

Um abraço.

Uribe

----- Original Message -----

From: Telmo Giolito Porto

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@nasanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:20 PM

Subject: reunião de ontem

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

VERSÃO PÚBLICA

Forte abraço,Telmo

1225. Já em 13 de agosto de 2007 (antes da entrega de proposta em todas as séries licitadas), **a CAF é novamente citada em e-mail circulado entre concorrentes**. Manuel Filho (Tejofran) enviou mensagem eletrônica para Telmo Porto (ambos da Tejofran), e também para Maurício Memória, David Lopes e Wilson Daré (os três da Temoinsa). Intitulado “CPTM Manutenção”, em que faz referência a reunião realizada na Procint, na qual **discutiram a postura de “ABC”** (Alstom/Bombardier/CAF) **de tentar “coordenar os players” em lugar da Procint**, o que desagradou Arthur Teixeira (Controlador da Procint). Ao final da mensagem, Manuel Filho (Tejofran) afirma que “(...) *eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugerí partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início*” (fls. 369 do “Apartado”, grifos nossos):

Prezados todos,

Hoje pela manhã estive com a Procint. Para minha surpresa eles estão também chateados com as posturas de ABC.

Aconteceu que na sexta, no almoço com o Ferrari, foi também a Rosangela. Eles pediram AJUDA da Procint para tentar resolver a "merda" que eles mesmo criaram ao querer coordenar os players.

O Artur e Reinaldo então quando souberam das reuniões que eles convocaram com o pessoal ficaram "putos" pois ABC já havia nomeado a Procint como coordenadora. A Procint acha que nós estamos certos e que consórcio de 5 é loucura, mas ABC ainda estão reticentes e disseram que talvez a solução seja o confronto pois até a Siemens está de "mal" com ABC.

Ou seja, ABC já consegue ser unanimidade.

A Procint pediu uma semana prá ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação.

Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugerí partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início.

A Procint em principio está plenamente de acuerdo...

sdçs

Manuel

1226. Nesse sentido, corroborando com a ativa participação da CAF em acordos ilícitos, destaca-se e-mail datado de 06 de setembro de 2007⁴³³, em que Telmo Porto (Tejofran) encaminhou a Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele a Maurício

⁴³³ Antes da apresentação de propostas referente à Série 2100, fato que ocorreu apenas em 28 de setembro de 2007.
591

VERSÃO PÚBLICA

Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100⁴³⁴, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE. Ademais, relata-se que “Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade” (fls. 377/378 do “Apartado”):

>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>
Prezado Maurício:

Última notícia é que existe a seguinte idéia:
CONSMAC formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.
Neste caso, teríamos 33,33% e, por justiça, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e **Temoinsa com 18,33%.**

Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.

O que fazemos ?

Considerando:

- que o contrato está aumentando em valor absoluto.
- minimização de custos judiciais.
- minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega, quanto da execução do contrato.
- incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA.
- dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.
- relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.
- Sou a favor da aceitação da situação.
- Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços, Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>
Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC.
Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada.
 Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante). Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran). Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil (qualificação, proposta, gasto com advogados etc). De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços, Telmo

⁴³⁴ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

1227. Da mesma forma, tal negociação é confirmada (i) em mensagem eletrônica enviada, em 27 de setembro de 2007, por Rosângela Tsuruda (Alstom) a Ruy Grieco (Alstom), (fls. 3721/3724 do “Apartado”) e (ii) em mensagem eletrônica enviada, em 01 de outubro de 2007, por Manuel Carlos do Rio Filho (Tejofran) a David Lopes (Temoinsa) e Wilson Daré (Temoinsa) (fls. 539 do “Apartado”).

1228. Ademais, embora esteja suficientemente comprovada a participação da CAF nos acordos ilícitos, ressalta-se **tabela encontrada na CAF**, datada de 28 de novembro de 2007, a qual demonstra a divisão do faturamento entre as empresas Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE, às quais foi destinada, no âmbito do acordo oclusivo, a licitação para manutenção dos trens da CPTM Série 2100 (fls. 2512/2540 do “Apartado”, destaque nosso):

PLANILHA OFICIAL CONTRATO CPTM



		ALSTOM	CAF	BOMBARDIER	TTRANS / TEJOFRAN	TEMOINSA	TTRANS / TEJOFRAN
MOBILIZAÇÃO	Serviços	389.780,58	389.780,58	451.218,88	4.058.097,34	0,00	0,00
	Mat. Nacional	916.040,05	916.040,05	0,00	1.969.121,06	442.186,24	0,00
	Mat Importado	803.985,99	803.985,99	0,00	3.182.692,60	0,00	0,00
	TOTAL	2.109.806,62	2.109.806,62	451.218,88	9.159.911,01	442.186,24	0,00
MELHORIAS	Serviços	93.932,86	93.932,86	18.492,01	935.057,22	79.399,99	0,00
	Mat. Nacional	406.936,53	406.936,53	362.587,61	3.535.541,92	116.711,25	0,00
	Mat Importado	55.985,72	55.985,72	0,00	954.982,35	0,00	0,00
	TOTAL	556.855,11	556.855,11	361.079,62	5.425.581,49	196.111,24	0,00
MANUTENÇÃO	Serviços	21.077.507,84	21.077.507,84	14.517.032,42	0,00	14.348.098,26	0,00
	Mat. Nacional	3.073.471,81	3.073.471,81	2.279.253,61	0,00	11.193.864,90	0,00
	Mat Importado	6.501.935,11	6.501.935,11	6.324.332,45	0,00	0,00	0,00
	TOTAL	30.652.914,56	30.652.914,56	23.120.618,49	0,00	25.541.863,16	0,00
REVISÕES GERAIS	Serviços	1.821.427,05	1.821.427,05	141.683,41	0,00	630.470,05	5.444.480,56
	Mat. Nacional	1.708.912,34	1.708.912,34	2.263.241,55	0,00	642.068,44	2.280.000,00
	Mat Importado	137.806,40	137.806,40	331.732,10	0,00	0,00	1.501.168,56
	TOTAL	3.668.145,79	3.668.145,79	2.736.657,07	0,00	1.272.538,49	9.225.649,12
VANDALISMO	Mat. Nacional	118.902,93	118.902,93	0,00	2.028.199,35	0,00	0,00
	Mat Importado	25.354,97	25.354,97	0,00	432.495,13	0,00	0,00
	TOTAL	144.257,90	144.257,90	0,00	2.460.694,48	0,00	0,00
	TOTAL	23.382.648,13	23.382.648,13	15.126.426,72	4.993.154,57	15.057.968,30	5.444.480,56
	Serviços	6.224.263,65	6.224.263,65	4.905.082,78	7.532.862,34	12.394.830,83	2.280.000,00
	Mat Importado	7.525.068,18	7.525.068,18	6.656.064,56	4.520.170,07	0,00	1.501.168,56
	TOTAL	37.131.979,97	37.131.979,97	26.689.574,06	17.046.166,98	27.452.799,13	9.225.649,12

VERSÃO PÚBLICA



CONSMAC - DIVISÃO DO PREÇO DE VENDA LÍQUIDO MENOS COMISSÃO POR PARCEIROS

	Material	Serviços	PVB	%	PVL	BASE COMISSÃO	DESPESAS CIAL *	VR. LÍQUIDO DO CONTRATO	%	%
CAF	9.717.776,97	17.407.075,69	31.458.398,52	20%	27.124.852,66	27.124.852,66	2.175.224,55	29.300.077,22	22,10%	108,0%
ALSTOM	9.717.776,97	17.407.075,69	31.458.398,52	20%	27.124.852,66	27.124.852,66	2.175.224,55	29.300.077,22	22,10%	108,0%
BOMBARDIER	9.227.742,97	17.282.449,22	30.696.526,06	20%	26.510.191,59	26.510.191,59	(2.226.856,09)	24.263.335,50	18,32%	91,6%
TEMOINSA	10.544.161,67	15.966.029,92	30.935.633,84	20%	26.510.191,59			26.510.191,59	20,00%	100,0%
TTRANS/TEJOFRAN	13.513.350,37	11.787.519,15	30.129.210,28	20%	25.280.869,52	25.280.869,52	(2.123.593,03)	23.157.276,49	17,47%	91,6%
TOT CONTRATO	52.720.808,35	79.830.149,67	154.678.169,22	100%	132.550.958,02	106.040.766,43	-	132.550.958,02	100,00%	100,0%

* DESPESA CIAL

	CAF	ALSTOM	TTRANS/TEJOFRAN	BOMBARDIER	TOTAL
MAT	443.133,80	1.732.090,76	443.133,80	886.267,80	1.772.535,20
SERV	4,55%	9,95%	1.732.090,76	443.749,08	6.134.787,49
SERV VIA CONSMAC				793.575,55	793.575,55
		2.175.224,55	2.175.224,55	2.123.593,03	2.226.856,09
		25,0%	25,0%	24,4%	25,6%
					8.700.393,24
					8,2%
CAF	443.133,80	1.732.090,76	2.175.224,55	26%	4.139.033,48
ALSTOM	443.133,80	1.732.090,76	2.175.224,55	26%	4.139.033,48
BOMBARDIER	420.788,06	1.719.680,31	2.140.477,87	26%	-
TEMOINSA					
TTRANS/TEJOFRAN	616.213,19	1.170.926,79	1.787.139,97	22%	
TOT CONTRATO	1.923.268,85	6.354.798,11	8.278.066,96	100%	8.278.066,96
					100%

NOTA:

Los importes de despesa CIAL (comisiones) están definidos en el acuerdo interno de interfaces del Consorcio Consmac, hojas 1 y 2 en adjunto ("División Financiera"), teniendo como referencia los precios iniciales del contrato. Con esto hay cambiado los porcentajes de participación cabiendo a CAF y ALSTOM porcentajes mayores de participación en perjuicio de Bombardier y TTrans/Tejofran.

DIVISÃO FINANCEIRA CONSMAC

Material	Serviços	Faturamento Bruto Final			Faturamento Realizado por CAF e Alstom	Faturamento Direto Bruto Para CPTM
		via Consmac Material	via Consmac Serviços	Total		
CAF	13.750.010,76	23.381.969,20		37.131.979,96	17.005.379,27	54.137.359,23
ALSTOM	13.750.010,76	23.381.969,20		37.131.979,96	17.005.379,27	54.137.359,23
BOMBARDIER	8.073.298,66	15.128.426,72	3.487.848,68	26.689.574,06	(3.487.848,68)	23.201.725,38
TEMOINSA		12.393.472,97		15.059.326,15	27.452.799,12	(27.452.799,12)
TTRANS/TEJOFRAN	12.053.032,41	4.993.154,57			17.046.186,98	17.046.186,98
TTRANS/TEJOFRAN	3.781.168,66	2.374.368,85		3.070.110,72	9.225.548,13	(3.070.110,74)
TOT CONTRATO	51.407.521,15	69.259.888,54	15.881.321,85	18.129.436,87	154.678.169,21	154.678.169,21

1229. Com efeito, apesar do documento acima consolidar dados das empresas integrantes do consórcio COMAFER (composto por Alstom, Bombardier, **CAF**, MPE, Temoinsa e Tejofran), o qual assinou contrato com a CPTM em 14 de novembro de 2007, veja-se que o mesmo documento também possui informações quanto ao faturamento da empresa TTrans, que foi subcontratada pelo consórcio COMAFER apenas mais de um ano depois, em 03 de novembro de 2008.

1230. Ademais, também merece destaque o fato de que, na concorrência da Série 2100, a TTrans apresentou proposta autônoma – a qual obteve a 2ª classificação -, e, um ano depois, foi subcontratada. Ou seja, o documento acima corrobora o já reiteradamente apontado pela SG/CADE ao longo do mérito da presente nota e, também, durante a individualização da CAF: as empresas – incluindo a CAF –, já haviam definido quem seriam os ganhadores de quais licitações, prova disso é que este documento, elaborado um ano antes da efetiva subcontratação da TTrans, já demonstrava qual seria o seu faturamento naquele projeto.

1231. Comprovando que a subcontratação foi fruto de um arranjo ilícito, destaca-se manuscrito, apreendido na MGE, o qual também faz menção à CAF, a respeito das licitações (i) da Série 2100 – destinada ao consórcio COMAFER e que deveria subcontratar a TTrans e (ii) Série 2000, destinada ao consórcio COBRAMAN (o qual a CAF integrava), que deveria subcontratar a IEZA e (iii) Série 3000, destinada à Siemens, que deveria subcontratar a MGE (fls. 2029 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

COMAFER

- Alstom
 - CAF
 - Bombardier
 - Temoinsa ✓
 - Tegofran ✓
 - MPE ✓

- TRANS = SUB .			
S\$ Maint.	141,600.000	123,840.000	38,640.000
	48 x 3	30 x 4	10 x 4
	<u>144 (983,333/cam)</u>	<u>120 (1032,000/cam)</u>	<u>40 (966,000/cam)</u>
C/Rev =	280,000.000	304 cars	55,800.000
(Q3/07)		operations	

COBRA MAN

- ALSTOM
 - Bonnuclear
 - CAF

- IESA = SUB

~~STRUCTURE~~ - SIGNALS
- MSGS = SUB

Novo

- série 7000 (AF)
320 carros
(escaramuças)

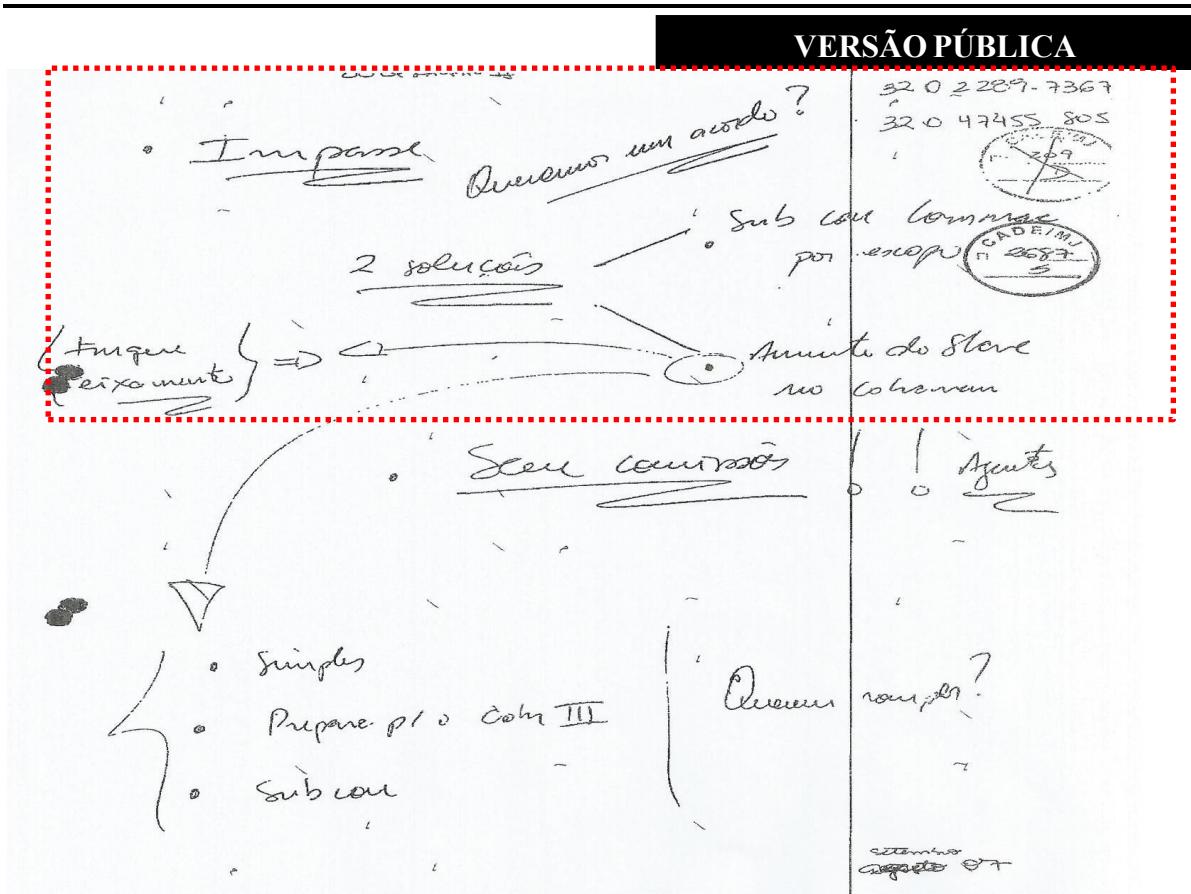
-Serie 7500 (CAF) - Serie 20⁶
 64 carros - 12x4
a en frigor 48 carros
 A operacion

$$304 + 48 = 352 \text{ cans. } \underline{13}$$

27 corner post made
 so' manut \rightarrow 487.300/mes. (cont. 23.400.000.000
 manut \rightarrow 141.600.000/(3x12)meses = 3.950.000/mes.
 " \rightarrow 123.840.000/ " = 3.080.000/mes.
 " \rightarrow 38.640.000/ " = 805.000/mes.
 (322.000) mes. = (483.000) days

1232. Por fim, **documento manuscrito, apreendido na Bombardier**⁴³⁵, traz anotações sobre a existência de um “impasse”, indicando que a empresa não tinha certeza se queria de fato um acordo tal como estava sendo proposto. Para tanto, identificam “2 soluções: sub com CONSMAC por escopo / aumento de share no COBRAMAN”, referência aos consórcios líderes dos contratos relativos às Séries 2100 e 2000, respectivamente (fls. 2687 do “Apartado”):

⁴³⁵ Na sala do Presidente, em uma pasta denominada “L”, conforme auto de busca e apreensão, fl. 06, 137 e 209 do Apartado nº 08700.011940/2014-52.



(iii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2001 a 2013) - CPTM

1233. Da mesma forma, a CAF também participou da 3^a rodada de acordos. Conforme detalhado ao longo do mérito, e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo competitivo existente entre Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE, MGE e Serveng também se estendeu à 3^a rodada de manutenções conduzida pela CPTM no período de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 e quem seriam as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção.

1234. Primeiramente, ainda antes da disponibilização dos editais, em 02 de fevereiro de 2011, Manuel Filho envia e-mail a Telmo Porto (ambos da Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores. **Nesse contexto, a CAF já aparecia como uma das empresas consideradas no escopo do acordo** (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

VERSÃO PÚBLICA

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. **Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.**

Faltam os espanhóis.

(...)

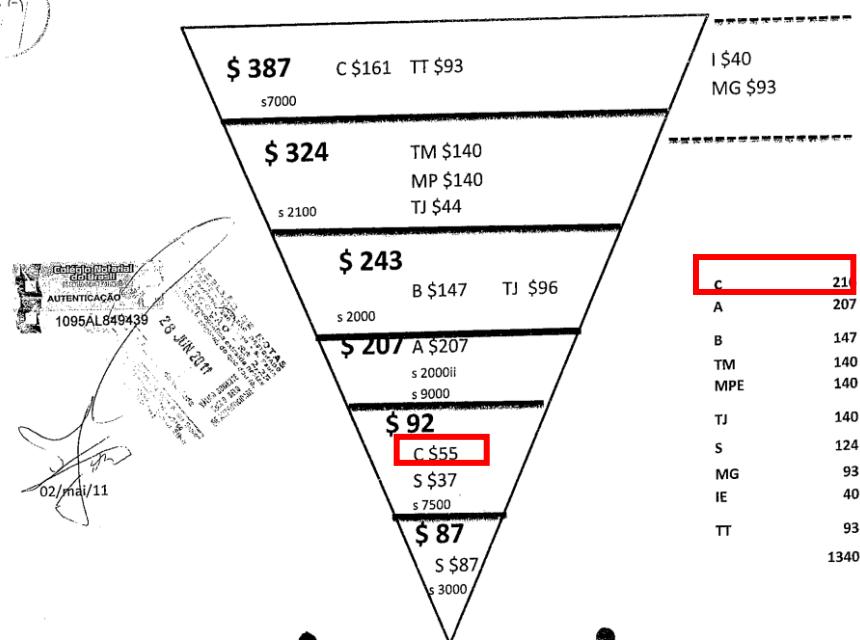
Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafeat até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

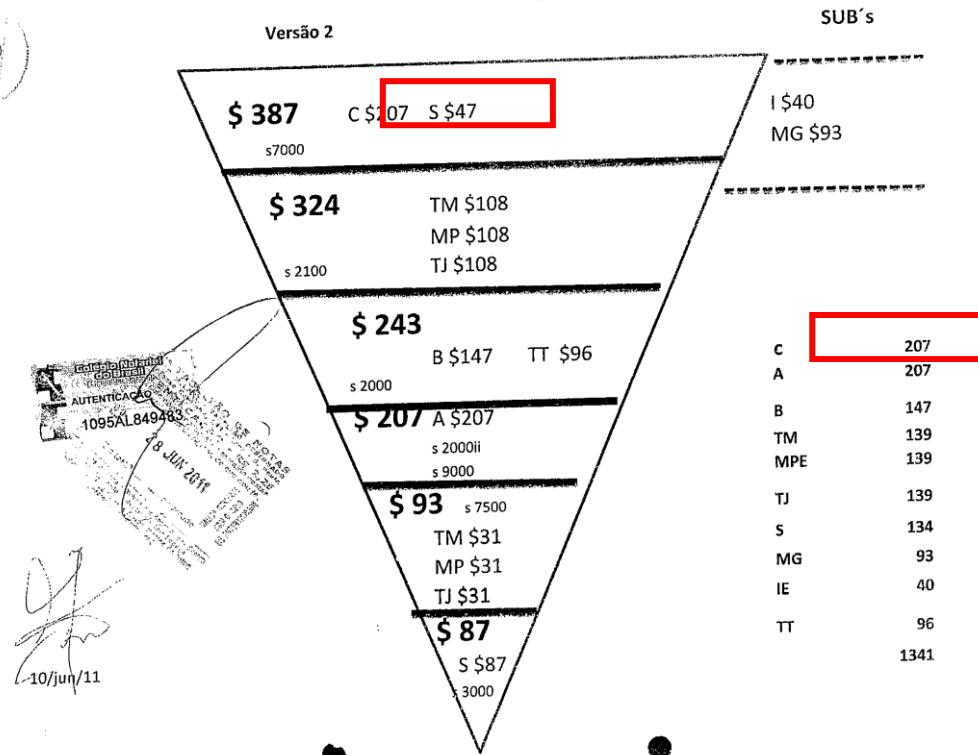
1235. Seguindo a dinâmica da 2ª rodada, a CAF torna a ser considerada como uma empresa participante das negociações em documentos apreendidos em sedes de outras empresas Representadas. É o caso do e-mail fls. 200/212 do “Apartado”, apreendido na Temoinsa, que apresenta, inclusive, selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistia em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Havia três versões para a divisão de mercado: a Versão 1 (de 02 de maio de 2011), a Versão 2 (de 10 de junho de 2011) e a versão 3 (sem data). Nota-se que as versões 1 e 2 têm data anterior à disponibilização dos editais, que ocorreu em 23 de maio de 2012. A CAF é indicada com a sua inicial “C” no documento (destaques nossos):

VERSÃO PÚBLICA

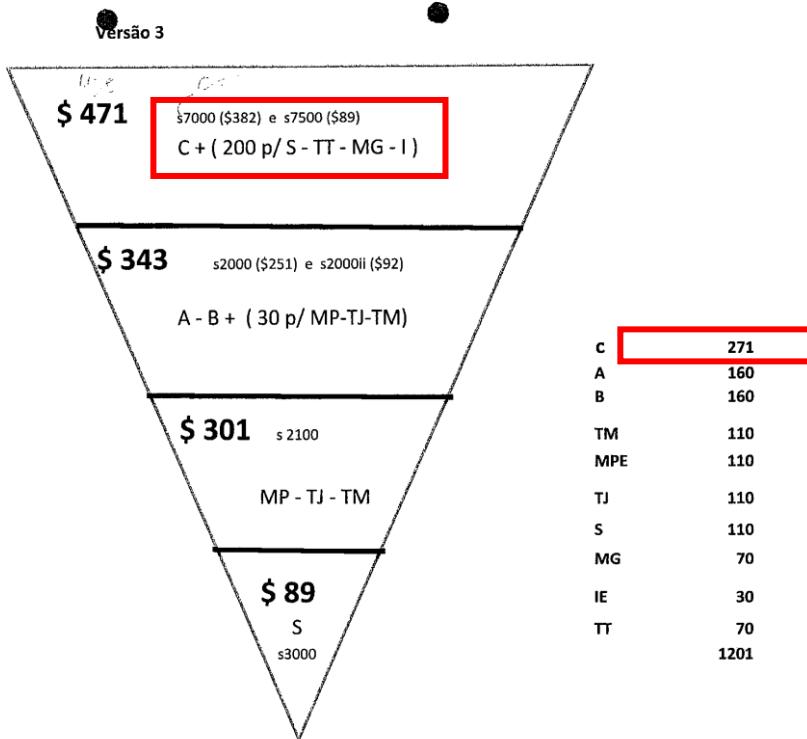
Versão 1



Versão 2



VERSÃO PÚBLICA



1236. Percebe-se que as propostas foram estruturadas na forma de uma “pirâmide invertida”, de forma a ordenar as licitações por nível de faturamento esperado, isto é, as Séries que proporcionariam faturamento mais elevado encontram-se na parte superior da pirâmide. Na Versão 1 da “pirâmide invertida” propõe-se que as licitações sejam assim divididas:

- Série 7000 (“s7000”) – faturamento esperado R\$387.000.000,00 (“\$387”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e TTrans (“TT”), que dividiram o faturamento (“C\$161” e “TT\$93”).
- Série 2100 (“s2100”) – faturamento esperado R\$324.000.000,00 (“\$324”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Temoinsa (“TM”), MPE (“MP”) e Tejofran (“TJ”), que dividiram o faturamento (“TM\$140”, “MP\$140” e “TJ\$44”).
- Série 2000 (“s2000”) – faturamento esperado R\$243.000.000,00 (“\$243”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Bombardier (“B”) e TJ (“TJ”), que dividiram o faturamento (“B\$147” e “TJ\$96”).
- Séries 9000 (“s9000”) e 2070 (“s2000ii”⁴³⁶) – faturamento esperado R\$207.000.000,00 (“\$207”):

⁴³⁶ Assumimos aqui que se refere à Série 2070, composta por carros fabricados pela Alstom.

VERSÃO PÚBLICA

- Empresa à qual seria destinada a licitação: Alstom (“A”).
- e. Série 7500 (“s7500”) – faturamento esperado R\$92.000.000,00 (“\$92”);
- Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e Siemens (“S”), que dividiram o faturamento (“C\$55” e “S\$37”).
- f. Série 3000 (“s3000”) – faturamento esperado R\$87.000.000,00 (“\$87”);
- Empresa à qual seria destinada a licitação: Siemens (“S”).

1237. Em e-mail apreendido na CAF, de 17 de agosto de 2011 – portanto, antes da disponibilização dos editais –, Agenor Marinho enviou minuta de texto a Paulo Albuquerque (ambos da CAF) – a ser enviado para a matriz da CAF, na Espanha – que relata o processo de negociação para a divisão do mercado. Pelo e-mail, eles afirmam que se reuniram com as “fabricantes” em 17 de agosto de 2011, utilizando as siglas já constantes de outros documentos, quais sejam Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”) e para dividirem o escopo das licitações relacionadas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000437, de acordo com a orientação de consultores (fls. 2355 do “Apartado”, grifos nossos):

Senhores,

Hoje Paulo e eu nos reunimos com os fabricantes para tracarmos uma estratégia para os contratos de manutenção, seguindo a orientação dos consultores (70/30%). Foi proposto um modelo, que não satisfez a S, para ser debatido pelas empresas:

2000: Valor total R\$251: A 91, B 140, C 20 e todos subcontratam 20

2070: Valor total R\$91,8: A 91,8 e subcontrata 20

2100: Valor total R\$301: NF⁴³⁸ 301 e subcontrata 22

3000: Valor total R\$88: S 88

7000: Valor total R\$382: C 382 e subcontrata 40

7500: Valor total R\$89: A 45, B 20, C 24

9000 (quando for contratar): valor total R\$100: A 25, B 25, C 25, S 25

1238. Corroborando esse e-mail, manuscrito apreendido na CAF indica que o modelo encaminhado acima teria sido sugestão da Alstom, destacando-se que Alstom, CAF e Siemens não vieram a partir de qualquer consórcio juntos nessas licitações (fl. 2356 do “Apartado”):

⁴³⁷ Destaca-se que a minuta confirma que o acordo também envolvia a manutenção da Série 9000, mas que essa licitação não seria lançada à época.

⁴³⁸ Assumimos aqui que a sigla se refere a Novos Fornecedores, os quais seriam Temoinsa, Tejofran, MPE, IESA e MGE.

VERSÃO PÚBLICA

Assunto		Data	Folha
Referência		C : 992 F Y	10/11/2011
CAF BRASIL		A : 91+91	91
		B : 160	160
		S : 11	11
<i>Então 9000 está pra</i>			
<i>Say, the others</i>			
2000	9516	91500	91460
2070	91,8	4	21
2100	301	NP	
3000	89	5	
7000	982	C	
7500	89	CAF (m)	45F44
			X
<i>Quem é 40 milhões = 100 milhões</i>			
<i>9000 - 114 para cada fabricante = 15 milh.</i>			
<i>pode ser 40 milhões de reais</i>			
1000 AFB FG		8000 / 25 milhões	
7500 AFB FG			
7000 - C			

1239. Além disso, a sequência de e-mails de fls. 662/664 do “Apartado” evidenciou reuniões para negociação do mercado e, dentre outras coisas, ressaltou reunião do G6 no dia 03 de outubro de 2011, tendo em vista que a série de e-mail indicou que os concorrentes se reuniram na casa de David “anteontem”, ou seja, David Lopes, da concorrente Temoinsa. Corroborando a existência da reunião do dia 03 de outubro de 2011, na casa de David Lopes da Temoinsa, **destaca-se tabela arrecadada na CAF** – elaborada, em 23 de novembro de 2011, mas que faz referência à reunião realizada em 03 de outubro de 2011. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE					Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011(dato de Agenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual														
COBRAMAN	2000	120	A/B/C Subcontratante IE (12,5%)	A (35%)B (30%)C (35%)		A (91),B(160);A subcontrata	R\$ 232.500.000 (30) a IE	R\$ 251.000.000	61	160	30					251	
COFESBRA	2070	48	A/B/C	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%)T1 (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratante			R\$ 39.500.000 A (32)	R\$ 92.000.000	32							92	
COMAFER	2100	144	RENFE TT (10%)				R\$ 331.500.000 MP (100), TM (100), TJ (10)	R\$ 300.000.000		100	100	100				300	
S	3000	40	S (40%)	S (100%) Subcontrata MG			R\$ 34.000.000 S (89)	R\$ 89.000.000			89					89	
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C				R\$ 374.000.000 [70]y MG (60)	R\$ 382.000.000	252		70	60				382	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C				R\$ 88.000.000 C (45)y A (44)	R\$ 89.000.000	45	44						89	
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A NO SE LITCARA ESTE AÑO	R\$ 39.000.000 NO SE LITCARA ESTE AÑO			NO SE LITCARA		25	25	25	25				100	
		808		Total R\$ 1308.500.000			Total R\$ 1203.000.000		237	222	114	185	100	100	100	70	60
									322	247	139	210					
NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA																	

Reunión Previa					
197.123.505,98	A		16%		
143.266.932,27	B		12%		
383.609.561,75	C		32%	68%	grandes
89.000.000,00	S		7%		
390.000.000,00	NF		32%	32%	pequeños
Incrementar NF		hasta 460.000.000,00			
Quitar Fabricantes (+10%)		70.000.000,00			
A	19.058.903			27%	
B	13.851.775			20%	
C	37.089.322			53%	
Nuevo Status					
178.064.603	A				
129.415.157	B				
346.520.239	C				
89.000.000	S				
460.000.000	NF				
1.203.000.000					
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR					

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE					Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A/B/C Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5					30		251	
COFESBRA	2070	48	A/B/C A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%)TJ (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80								92	
COMAFER	2100	144	RENFE (16%)MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000				100	100	100				300	
S	3000	40	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89							89	
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52					70	60	382	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21								89	
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A. NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25						100	
				SIN 9000	R\$ 1.203.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	70	60	
				CON 9000	R\$ 1.303.000.000	371,5	203	114	154,5	100	100	100	30	70	60	
			% PARTICIPACION	SIN 9000		28,6%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	8,3%	2,5%	5,6%	5,0%	
				CON 9000		28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%	

1240. Verifica-se que o manuscrito **encontrado na CAF** acima (fl. 2356 do “Apartado”), com sugestão da Alstom, e essa tabela, segundo reunião de 03 de outubro de 2011, definem os mesmos ganhadores para as licitações, quais sejam: (i) para a Série 2000, Alstom e Bombardier, bem como subcontratação da IESA; (ii) para a Série 2070, Alstom; (iii) para a Série 2100, NF⁴³⁹ no manuscrito e MP (MPE), Temoinsa e Tejofran na tabela; (iv) para a Série 3000, Siemens; (v) para a Série 7000, CAF, bem como subcontratação da TTrans e da MGE; e (vi) para a Série 7500, CAF e Alstom.

1241. Em 30 de maio de 2012, sete dias depois da disponibilização dos editais, e-mail enviado por Andoni Sarasola a Ibon Garcia e Begoña Garcia Várquez – tendo sido copiados German Cocho Garcia e José Regueiro (**todos da CAF**) – traz relato do processo de negociação para divisão das licitações de manutenção dos trens da CPTM, destacando-se o fato de “devido a algum problema que surgiu, está sendo proposto alterar algum acordo” (fls. 2665 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Boa tarde,

Com relação aos contratos de manutenção da CPTM, estava acordado formar consórcios nas séries 7000 (CAF 60%) e 2000 – COBRAMAN (CAF 8,64%) e ir sozinho na série 7500. Parece que, devido a algum problema que surgiu, está sendo proposto alterar algum acordo. Propomos deixar a parte da série 2000 – COBRAMAN (CAF 8,64%) e pegar parte da série 2080 – Cofesbra (CAF 23,85%). Em nível econômico, o valor total se manteria igual, simplesmente aumentaria a porcentagem por ser um projeto menor.

⁴³⁹ Assumimos aqui que a sigla se refere a Novos Fornecedores, os quais seriam Temoinsa, Tejofran, MPE, IESA e MGE, uma vez que o documento prevê que 390.000.000,00 seria destinado a NF e quando somados os valores de faturamento esperado para cada uma delas (30 IE, 100 MP, 100 TM, 100 TJ e 60 MG), chega-se ao mesmo valor. Ademais, o documento prevê que tais empresas seriam “pequenas” em comparação aos quatro grandes, Alstom, Bombardier, CAF e Siemens, o que também corrobora que a expressão “NF” se refere a tais empresas.

VERSÃO PÚBLICA

O contrato da série 2000- COBRAMAN seria para ir com a Alstom e com a Bombardier.

O contrato da série 2070 – Cofestra II seria para ir apenas com a Alstom.

A informação para levarmos em conta para estas séries são as seguintes:

COBRAMAN (nome original do projeto Cofestra I):

Trens fabricados pela Alstom, Bombardier e CAF. 30 trens de 4 vagões.

CAF forneceu bogies e engates. Atualmente mantido pelo consórcio COBRAMAN II (Alstom, Bombardier, CAF).

Cofesbra II:

Trens fabricados pela Alstom, Bombardier e CAF. 12 trens de 4 vagões.

CAF forneceu bogies e engates. Atualmente mantido pela CPTM.

A diferença que pode haver de uns trens para outros é que os trens da série 2000 sabemos que estão sendo bem mantidos (consórcio COBRAMAN) e conhecemos muito bem os trens. Entretanto, com os trens da série 2070, a manutenção é realizada pela CPTM e não conhecemos bem os trens. Por outro lado, os trens da série 2000 são mais antigos que os da série 2070. Série 2000: 13 anos; e Série 2070: 5 anos.

Temos que analisar esta situação e decidir o que faremos. Se não consideramos que esta não é a melhor opção, as alternativas mais realistas que nos restariam são:

- Colocar algum consorciado a mais na série 7000 e aumentar nossa parte na série 2000 – COBRAMAN (risco de que o novo consorciado tenha que ser a Alstom ou a Bombardier)**
- Compartilhar a série 7500 com alguma outra empresa e aumentar nossa parte na série 2000 – COBRAMAN ou série 7000**
- Renunciar à COBRAMAN aumentando nossa participação na série 7000. Neste caso, teríamos presença em 2 contratos e não em 3.**

Se preferirem, nos falamos amanhã e analisamos em conjunto qual é a melhor opção.

Saudações

Andoni

1242. Ressalta-se que a redação do e-mail acima não indica que as opções elencadas se tratam de possíveis arranjos consorciais para atendimento das complexas exigências dos editais, como alegado pela CAF. Ao contrário, indica apenas uma forma para alocar os interesses das empresas em conluio, dado que as alternativas destacadas não elencam critérios técnicos, mas trocas de uma parte de uma licitação por outra. Aliás, destaca-se que, conforme informações dos procedimentos licitatórios, **a CAF sagrou-se vencedora nas licitações para manutenção das Séries 7000 e 7500, apesar de ter participado de todas elas, o que corrobora o trecho**

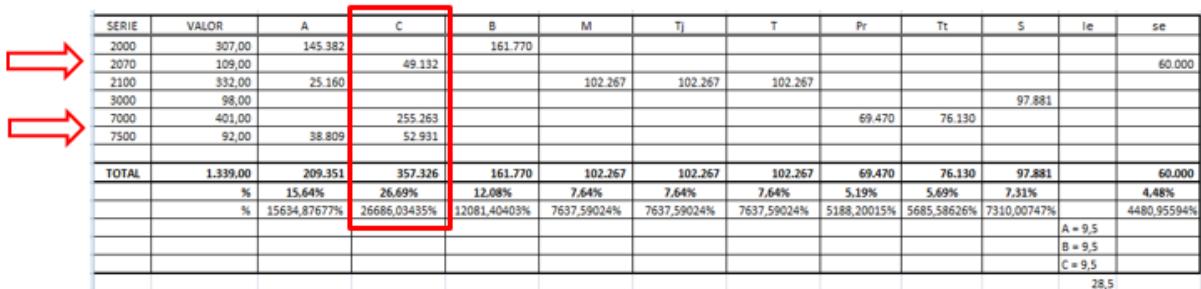
VERSÃO PÚBLICA

“- Renunciar à COBRAMAN aumentando nossa participação na série 7000. Neste caso, teríamos presença em 2 contratos e não em 3.”

1243. Novamente citada em documento apreendido em outras empresas, destaca-se e-mail de 16 de julho de 2012, no qual Manuel Filho envia mensagem eletrônica intitulada “Manutenção de trens” a Telmo Porto (ambos da Tejofran), informando percalços encontrados no processo de negociação entre as empresas envolvidas no acordo colusivo, mas que as tratativas continuavam a ser realizadas visando à divisão das licitações para manutenção dos trens da CPTM. Veja-se que, nesse e-mail apreendido na Tejofran, há referências a “Alemão” e “Espanhol”, códigos que, pelo contexto dos demais elementos probatórios, seriam, respectivamente Siemens (de origem alemã) e CAF (de origem espanhola). Destaca-se documento de fls. 660 do “Apartado”:

Neste fim de semana o negócio azedou pelo lado do Alemão que quer mais pedaço (do Espanhol) do que lhe deram. Faremos última tentativa de acordo até amanhã no final da tarde e aí...

1244. Nesse mesmo sentido, também é destacado o documento de fls. 552/553 do “Apartado”. Trata-se de tabela anexada a e-mail enviado por Wilson Daré (Temoinsa) para destinatário não identificado (mcrpar@ig.com.br), intitulada como “confidencial – 1xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, entre as empresas A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, TTrans, Siemens, IESA e Serveng, respectivamente), sendo que essas empresas logo após viveram a apresentar propostas de forma independente (destaque nosso):



SÉRIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tt	S	Ie	se
2000	307,00	145.382		161.770								
2070	109,00		49.132									60.000
2100	332,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00									97.881		
7000	401,00		255.263					69.470	76.130			
7500	92,00	38.809	52.931									
TOTAL	1.339,00	209.351	357.326	161.770	102.267	102.267	102.267	69.470	76.130	97.881		60.000
		%	15,64%	26,69%	12,08%	7,64%	7,64%	5,19%	5,69%	7,31%		4,48%
		%	15634,87677%	26686,03435%	12081,40403%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,58626%	7310,00747%		4480,95594%
											A = 9,5	
											B = 9,5	
											C = 9,5	
												28,5

1245. Em 10 de agosto de 2012, José Regueiro envia e-mail a Iñigo Celigueta (**ambos da CAF**), encaminhando as atas com os resultados relativos às licitações para manutenção das Séries 2000, 2070, 2100 e 3000440. No corpo da mensagem, há referência à colaboração entre empresas licitantes, que dariam cobertura umas às outras (fls. 2618/2619 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

Comentários: Entendo que nós, Siemens e Serveng (consórcio SCG) estamos sozinhos e que o resto: Temoinsa+MPE (que ainda apareceu, mas não estará como sub na RG dos 2100 caso a TMT ganhe) + Ttrans+Trail+Alstom+Bombardier, estão unidos e dão cobertura uns aos outros. (...) Coragem e melhor preço possível.

⁴⁴⁰ Uma vez que as propostas das Séries 7000 e 7500, só seriam entregues em 13 e 14 de agosto de 2012.

VERSÃO PÚBLICA

1246. Sobre esse documento, importante destacar que o Representado José Regueiro (CAF) alega que teve a impressão que os demais participantes do consórcio poderiam estar unidos e dando coberturas uns aos outros, contra a CAF, bem como que no trecho final do e-mail, ele demonstra que não fazia parte de qualquer conluio, ao dizer "Coragem e melhor preço possível", o que demonstra independência e espírito de concorrência. O conjunto probatório indica o contrário do alegado. Quer dizer, o trecho “ nós, Siemens e Serveng (consórcio SCG) estamos sozinhos” indica que essas empresas entraram sozinhas na licitação, o que de fato ocorreu. Além disso, a afirmação do Representado quanto às empresas estarem unidas e dando cobertura umas as outras só pode derivar dos contatos entre eles, não sendo razoável entender que ele teria conhecimento dessas informações sem estar discutindo com concorrentes.

1247. Em 17 de dezembro de 2012, a CAF torna a ser mencionada por concorrentes em e-mail apreendido na Temoinsa e enviado por Amador Peñin a David Lopes e Wilson Daré (todos da Temoinsa), no qual propõe um acordo com as concorrentes CAF e Alstom, visando à divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 549 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Olá

Este pode ser o trato:

1. – A Alstom fica com a série 2000 e nos retiramos da licitação na quarta-feira, quando os envelopes administrativos serão abertos.

Com a mudança anterior, eles fazem o seguinte:

Fazer acordo com CAF-ALSTOM-NÓS para que não haja briga por mais 4 anos e na próxima licitação e nas futuras, colocando-nos de acordo da seguinte maneira:

1;- ALSTOM nos paga uma comissão igual à margem prevista de 20 por cento sobre o contrato para esta concorrência.

2.- Dividem-se as séries de unidades daqui até o futuro da seguinte maneira:

ALSTOM série 2000

CAF séries 7000 e 7500

NÓS séries 2070, 3000 e 2100

3.- Dividimos os 65 trens em 1/3 para a ALSTOM, 1/3 para a CAF e 1/3 para FAMIT Y TRAIL

Saudações

Amador Rodriguez

1248. O e-mail acima comprova que concorrente da empresa CAF, a Temoinsa, sabendo de suas pretensões nesta 3^a rodada de licitações promovidas pela CPTM, estaria disposta a desistir da licitação de manutenção dos TUEs da Série 2000, caso Temoisa, Alstom ou **CAF**

VERSÃO PÚBLICA

celebrassem um acordo. Vale destacar que as empresas acima já tinham apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, sendo concorrentes nas licitações.

1249. Em outro documento, desta vez apreendido na própria CAF, consta proposta de divisão das licitações relativas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas A, B, C, TM, TJ, MP, MG, S, IE e TT (Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, MPE, MGE, Siemens, IESA e TTrans), na linha de vários outros documentos já apresentados no decorrer do mérito desta Nota Técnica (fls. 2340/2350 do “Apartado”, destaque nosso):



2000: A 111, B 170 e C 26		
2070: A 109		
2100: TM, TJ e MP 332 (MG 10)		*
3000: S 98		
7000: MG 63, TT 80 e C 257		
7500: C 92		
IE: 18 a distribuir entre os grandes		
2000	A,B,C	TM, TJ, MP
2070	A	TM, TJ, MP
2100	TM, TJ, MP	A, B, C
3000	S	C, TT, MG
7000	C, TT, MG	TM, TJ, MP
7500	C	TM, TJ, MP

1250. Também na CAF foi encontrada tabela sobre a divisão entre aquelas empresas, trazendo “resumo da divisão” e “resumo da divisão incluindo as subcontratadas” (fls. 3714/3718 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

Serie 3000		Fabricante: Siemens			
				Mill. Reales (4 anos)	
TOTAL		100%		56,5	
SIEMENS	100%			subcontratada a: MGE	40% 22,6

Serie 2100 (Consórcio Comafe)		Antigua RENFE 440			
		Mill. Reales (4 anos)			
ALSTOM	17,33%	48,96		subcontratada a: TTRANS	10% del contrato total 28,25
CAF	17,33%	48,96		subcontratada a: TTRANS	3,33% del contrato total 9,42
BOMBARDIER	17,33%	48,96		subcontratada a: TTRANS	3,33% del contrato total 9,42
TEMOINSA	16%	45,20			
TEIOPRAN	16%	45,20			
MPE	16%	45,20			

3100	40	84.000.000	2.100.000
2100	144	331.500.000	2.302.083
2000	120	232.500.000	1.937.500
2070	48	99.500.000	2.072.917
7000	320	374.000.000	1.168.750
9000	72	99.000.000	1.375.000
7500	64	88.000.000	1.375.000

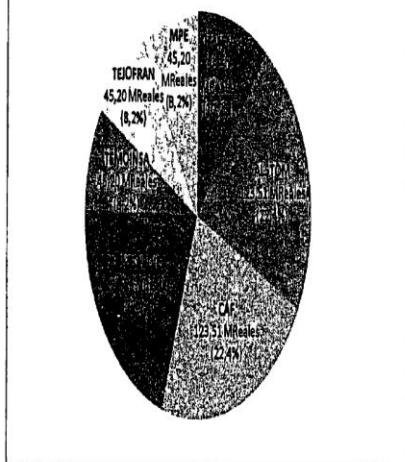
Serie 2000 (Consórcio Cobram II)		Fabricación Cofesbra			
		Mill. Reales(4 años)			
ALSTOM	35%	74,55		subcontratada a:IESA	12,5% del contrato total 26,63
CAF	35%	74,55		subcontratada a:IESA	4,375% del contrato total 9,32
BOMBARDIER	30%	63,90		subcontratada a:IESA	4,375% del contrato total 9,32

NOTA: EM SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DEIESA
NOTA: EM SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DEIESA
NOTA: EM SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DEIESA

RESUMEN DE REPARTO

% del total		Mill. Reales (4 años)		Mill. Reales	
SIEMENS	10,2%	56,50	del cual subcontratan	22,6 (40%)	
ALSTOM	22,4%	123,51	del cual subcontratan	18,74 (15%)	
CAF	22,4%	123,51	del cual subcontratan	18,74 (15%)	
BOMBARDIER	20,4%	112,86	del cual subcontratan	17,4 (15%)	
TEMOINSA	8,2%	45,20			
TEIOPRAN	8,2%	45,20			
MPE	8,2%	45,20			

Reparto Total

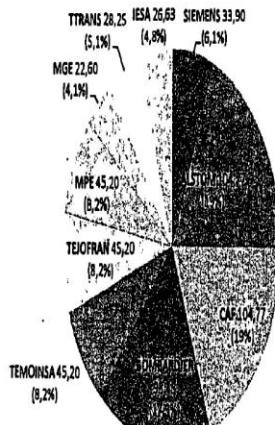


RESUMEN DE REPARTO INCLUYENDO SUBCONTRATAS

% del total		Mill. Reales (4 años)	
SIEMENS	6,1%	33,90	
ALSTOM	19,0%	104,77	
CAF	19,0%	104,77	
BOMBARDIER	17,3%	95,45	
TEMOINSA	8,2%	45,20	
TEIOPRAN	8,2%	45,20	
MPE	8,2%	45,20	
MGE	4,1%	22,60	
TTRANS	5,1%	28,25	
IESA	4,8%	26,63	

NOTA: EM SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DEIESA

Reparto Total com subcontratadas



1251. Em sua defesa administrativa, a CAF alega que a tabela acima não pode ser considerada como indício de conluio, tendo em vista tratar-se apenas de uma compilação de informações históricas de empresas que venceram as rodadas anteriores em diversos projetos e que tal análise não pode ser considerada como um indício de conluio.

VERSÃO PÚBLICA

1252. Em primeiro lugar, veja-se que, diferentemente do que a CAF pretende sustentar, a tabela acima não faz um “estudo histórico” das empresas que ganharam as rodadas anteriores, mas, sim, realiza uma projeção da divisão do escopo próprio da 3^a rodada. Isso porque apenas na terceira rodada foi licitada a manutenção dos trens das séries 7000 e 7500 e, assim, não havia como se fazer estudos históricos de certames que não ocorreram na 1^a e 2^a rodada.

1253. A CAF também produziu tabela que traz, além da proposta de divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, diversas anotações sobre as estratégias que poderiam ser utilizadas para implementar o acordo colusivo – por exemplo, “a subcontratação nos aumenta em 90MR\$”⁴⁴¹ – além de atualização da proposta de divisão, elaborada em 04 de julho de 2011, antes da disponibilização dos editais (fls. 2359/2370 do “Apartado”, destaque nossos):

⁴⁴¹ Tradução livre do excerto: “nos incrementam la subcontratación em 90MR\$”.

VERSÃO PÚBLICA

Reparto CPTM_V2.xls, Hoja1,04/07/2011

Série 3000			Fabricante: Siemens		
	%	Mil. Reais (4 anos)		%	Mil. Reais
SIEMENS	100%	56,5	subcontrata a:	MGE	40% 22,6

Série 2100 (Conselho Comitê) Antiga RENFE 440		
	%	Mil. Reais (4 anos)
ALSTOM	17,33%	48,98
CAF	17,33%	48,98
BOMBARDIER	17,33%	48,98
TEMOINSA	16%	45,20
TEIOPRAN	16%	45,20
MPE	16%	45,20
	10% del contrato total	28,25
	subcontrata a:	TTRANS
		3,33% del contrato total
		9,42
	subcontrata a:	TTRANS
		3,33% del contrato total
		9,42
	subcontrata a:	TTRANS
		3,33% del contrato total
		9,42

3100	40	84.000.000	2.100.000
2100	144	331.500.000	2.302.083
2000	120	232.500.000	1.937.500
2070	48	99.500.000	2.072.917

7000	320	374.000.000	1.168.750
9.000	72	99.000.000	1.376.000
7.500	64	88.000.000	1.376.000

Série 2000 (Conselho Cobinhan II) Fabricación Cofesbra		
	%	Mil. Reais (4 anos)
ALSTOM	35%	74,65
CAF	35%	74,65
BOMBARDIER	30%	63,90
	12,5% del contrato total	26,83
	subcontrata a:	IESA
		4,375% del contrato total
		9,32
	subcontrata a:	IESA
		4,375% del contrato total
		9,32
	subcontrata a:	IESA
		3,75% del contrato total
		7,99

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

RESUMEN DE REPARTO

% del total	Mil. Reales (4 años)	Mil. Reales
		del cual subcontratan
		22,8 (40%)
		del cual subcontratan
		18,74 (31%)
		del cual subcontratan
		18,74 (31%)
		del cual subcontratan
		17,4 (15%)

RESUMEN DE REPARTO INCLUYENDO SUBCONTRATAS

% del total	Mil. Reales (4 años)
SIEMENS	6,1% 33,90
ALSTOM	19,0% 104,77
CAF	19,0% 104,77
BOMBARDIER	17,3% 95,45
TEMOINSA	8,2% 45,20
TEIOPRAN	8,2% 45,20
MPE	8,2% 45,20
IESA	4,1% 22,60
TTRANS	5,1% 28,25
MGE	4,8% 26,63

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE IESA

1254. Embora já esteja suficientemente demonstrada a participação direta da CAF nas ilícitas tratativas para alocar as licitações da 3ª rodada realizadas pela CPTM entre 2011 e 2013, vale destacar dois documentos arrecadados na Temoinsa que fazem menção expressa à CAF.

1255. Primeiro, ressalta-se documento manuscrito de fls. 199 do “Apartado”, o qual trazia proposta de divisão das licitações das Sériees 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, incluindo subcontratações, entre as empresas identificadas por códigos já utilizados em outros documentos, consistentes em Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”), IESA (“IE”), TTrans (“TT”) e MGE (“MGE”) (fls. 199 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

	<i>Mauricio</i>	
<i>B</i>	<i>A + B</i>	<i>IE = 30</i>
<i>2000</i>	<i>364</i> <i>92</i>	<i>64%</i> <i>160</i>
<i>2000</i>	<i>A</i>	<i>100% 30</i>
<i>2000</i>	<i>CADS</i>	
	<i>100%</i>	<i>300</i>
<i>2000</i>	<i>B</i>	
	<i>100%</i>	<i>30</i>
<i>2000</i>	<i>C</i>	<i>TT = 30</i>
	<i>100%</i>	<i>MSE = 60</i>
<i>2000</i>	<i>C 50% ± 45</i>	
	<i>A 50% 46</i>	
<i>VALORES LIGAIS</i>	<i>A</i>	<i>102</i>
	<i>B</i>	<i>150</i>
	<i>C</i>	<i>102</i>
	<i>S</i>	<i>99</i>
	<i>CADS</i>	<i>300</i>
	<i>TT 60%</i>	<i>60</i>
	<i>IE 14</i>	<i>30</i>

1256. Por fim, também foi encontrado documento que mostram a então distribuição dos contratos para manutenção dos trens da CPTM, bem como proposta para a redivisão dos futuros contratos, indicando não apenas as empresas às quais seriam destinados os contratos, mas também aquelas que deveriam ser subcontratadas. Destaque-se, ademais, que a tabela traz o valor dos “contratos futuros” que seriam firmados pela CPTM – objeto das licitações que ainda seriam realizadas – a indicar que as empresas participantes do cartel compartilharam

VERSÃO PÚBLICA

informações a respeito do valor das propostas comerciais que apresentariam nos certames⁴⁴² (fls. 213/214 do “Apartado”, destaque nossos):

591

CONTRATOS DE MANUTENÇÃO				
SÉRIES DE TRENS	CONTRATOS EM VIGÊNCIA	CONTRATOS EM VIGÊNCIA	CONTRATOS FUTUROS	% AUMENTO
2000	R\$ 213.016.649,36	R\$ 258.158.468,78	R\$ 232.498.270,07	0,90
2070			R\$ 99.573.923,74	
2100	R\$ 282.517.177,30	R\$ 342.387.330,36	R\$ 310.319.528,29	0,91
3000	R\$ 56.552.690,58	R\$ 68.537.159,18	R\$ 83.772.613,35	1,22
7000			R\$ 373.923.747,61	
7500			R\$ 87.982.636,82	
9000			R\$ 98.764.466,43	
TOTAL	R\$ 552.086.517,24	R\$ 669.082.958,32	R\$ 1.286.835.186,31	
	Data Base (Setembro 2007)	Data Base (Março 2011)	Data Base (Março 2011)	1,92

PLAYERS	CONTRATOS EM VIGÊNCIA (MILHÕES)	CONTRATOS EM VIGÊNCIA (MILHÕES)	CONTRATOS FUTUROS (MILHÕES)	% AUMENTO
CAF	100	121	198,4	1,64
ALSTOM	100	121	198,3	1,64
BOMBARDIER	100	121	155,8	1,29
TEMOINSA	50	60,5	155,2	2,56
MPE	50	60,5	155,2	2,56
TEJOFRAN	50	60,5	155,2	2,56
SIEMENS	40	48,5	124,0	2,56
TTRANS	28	34	59,1	1,74
MGE	17	21	49,3	2,25
IESA	17	21	26,5	1,54
TOTAL	552	669	1.286,8	
	Data Base (Setembro 2007)	Data Base (Março 2011)	Data Base (Março 2011)	1,92

SÉRIES DE TRENS	PLAYERS	PLAYERS / SUS CONTRATADOS	PLAYERS / SUS CONTRATADOS	TOTAL
2000	BOMBARDIER	SIEMENS	16,8%	
%	67,00%	17,30%	15,70%	100,00%
Valor	R\$ 155.773.840,95	R\$ 40.222.200,72	R\$ 232.498.270,07	
2070	ALSTOM			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 99.573.923,74			R\$ 99.573.923,74
2100	MPE	TEMOINSA		TOTAL
%	50,00%	50,00%		100,00%
Valor	R\$ 155.159.764,14	R\$ 155.159.764,14		R\$ 310.319.528,29
3000	SIEMENS			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 83.772.613,35			R\$ 83.772.613,35
7000	CAF	TEJOFRAN	TTRANS	TOTAL
%	42,70%	41,50%	15,80%	100,00%
Valor	R\$ 159.665.440,23	R\$ 155.178.355,26	R\$ 59.079.952,12	R\$ 373.923.747,61
7500	CAF	MGE		TOTAL
%	44,00%	55,00%		100,00%
Valor	R\$ 387.12.360,20	R\$ 443.370.370,00		R\$ 87.982.636,82
9000	ALSTOM			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 98.764.466,43			R\$ 98.764.466,43

⁴⁴² Ademais, importa ressaltar que o valor dos “contratos futuros” seriam, em média, 92% superiores aos valores dos contratos então vigentes.

VERSÃO PÚBLICA

(iv) Metrô São Paulo – Reforma das Linhas 1 e 3

1257. Ao que se refere à reforma das Linhas 1 e 3 do metrô de São Paulo, segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

1258. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio MODERTREM - Alstom/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTTRENS - MPE/TTRANS/ Temoinsa); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/IESA).

1259. Primeiramente, quanto ao modo que o cartel se organizou neste projeto, importante destacar e-mail trocado em 11 de junho de 2008 (ainda antes da primeira publicação do edital da concorrência nº 41377212, que ocorreu em 30 de junho de 2008) entre funcionários da Alstom, no qual foi relatado a necessidade de “organização de mercado” para divisão do certame e, tal qual como evidenciado no mérito, o intuito era formar consórcios para frustrar a competitividade do certame (fls. 1296/1297 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

“Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos)”.

1260. Comprovando a “divisão do mercado” e “divisão do bolo entre as concorrentes, imperioso é documento de fls. 540 do “Apartado”. Trata-se de tabela apreendida na CAF, na sala do Diretor Geral da empresa, Sr. Agenor Marinho, a qual menciona reunião com “as 10 empresas”, em 23 de setembro de 2008 – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa⁴⁴³, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), TTrans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que participaram da visita técnica –, inclusive com destaque que a 4ª opção seria a melhor:

⁴⁴³ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

**MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO**

1a. OPCÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)

* considerando IEZA como flutuante (não da para flutuar)

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IESA = não cabe
Tj = 0,645		
IEZA = 1,00 *		
	8,49	3,89
		3,44

TMI e/ou IEZA fariam parte do(s) outros lotes

Valores considerando divisão em 16 lotes

2a. OPCÃO

Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao
ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IEZA = 1,0		
	8,49	3,89
		3,44

3a. OPCÃO

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IESA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IEZA = 0,25 (sub)		
	8,49	3,89
		3,44

A MELHOR

4a. OPCÃO

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IESA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IEZA = 1,17		
	8,49	3,89
		3,44

1261. Aponta-se que **o documento foi encontrado em duas empresas diferentes** – que, ressalte-se, não integraram o mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

1262. Quanto a esse documento, a CAF, em sua defesa, alega que a tabela acima é apócrifa, não pode ser atribuída a qualquer dos seus funcionários ou à opinião da empresa e que não foi produzida pela CAF ou por alguém ligado a ela. Tal argumento não merece prosperar, **já que o documento foi encontrado na sala do Diretor Geral da empresa, Sr. Agenor Marinho**, conforme fls. 27 (Auto de Busca e Apreensão) e 140 (identificador do local de apreensão) do

VERSÃO PÚBLICA

Processo nº 08700.011950/2014-98 (Apartado de **ACESSO RESTRITO** a CAF). Ora, sendo o documento apreendido na sala do Diretor Geral da empresa, entende-se que, no mínimo, o documento era de seu conhecimento.

1263. Em outra oportunidade, a **CAF é novamente citada como uma das empresas a serem consideradas quando da divisão do escopo das licitações**. Cita-se, como exemplo, e-mail de 26 de setembro de 2008 (três dias após a reunião com as 10 empresas), apreendido na Temoinsa, no qual Wilson Daré encaminha a David Lopes (ambos da Temoinsa), novas propostas de divisão do escopo da licitação entre os concorrentes, que continham simulações para a divisão dos lotes da licitação, fazendo referência, inclusive, à “divisão em cotas”, a indicar que o objetivo das referidas simulações era garantir ao menos uma parcela do faturamento advindo dos contratos para cada empresa participante do acordo⁴⁴⁴ (fls. 563 do “Apartado”):

“MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO PROPOSTA DE DIVISÃO		
divisão em 16 quotas		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
C = 247,2	S = 247,2	A = 244,2
Bo = 247,2	TMI = 42,8	IESA = 99,8
TT = 99,0	MGE = 99,0	
MPE = 99,0		
TMI = 57,6		
TJ = 99,0		
849	389	344

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO PROPOSTA DE DIVISÃO		
divisão em 15 quotas		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
C = 237,5	S = 238,0	A = 239,0
Bo = 237,5	TMI = 46,0	IESA = 105,0
TT = 105,0	MGE = 105,0	
MPE = 105,0		

⁴⁴⁴ Tendo em vista que o orçamento estimado previsto no edital era de R\$ 849.010.161,50 para o lote 1, R\$ 388.944.898,88 para o lote 2 e R\$ 344.104.713,80 para o lote 3.

VERSÃO PÚBLICA

TMI = 59

TJ = 105,0

849

389

344"

Legenda: "C" = CAF.

1264. Nesse sentido, e-mail apreendido na Alstom versa sobre conversa existente entre os três “grupos” interessados em “concorrer” no projeto, discutindo os possíveis cenários de alocação do projeto e a previsão de outras reuniões: “A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; **B) CAF;** e C) Alstom e MGE”. Trata-se de mensagem intitulada “S 5000”, datada de antes da apresentação de propostas, e enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia a Isidro Quinonero e Antonio Oporto⁴⁴⁵ (todos da Alstom) (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

(v) Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM

1265. Sobre o projeto da Série 5000, Alstom, MGE, **CAF**, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; **(B) CAF;** e (C) Alstom e MGE.

⁴⁴⁵ Os Srs. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

1266. Inicialmente, ressalta-se o documento de fls. 1268/1270 do “Apartado”, o qual menciona a intenção dos representantes da Alstom em encontrarem-se com o Diretor Geral da CAF, Sr. Agenor Marinho⁴⁴⁶, para que preparassem uma reunião com todas as empresas interessadas no projeto, destacando que o maior problema seria explicar para o cliente (CPTM) a existência de uma única oferta, o que demonstrou que essa não era uma configuração esperada e muito menos necessária para o projeto (grifos nossos):

Espero que tenhas entendido.

Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital, os prazos de entrega, etc.). Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem. **Tem que explorar via Suzuki.**

A segunda solução (C e nós + MGE + financiero) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha.

Nos dois casos há que se pedir prorrogação.

A partir de amanhã estou na Guatemala

1267. Tal reunião foi posteriormente efetivada. Em 21 de setembro de 2009, mais de um mês antes da apresentação de proposta, Wagner Ribeiro (Alstom) relata a reunião havida com Agenor Marinho⁴⁴⁷ (CAF), informando que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (Alstom + CAT (em referência à MGE) + CAF) (fls. 1385/1387 do “Apartado”, grifos nossos):

Reunião realizada. Descartamos a opcao 1 neste momento e fechamos o principio da opcao 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado tambem que pediremos adiamento, de forma separada, ate o fim desta semana.

1268. Buscando ilustrar a existência de três “grupos” interessados no projeto – A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE, – transcreve-se mais uma mensagem eletrônica, cujo assunto é “S 5000”, de 18 de setembro de 2009, antes da data definida para apresentação de propostas, e apreendido na Alstom, enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia aos Srs. Isidro Quinonero e Antonio Oporto⁴⁴⁸ (todos

⁴⁴⁶ O Sr. Agenor Marinho terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁴⁷ O Sr. Agenor Marinho terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁴⁸ Os Srs. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Alstom), no qual a CAF é mencionada como integrante do grupo interessado em dividir o escopo das licitações (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

1269. De acordo com o e-mail acima, os três grupos conversaram para traçar uma estratégia que melhor alinhasse seus interesses, estando clara: (i) a formação do cartel para dividir o escopo do projeto entre todos os concorrentes interessados; (ii) a possibilidade de apresentação de duas propostas comerciais, ou pela Bombardier e CAF, ou pela CAF e Alstom; e (iii) nova reunião entre Alstom e CAF na segunda-feira.

1270. Ademais, é importante ressaltar que a CAF não havia sido contemplada em nenhum dos lotes das licitações realizadas no mesmo período – entre 2008 e 2009 – para as Linhas 1 e 3 do Metrô – conforme seção “vii - Metrô São Paulo – Reforma das Linhas 1 e 3” – fato que poderia indicar que a empresa poderia exigir a preferência na alocação deste certame. A empresa também apresentou proposta apenas abaixo 1% do valor estimado pela CPTM, obtendo vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação e causando prejuízo aos cofres públicos.

(vi) TRENSURB e CBTU – Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte

1271. Por fim, os acordos anticompetitivos entre os concorrentes estenderam-se aos projetos destinados à aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre e Belo Horizonte, conduzidos respectivamente pela Empresa de Trens Urbanos (TRENSURB) e pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

VERSÃO PÚBLICA

1272. Em síntese, CAF e Alstom mantiveram contatos que resultaram na eliminação da competição e divisão entre elas das licitações promovidas pela TRENSURB e pela CBTU. Em razão do ajuste, consta que o escopo de cada projeto seria dividido em 93,14% e 6,86% para cada empresa, alternando-se apenas os projetos para os quais os percentuais se aplicavam, ou seja: se a Alstom ficasse com 93,14% da licitação em Porto Alegre, a empresa ficaria com 6,86% do escopo do projeto em Belo Horizonte.

1273. Ao final, observou-se que tal divisão foi efetivamente implementada⁴⁴⁹, em valores idênticos em Belo Horizonte e muito semelhantes em Porto Alegre: a Alstom foi majoritária no consórcio em Porto Alegre (87,3%) e minoritária em Belo Horizonte (6,86%), e a CAF, majoritária no consórcio em Belo Horizonte (93,14%) e minoritária em Porto Alegre (12,7%) (fls. 3771/3782 do “Apartado”).

1274. A demonstrar que essas licitações foram negociadas em conjunto pela Alstom e CAF, que dividiram os escopos dos dois projetos de modo a compensarem uma a outra, transcreve-se abaixo e-mail “Divisão de Escopo”, apreendido na Alstom e data de 06 de novembro de 2012 (fls. 3783/3785 do “Apartado”), dois dias antes da data para a entrega de proposta da licitação promovida pela CBTU.

1275. Nesse e-mail, **Agenor Filho (CAF)** envia a Luiz Ferrari (Alstom) a divisão do escopo resultante das últimas conversas entre as empresas sobre os projetos de Porto Alegre e Belo Horizonte. No corpo do texto, ele informa (destaques nossos):

Conforme nossas últimas conversas, informamos que o menor preço, para o fornecimento dos truques para TRENSURB, conforme escopo em anexo, é de R\$ 33.000.000,00 (trinta e três milhões de reais).

Acreditamos que assim tenhamos chegado ao valor possível para ambas as empresas o que nos permitirá assinar o acordo.

Em breve estaremos enviando nossos comentários ao acordo.

Face ao mínimo tempo disponível para agilizarmos todos os procedimentos solicitamos uma resposta o mais rápido possível.

1276. E, em anexo, encaminha a divisão:

⁴⁴⁹ Tais informações podem ser confirmadas pelos documentos da (i) RDC nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC (metrô de Belo Horizonte), fls. 857, SEI 0207120, vencido pelo Consórcio Frota BH, na proporção CAF 93,14% e Alstom 6,86%; e (ii) Termo de compromisso de Constituição de Consórcio apresentado à fl. 1921, SEI 0208562 e 0208563, vencido pelo Consórcio Frota POA, na proporção Alstom 87,3% e CAF 12,7%.

VERSÃO PÚBLICA

DIVISÃO DE ESCOPO

TRENSURB - 15 TUE's 244.000	Alstom = 209.508 85,9%	CAF = 34.493 14,1%	Empresa	Valor Venda kR\$	% Orçamento
Escopo total do fornecimento, exceto truques e engates			Alstom	209.508	85,9%
Fornecimento de truques completos (exceto motores) para 15 trens de 4 carros cada com 50% de motorização incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			CAF	27.000	11,1%
Fornecimento dos sistemas completos de engate automático e semi-permanentes para 15 (quinze) trens de 4 (quatro) carros cada, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			CAF	5.850	2,4%
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo			CAF	1.643	0,7%

CBTU/BH - 10 TUE's * 163.612	Alstom = 30.408 18,6%	CAF = 133.204 81,4%	Empresa	Valor Venda kR\$	% Orçamento
Escopo total do fornecimento, exceto tração e ATC			CAF	133.204	81,4%
Fornecimento de 20 equipamentos ATC incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalações supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			Alstom	11.460	7,0%
Fornecimento de 10 conjuntos de tração completos com motores (sem redutores) para 10 trens de 4 carros cada com 50% de motorização, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação e integração dos motores aos truques			Alstom	17.500	10,7%
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo			Alstom	1.448	0,9%

* Orçamento calculado a partir do orçamento divulgado na A Pública (kR\$ 3.221/carro sem impostos) acrescido dos impostos IPI=0% / PIS + Cofins=9,25% + ICMS=12%). Não considerada a diferença da alíquota inter-estadual do ICMS

1277. Ora, embora a entrega de propostas para a licitação da TRENSURB já tivesse ocorrido, faltavam apenas dois dias para a entrega das propostas técnica e comercial para a CBTU. Isto posto, o documento comprova que as empresas combinaram uma alternância quanto ao tamanho de sua participação nos consórcios de cada uma das licitações. Mas não só isso: tendo em vista a ausência de outros competidores, a parceria entre as empresas para os dois projetos não era resultante de imperativos técnicos ou econômicos, mas sim uma divisão de mercado com vistas a eliminar a competição entre elas e garantir preços supra competitivos.

1278. Com vistas a elucidar tal alegação, documentos apreendidos na Alstom comprovam o conluio entre CAF e Alstom para falsear a concorrência nesse certame, consistentes nos e-mails intitulados “TRENSURB / CBTU BH: Acordo”⁴⁵⁰, datados de 06/11/2012 (fls. 1162/1164 do “Apartado”). Veja-se que a Alstom não apenas tinha condições de disputar sozinha as licitações, como estava preocupada em evitar uma guerra de preços que não seria boa para nenhuma das duas empresas (CAF e Alstom), pois os preços cairiam muito, razão pela qual seria melhor insistir na divisão. É o que se depreende da sequência de e-mails abaixo.

1279. Inicialmente, Eduardo Basaglia envia a Philippe Dufosse, com cópia a Bertrand Delpierre, Marco Contin, Wagner Ribeiro, Luiz Ferrari e Michele Viale (todos Alstom), os últimos números do acordo com a CAF⁴⁵¹ (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

⁴⁵⁰ Tradução livre de “TRENSURB / CBTU BH: Agreement”.

⁴⁵¹ Os Srs. Agenor Marinho Contente Filho, Michele Viale e Bertrand Delpierre terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

CONFIDENCIAL

Philippe,

Estes são os números mais recentes. Por favor nos dê uma resposta rápida sobre eles.

TRENSURB = 33 Milhões de Reais (MBRL) (bogies)

CBTU-NH = 12,23 Milhões de Reais (ATC) (tradução livre, grifo nosso)

466. Bertrand Delpierre (Alstom) responde então que isso não seria aceitável, pois, assim, a Alstom teria que “compensar”, sendo imperativa que a participação da CAF ficasse limitada ao “famoso 12%” (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Conforme discutido durante esta tarde, TRM/RCM, isso não é aceitável. A participação da CAF em Porto Alegre deve ser limitada aos famosos 12% dos 244 milhões de reais => 28,8 milhões de reais. Se aceitarmos mais, então a Alstom deverá compensar, e isso não é aceitável.

1280. Na sequência, Luiz Ferrari (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Caso CAF não aceite esses números, qual seria a alternativa?

1281. Michele Viale (Alstom) responde então que a Alstom poderia ir sozinha na licitação, demonstrando que o consórcio com a CAF não era tecnicamente e/ou financeiramente necessário (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Vamos SOZINHOS!

O que podemos fazer? Compensar, também, os 5 milhões de reais da CAF?

Todos precisam fazer o seu trabalho” Por favor, negocie e discuta com a CAF essas duas alternativas:

Não continuar

Sozinho com a GM

1282. Ao final, e evidenciando de forma objetiva o conluio realizado entre Alstom e CAF, Marco Contin (Alstom) informa que a Alstom tem informações de que apenas Alstom e CAF participariam da licitação e, no caso de a Alstom decidir participar sozinha, as empresas poderiam entrar numa guerra de preços que não seria boa para ninguém (fls. 1162/1164 do “Apartado”, tradução livre):

Neste exato momento, a informação que temos é que não temos concorrente (somente a CAF), caso decidamos ir sozinhos, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e que entraremos em uma guerra de preços que não é boa nem para nós nem para eles.

VERSÃO PÚBLICA

Nosso preço pelo boggie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso boggie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso (grifos nossos)

1283. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes, planilhas com divisão de mercado e escopo das licitações negociadas, anotações pessoais apresentadas pelos próprios Signatários ou documentos apreendidos na sede das empresas Representadas, vários dos quais na própria CAF.

1284. Por outro lado, não procedem os argumentos de defesa suscitados pela CAF ao longo de sua defesa e de suas alegações finais perante a SG/CADE. Os argumentos de defesa da Representada já foram rebatidos ao longo da explicação do mérito, no momento oportuno, e, em síntese, restou demonstrado que tais argumentos são contrário às provas dos autos.

1285. Da mesma forma, importante destacar que esta SG/CADE não questiona que, em determinados momentos, por questões técnicas ou de complementariedade de produtos ou serviços, as empresas devem conversar com outros agentes, de forma a, juntos, ofertarem em consórcio uma proposta mais competitiva. Ocorre que as provas coligidas ao longo da instrução e detalhadas ao longo do mérito e da individualização acima comprovam que (i) as empresas se reuniam desde antes do lançamento do edital para discutirem – conjuntamente – os vários cenários de consórcios e participações individuais das empresas e/ou subcontratações, de forma a dividirem o escopo da licitação e darem uma aparência de competição que de fato não existia entre elas; (ii) as discussões anticompetitivas acima não se referiam a questões técnicas, e nem possivelmente – como observado em alguns documentos – resultavam em propostas mais competitivas, gerando, ao contrário do esperado, um valor mais alto para a Administração Pública, razão pela qual não procedem os argumentos da Representada.

1286. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa CAF constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4.1 *Andoni Sarasola Altuna*

1287. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Andoni Sarasola Altuna (“Andoni Altuna”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1288. O Representado foi Gerente de Projetos da CAF à época da conduta e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada

VERSÃO PÚBLICA

individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1289. Nesse sentido, destaca-se o e-mail de fls. 2665 do “Apartado”, referente ao projeto de manutenção de trens da CPTM – 3^a rodada, **enviado pelo próprio Representado** a outros empregados da CAF, em 30 de maio de 2012 (sete dias depois da disponibilização dos editais) no qual ele traz relato do processo de negociação com concorrentes para divisão das licitações de manutenção dos trens da CPTM, destacando-se o fato de “devido a algum problema que surgiu, está sendo proposto alterar algum acordo” (fls. 2665 do “Apartado”).

1290. Ressalta-se que a redação do e-mail acima não indica que as opções elencadas se tratam de possíveis arranjos consorciais para atendimento das complexas exigências dos editais, como alegado pelo Representado. Ao contrário, indica apenas uma forma para alojar os interesses das empresas em conluio, dado que as alternativas destacadas não elencam critérios técnicos, mas trocas de uma parte de uma licitação por outra. Aliás, destaca-se que, conforme informações dos procedimentos licitatórios, a CAF sagrou-se vencedora nas licitações para manutenção das Séries 7000 e 7500, apesar de ter participado de todas elas, o que corrobora o trecho “- Renunciar à COBRAMAN aumentando nossa participação na série 7000. Neste caso, teríamos presença em 2 contratos e não em 3”.

1291. Além disso, como destacado no mérito, **nas empresas Alstom, CAF e Temoinsa foram apreendidos documentos com proposta para divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, documentos esses muito semelhantes**⁴⁵², **inclusive o documento acima**, e que, portanto, não são fruto de especulação ou projeção do mercado e sim indicam que esse assunto era tratado por eles conjuntamente. Dessa forma, documentos produzidos por empresas diferentes preveem os mesmos cenários, comprovando a atuação do cartel nessas licitações.

1292. Dessa forma, o e-mail enviado por Andoni Altuna não contém informações técnicas de uma possível participação da CAF em consórcio, como por ele alegado, mas possibilidades para alocação dos contratos a determinadas empresas.

1293. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Andoni Altuna participou dos ilícitos, tendo em vista que trocou e-mails sobre os projetos supramencionados com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4.2 Carlos Alberto Penna Leopoldo

1294. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Carlos Alberto Penna Leopoldo (“Carlos Leopoldo”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a

⁴⁵² Já que definem os mesmos ganhadores das licitações, quais sejam: (i) para a Série 2000, Alstom e Bombardier; (ii) para a Série 2070, Alstom; (iii) para a Série 2100, NF⁴⁵² no manuscrito e MP (MPE), Temoinsa e Tejofran na tabela; (iv) para a Série 3000, Siemens; (v) para a Série 7000, CAF; e (vi) para a Série 7500, CAF e Alstom.

VERSÃO PÚBLICA

disputa entre, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1295. O Representado foi admitido na CAF em 01/02/99 como Supervisor Administrativo Financeiro da CAF, tendo, posteriormente, passado a ocupar a função de Controller e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, o documento de fls. 2447/2449453, 2459/2460 2461/2462 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1296. Nesse sentido, ressalta-se o e-mail de fls. 2447/2449 do “Apartado”, referente à manutenção dos trens da CPTM – 1^a rodada, **encaminhado pelo próprio Representado** (referido no e-mail como Carlos Penna) à Sra. Cicera Silva (CAF) - e-mail originariamente recebido do Sr. José Regueiro (CAF) em 19 de junho, no qual negociava-se a subcontratação pelo consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), das empresas Temoinsa, TTrans e Bombardier, para prestação de serviço de manutenção da Série 2100. Necessário relembrar que TTrans (integrante do consórcio Trem Azul, em conjunto com a Tejofran) e Bombardier participaram como licitantes independentes no certame da Série 2100, concorrendo diretamente com a Alstom/CAF, por essa razão, surpreende a existência de tal negociação para futura subcontratação.

1297. Tal e-mail contava com os valores de outras empresas que estavam participando do certame:

EMPRESAS	CONCORRÊNCIA 001/01		CONCORRÊNCIA 002/01	
	10 TUES SIEMENS		48 TUES RENFE	
	VALOR EM R\$	VALOR EM EURO	VALOR EM R\$	VALOR EM EURO
CAF- ALSTOM	23.933.615,60	5.026.182,41	126.950.629,66	11.113.064,14
BOMBARDIER	*****	*****	128.473.730,45	11.094.853,66
TTRANS	22.391.766,81	4.408.416,83	125.168.858,70	10.883.415,86
SIEMENS	22.134.945,13	4.633.241,01	131.155.351,95	11.801.788,95

1298. Importante ressaltar que o conteúdo desse e-mail e os fatos do procedimento licitatório demonstra que as propostas comerciais apresentadas pelo Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran) e Bombardier foram meramente formais – propostas de cobertura – a fim de simular competição no certame, na medida em que o vencedor já tinha sido previamente definido pelas

⁴⁵³ Esse documento também foi juntado no Apartado de Documentos Selecionados nº 08700.0011938/2014-83 à fl. 2612.

VERSÃO PÚBLICA

(Consórcio CONSMAC: Alstom e CAF) e a retribuição às demais empresas seria formalizada via subcontratação das empresas perdedoras envolvidas no acordo.

1299. Da mesma forma, e-mail apreendido na CAF, enviado em 04 de julho de 2002, com cópia para o Representado, demonstra e sintetiza de forma clara acordos entre concorrentes referentes às licitações das Séries 2100 e 3000 (fls. 2459/2460 do “Apartado”):

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>, <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>, Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>
Asunto: REUNIÃO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

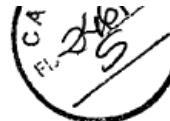
Wagner Ibarrola

VERSÃO PÚBLICA

1300. Nota-se no e-mail a existência de divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis a cada uma das empresas – e teria sido agendada reunião para o dia 10 de julho, data na qual as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM. Quer dizer, as empresas Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul) tinham apresentando propostas comerciais independentes no certame para a Série 2100, sendo, portanto, à época da realização da reunião, concorrentes do consórcio formado por Alstom e CAF.

1301. Corroborando com a participação de Carlos Leopoldo em tratativas ilícitas, ele foi copiado em e-mail enviado em 02 de dezembro de 2002 por Fernando Arizmendi (CAF), na qual, dentre outros assuntos, há referência à existência do acordo colusivo na licitação vencida pelo Consórcio CONSMAC referente à Série 2100 (fls. 2461/2462 do “Apartado”):

Re: CONSMAC COMISIONES



From: <farizmendi@caf.es>
To: <jalcalde@caf.es>, <cpenna@caf.es>, "BRASIL URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>
Subject: Re: CONSMAC COMISIONES
Sent: Mon, 2 Dec 2002 13:00:04 +0100
----- Remitido por Fernando Arizmendi/CAF con fecha
02/12/2002 12:53 -----

Fernando Arizmendi
02/12/2002 10:32

Destinatarios: "Murilo Cunha" <mrccons@uol.com.br>
CC:
Asunto: Re: CONSMAC COMISIONES (Document link: Fernando Arizmendi)
Tengo tu fax del 09/06/02, son 6 hojas y no aparece nada de lo que me
indicas. Envíamelo.

"Murilo Cunha" <mrccons@uol.com.br> con fecha 29/11/2002 16:05:53

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC:
Asunto: Re: CONSMAC COMISIONES

Fernando, favor reler o fax que foi enviado a você em 09/06/2002 que é o
acordo submetido a você e aprovado por telefone que determina o seguinte:

Se não houvesse acordo entre o bloco 1(ABCeD) e bloco 2(E e F) e bloco 1
ganhasse a concorrência pagar-se-ia a Procint 2+1 só.
Se houvesse acordo, como houve, pagar-se-ia 2+4(ver tal fax): tenho cópia
do original assinado por A,B,C,D,E,F e Procint.

Murilo

1302. O documento acima comprova a existência do acordo entre seis empresas, *vide* “Se houvesse acordo, como houve”, as quais, a partir do que foi demonstrado ao longo do mérito, seriam Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, TTrans e Temoinsa.

1303. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Carlos Leopoldo tinha conhecimento dos ilícitos, tendo em vista os e-mails por ele recebidos serem claros sobre o acordo anticompetitivo entre as empresas, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art.

VERSÃO PÚBLICA

21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4.3 *José Manoel Uribe Regueiro*

1304. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de José Manuel Uribe Regueiro (“José Regueiro” ou “José Uribe”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1305. José Regueiro foi Gerente de Projetos da CAF entre 1997 e 2010. Depois, até junho de 2012, atuou como Especialista de Manutenção. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 895/898, 3725, 2447/2449, 893/894, 3457/3757, 2461/2462, 2485/2486, 1214/1215, 455/456, 2665, 2618/1619 e 2507 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1306. Nesse sentido, destaca-se e e-mail de fls. 2457/2460 do “Apartado”, referente ao projeto de manutenção dos trens da CPTM – 1ª rodada, no qual **o Representado é um dos destinatários**. Trata-se de documento que traz relato de reunião entre a CAF, Alstom, Bombardier, TTrans, Tejofran e a empresa de consultoria Procint para discutir a divisão dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100.

1307. Da mesma forma, documento apreendido na Alstom, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23 de julho de 2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18 de julho de 2002 sobre a Série 2100, das quais participaram representantes de Alstom, CAF, Bombardier e Procint, destacando-se, entre outros concorrentes presentes, o Sr. José Regueiro (CAF). Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF) faria das empresas Bombardier (concorrente que havia participado do certame), Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens) e TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que havia participado do certame).

1308. Adiante, em 02 de dezembro de 2002, David Lopes (Alstom) **encaminha e-mail para José Regueiro** e outros e outros funcionários da Alstom e CAF, intitulado “Subcontratação Manutenção TUE’s Série 2100”. Nesse e-mail, são abordadas questões operacionais da subcontratação da Bombardier – que participou da licitação, de forma independente – pelo Consórcio CONSMAC (fls. 3754/3757 do “Apartado”).

1309. Quanto ao projeto Manutenção dos Trens – 2ª rodada – CPTM, ressalta-se a participação do Representado por meio do documento de fls. 1214/1215 do “Apartado”. Trata-se de **e-mail enviado pelo próprio José Regueiro** a funcionários de empresas concorrentes, tais como Tejofran, Temoinsa e Alstom, intitulado como “reunião de ontem”, no qual ele ressalta as negociações realizadas com empresas de consórcios distintos.

VERSÃO PÚBLICA

1310. Quanto ao projeto Manutenção dos Trems – 3^a rodada – CPTM, destaca-se, novamente, a atuação do Representado, a qual pode ser verificada no e-mail acostado nas fls. 2618/2618 do “Apartado”. Mais uma vez **enviado pelo próprio José Regueiro** para Iñingo Celigueta (também da CAF), no qual o Representado informa as empresas que dariam cobertura umas às outras.

1311. Por fim, também se observou também a atuação de José Regueiro no projeto Boa Viagem – CPTM, notadamente através dos documentos de fls. 2507 do “Apartado”.

1312. Tal e-mail fora apreendido na sede da própria CAF, novamente **enviado pelo próprio Representado**, demonstrando coordenação entre empresa que se apresentaram como concorrentes, haja vista que José Regueiro comenta que almoçou com representantes da Procint/Constech que, por sua vez, se comprometeram a falar com a Bombardier para mantê-los no certame.

1313. Ademais, em que pese o fato do Representado alegar ter exercido os cargos de Gerente de Projetos e Especialista de Manutenção, verifica-se, no entanto, que ele não trouxe qualquer documento comprobatório quanto ao exercício de tais funções. Adicionalmente, esta SG/CADE, em consulta a RAIS, verificou que, na verdade, José Regueiro foi Gerente de Produção da CAF entre 2005 e 2009 e, entre 2006 e 2015, ocupou o cargo de Diretor Comercial.

1314. Veja-se que, em ambos os casos, o Representado ocupou cargos de altos escalão (ou seja, funções que lhe davam poder decisório) e não há nos autos qualquer indicativo que José Regueiro tenha se oposto às tratativas ilícitas, muito pelo contrário. Conforme demonstrado ao longo do mérito e em sua individualização, em diversos momentos foi o próprio Representado que enviou e-mails em momentos anteriores ao próprio lançamento do edital a empresas que se apresentaram como concorrentes no certame ou reportou internamente a funcionários da CAF a evolução dos acordos ilícitos.

1315. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado José Regueiro participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que trocou diversos e-mails sobre os projetos supramencionados com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4.4 *Murilo Rodrigues da Cunha*

1316. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Murilo Rodrigues Cunha (“Murilo Cunha”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1317. O Representado foi Consultor e Representante Legal da CAF e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 895/898, 3725, 2412 e 2485/2486 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota

VERSÃO PÚBLICA

Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1318. Quanto ao projeto de manutenções dos trens da CPTM, em sua 1^a rodada, destaca-se o documento apreendido na Alstom, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23 de julho de 2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18 de julho de 2002 sobre a Série 2100, das quais participaram representantes de Alstom, **CAF**, Bombardier e Procint, destacando-se os Representados David Lopes (Alstom), **Murilo Cunha (CAF)**, José Regueiro (CAF), Wagner Ibarrola (CAF), Carlos Leopoldo (CAF) e Manuel Filho (Bombardier). Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF) faria das empresas Bombardier (concorrente que havia participado do certame), Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens), TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que havia participado do certame).

1319. Da mesma forma, destaca-se e-mail apreendido na CAF, acostado às fls. 2485/2486 (tradução livre e grifos nossos), **enviado pelo próprio Representado** e, embora seja posterior às assinaturas dos contratos, retoma as divisões de escopo das Séries 2100, na medida em que trata do acordo inicialmente firmado para divisão do certame em quatro partes (Alstom, CAF, Bombardier e TTrans). Com efeito, em 04 de setembro de 2003, funcionários da CAF, dentre eles **Murilo Cunha**, voltaram a discutir a questão da subcontratação, pelo Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF), da empresa TTrans (integrante do Consórcio concorrente Trem Azul em conjunto com a Tejofran), que foi seu concorrente no certame.

1320. Embora o Representado tente sustentar em sua defesa a tese de que o conteúdo de tal e-mail tem como objetivo apenas uma divisão de atribuições entre empresas do mesmo consórcio e não uma divisão entre concorrentes, veja-se, em primeiro lugar, que, embora o e-mail tenha sido trocado entre funcionários da CAF, este versa sobre a porcentagem de participação de outras empresas na execução do contrato que foi ganho pela CAF e Alstom por meio do consórcio CONSMAC. Estas outras empresas, notadamente TTrans e Temoinsa, apresentaram-se na licitação da Série 2100 como concorrentes, dado que integravam o consórcio “Trem Azul”, que apresentou proposta técnica e financeira, ficando em 4º lugar.

1321. Ou seja, tal como extensamente destacado durante o mérito da presente Nota Técnica, as licitações foram divididas entre as empresas de maneira privada e o e-mail acima representa um mecanismo de efetivação de tais acordos, através da subcontratação de empresas que apresentaram propostas de cobertura, a fim de que o consórcio CONSMAC lograsse êxito no certame. A subcontratação nesse caso serve como uma compensação.

1322. Ademais, um dia antes da assinatura do contrato pelo Consórcio CONSMAC, representantes da Alstom e da CAF, mais precisamente **Murilo Cunha, assinaram acordo** no qual determinam que a Alstom seria a responsável por efetuar os entendimentos com a TTrans/Tejofran a fim de definir o escopo de ambas as empresas nos serviços de manutenção da Série 2100, preservados os serviços destinados à CAF e à Bombardier (fls. 2412 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

Acordo Alstom / CAF Espanha

Referência: Proposta de manutenção dos 48 TUE's Série 2100 à CPTM.

Considerando:

- a) Que CONSMAC está em vias de assinar o contrato de manutenção dos 48 TUE's Série 2100 com CPTM;
- b) Que o escopo de repartição relativo ao que Alstom e CAF entendem que deve ser de responsabilidade de TTrans/Tejofran está assim definido:
 - Reparação geral;
 - Mobilização;
 - Melhorias;
 - Vandalizáveis;

Identificado nos documentos anexos.

- c) Que a repartição das atividades de manutenção preventiva e corretiva está definitivamente aceita por Alstom, CAF e Bombardier também conforme anexo.

Vimos acordar o seguinte:

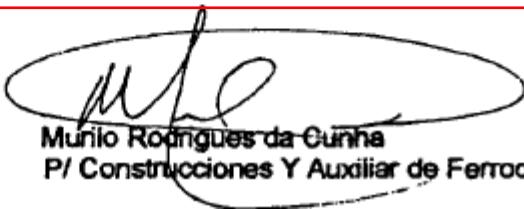
Alstom como líder do CONSMAC aceita como sua responsabilidade, efetuar os entendimentos com TTrans/Tejofran para se chegar de maneira conclusiva a um acordo de repartição, com clara definição do escopo Ttrans/Tejofran , como acima considerado e que caso haja qualquer divergência, Alstom aceita arcar com a parte em desacordo.

Qualquer que seja o resultado do acordo Alstom com TTrans/Tejofran, o escopo atual da CAF (manutenção mecânica sem as operações de RG-Revisão Geral real) não será incrementado e nem modificado no seu faturamento.

São Paulo, 27 de agosto de 2002.



Geraldo Hertz
Alstom Brasil Ltda.



Murilo Rodrigues da Cunha
P/ Construcciones Y Auxiliar de Ferrocarriles S/A

1323. Isso posto, resta claro que Murilo Cunha, como Representante Legal da empresa, tinha conhecimento dos fatos, haja vista que foi o remetente do e-mail com teor claramente anticompetitivo, exercia cargo de chefia à época dos fatos e assinou documento que consolidava acordo anticompetitivo.

1324. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Murilo Cunha participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que trocou ao menos um e-mails sobre o projeto supramencionado com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por

VERSÃO PÚBLICA

ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4.5 *Paulo Rubens Fontenele Albuquerque*

1325. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Paulo Rubens Fontenele Albuquerque (“Paulo Albuquerque”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1326. O Representado foi Representante Institucional da CAF entre 2009 e 2013 e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, o documento de fls. 2355 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1327. Quanto ao documento supramencionado, trata-se de e-mail enviado por Agenor Marinho (CAF) e **recebido pelo Representado**, em data anterior a disponibilização dos editais e apreendido na sede da própria CAF, cujo conteúdo relata o processo de negociação para divisão do mercado de acordo com orientações dos consultores de cada empresa e utilizando linguagem cifrada, própria de um cartel, e utilizada em outros documentos expostos ao longo do mérito, quais sejam Alstom (“A”), Bombardier (“B”), CAF (“C”), Siemens (“S”), visando a divisão do escopo das licitações relacionadas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000⁴⁵⁴, de acordo com a orientação de consultores.

1328. A análise do documento também evidencia que Paulo Albuquerque recebeu este e-mail justamente porque estava presente na reunião com concorrentes antes mesmo da publicação dos editais das licitações de manutenção. Ademais, em que pese o fato do Representado ter alegado em defesa administrativa que desempenhava funções relacionadas a representação comercial da empresa entre os anos de 2009–2013, esta SG/CADE, em simples busca na internet⁴⁵⁵, verificou que, não só Paulo Albuquerque cuidava dos assuntos institucionais, como foi **Presidente da CAF** durante o período indicado (destaques nossos):

⁴⁵⁴ Destaca-se que a minuta confirma que o acordo também envolvia a manutenção da Série 9000, mas que essa licitação não seria lançada à época.

⁴⁵⁵ http://www.abifer.org.br/Noticia_Detalhe.aspx?codi=4207&tp=1

VERSÃO PÚBLICA

Quinta-feira, 24 de agosto de 2017

Notícias



CAF do Brasil tem novo presidente

A empresa espanhola Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) tem um novo presidente no Brasil. Paulo Rubens Fontenele Albuquerque, cearense nascido em Fortaleza, assume a posição anteriormente ocupada por Agenor Marinho.

Economista formado em 1976 pela Universidade Federal do Ceará e mestre em Economia pela USP em 1983, Fontenele trabalhou no Serviço Público Federal por 24 anos. Ocupou cargos como Secretário de Planejamento do Ministério dos Transportes na gestão FHC (1994 a 1995), Secretário do Orçamento Federal (2000-2002), Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes (1998 a 2000), além de trabalhar nos ministérios da Irrigação e Planejamento. Entre os anos de 1997 e 2002, Fontenele trabalhou como membro do Conselho de Administração do Metrofor.

De acordo com a CAF, Agenor Marinho agora exerce o cargo de diretor geral da empresa, focando-se em assuntos mais técnicos, enquanto Fontenele cuidará das questões políticas da empresa.

Fonte: Revista Ferroviária
Publicada em: 24/11/2009

1329. Rememore-se que o e-mail acostado nas fls. 2355 do “Apartado” é datado de 17 de agosto de 2011, período em que Paulo Albuquerque já era Presidente da CAF. Ressalte-se, também, que o site www.abifer.org.br é alimentado com informações fornecidas pelos próprios associados.

1330. Ademais, documento elaborado pela própria CAF⁴⁵⁶ datado de 2013, identifica Paulo Albuquerque como seu Presidente (destaque nosso):

DIRETORIA

 **Paulo Rubens Fontenele Albuquerque - Presidente**
Agenor Marinho Contente Filho - Diretor Geral

Bruno Giral Gracia - Gerente Financeiro
Carlos Alberto Penna Leopoldo

Controller - Contador CRC 1RJ 049147/O-0 -S- SP

1331. Inclusive, a prova acima – de clara divisão do escopo entre as empresas concorrentes – vai de encontro com a narrativa apresentada pelo Representado, de que a CAF tinha *plena*

⁴⁵⁶ Disponível em http://www.valor.com.br/sites/default/files/upload_element/01-04_caf_todos.pdf

VERSÃO PÚBLICA

confiança em sua vantagem competitiva e em sua capacidade de atender por inteiro o escopo de pelo menos alguns dos contratos (SEI 0031485, fl. 12). Sendo assim, porque o Presidente e Diretor Geral da empresa reuniram-se com diversos concorrentes, antes mesmo da disponibilização do edital das licitações, para alocar a manutenção de diversas séries entre a Alstom, Bombardier, CAF e Siemens?

1332. Dessa forma, resta claro que o Representado não só tinha pleno conhecimento da conduta ilícita, como também participou de reunião com concorrentes na qualidade de Presidente da CAF.

1333. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Paulo Albuquerque participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que recebeu e-mail com conteúdo explicitamente anticompetitivo bem como participou de reunião com escopo anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.4.6 Wagner Ibarrola

1334. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Wagner Ibarrola em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado, formar consórcio para evitar a disputa entre, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1335. O Representado foi Gerente de Engenharia da CAF entre 2000 e 2014 e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 895/898, 2457/2460 e 2485/2486 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1336. Quanto ao projeto de manutenção dos trens da CPTM, em sua 1ª rodada, destaca-se **o documento apreendido na Alstom**, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23 de julho de 2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18 de julho de 2002 sobre a Série 2100, das quais participaram representantes de Alstom, CAF, Bombardier e Procint, destacando-se o Representado **Wagner Ibarrola (CAF)**. Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF) faria das empresas Bombardier (concorrente que havia participado do certame), Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens), TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que havia participado do certame).

1337. Da mesma forma, **e-mail apreendido na CAF** de fls. 2457/2460, relata reunião entre concorrentes sobre a licitação da Série 2100, o qual **foi enviado pelo próprio Representado Wagner Ibarrola**. A reunião foi realizada entre a CAF, Alstom, Bombardier, TTrans, Tejofran

VERSÃO PÚBLICA

e a empresa de consultoria Procint para discutir a divisão dos serviços de manutenção da Série 2100.

1338. Apesar do Representado arguir que se trata apenas de um e-mail interno da CAF com relato sobre as discussões havidas entre consorciados para a manutenção dos 48 trens da Série 2100 CPTM, torna-se imperioso rememorar que apenas Alstom e CAF, por meio do consórcio CONSMAC é que venceram a licitação nº 002/01. Conforme e-mail enviado pelo próprio Wagner Ibarrola, a reunião também aconteceu com a presença de representantes das empresas Bombardier, TTrans, Tejofran e Procint e todas estas (com exceção da Procint) concorreram no certame com o consórcio CONSMAC.

1339. Além disso, o e-mail também faz referência a “revisão do acordo anterior”, o qual foi amplamente demonstrado durante o mérito da presente Nota Técnica, o que demonstra que Wagner Ibarrola tinha ciência das tratativas ilícitas que ocorreram antes, durante e mesmo depois de finalizado os certames.

1340. Dessa forma, resta claro que esse e-mail é capaz de sumarizar as principais condutas investigadas no presente processo administrativo, quais sejam: (i) dividir escopo de certame; (ii) apresentação de propostas de cobertura, de modo a dar aspecto de competitividade entre os supostos concorrentes e até (iii) subcontratação de empresas para dar cumprimento a acordo anticompetitivo previamente discutido.

1341. Nota-se ainda no e-mail, a existência de divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis a cada uma das empresas – e teria sido agendada reunião para o dia 10 de julho, data na qual as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM. Quer dizer, as empresas Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul) tinham apresentando propostas comerciais independentes no certame para a Série 2100, sendo, portanto, à época da realização da reunião, concorrentes do consórcio formado por Alstom e CAF.

1342. Por fim, destaca-se **e-mail apreendido na CAF**, intitulado “Revisão Geral CONSMAC”, que, embora seja posterior às assinaturas dos contratos, retoma as divisões de escopo da Série 2100, na medida em que trata do acordo inicialmente firmado para divisão do certame em quatro partes (Alstom, CAF, Bombardier e TTrans). Com efeito, em 04 de setembro de 2003, funcionários da CAF, dentre eles o Representado **Wagner Ibarrola**, voltam a discutir com outro representante da CAF (Sr. Murilo Cunha) a questão da subcontratação, pelo Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), da empresa TTrans (integrante do Consórcio Trem Azul em conjunto com a Tejofran), que foi seu concorrente no certame (fls. 2485/2486 do “Apartado”).

1343. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Wagner Ibarrola participou dos ilícitos, tendo em vista que enviou e-mail com conteúdo explicitamente anticompetitivo, bem como participou de reunião entre concorrentes, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

VERSÃO PÚBLICA

IV.1.5 MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.

1344. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda. (“MGE”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, a qual foi operacionalizada pelas pessoas físicas Carlos Alberto Alves Roso, Carlos Eduardo Teixeira e Ronaldo Hikari Moriyama.

1345. Em atenção ao princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta dos Representados e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1346. A MGE participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Manutenção dos trens – 2^a rodada – CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 3^a rodada – CPTM; (iii) Metrô DF; (iv) Boa Viagem – CPTM; (v) Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo; e (vi) Série 5000 – CPTM.

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) – CPTM

1347. A MGE participou dos acordos anticompetitivos no projeto **Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) – CPTM**.

1348. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que MGE, Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans e MPE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a rodada de manutenção, condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.

1349. Em 12 de março de 2007, antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, o Sr. David Lopes (Alstom) enviou e-mail aos Srs. Maurício Memória e Wilson Daré (ambos Temoinsa), intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (fls. 372/373 do “Apartado”, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

divisão anterior a valores atuais			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT		
Contrato	TUE	carros	total carros								
Consmaq	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244		14.175.600	47.022.163		
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188					
série 3000	10	4	40				49.020.000				
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização			102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401		
Total Geral			443.159.924								
Manutenção											
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Consmaq	48	3	144			15		61	68		144
Cobraman	30	4	120	42	36	42					120
Cob Adt	12	4	48	24		24					48
BV 5500	12	2	24		16			8			24
série 3000	10	4	40				40				40
série 4400	32	3	96				30			33	96
1700	25	4	100	40	40	20					100
			572	106	92	101	70	69	68	33	33
											539
			Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%	5,8%	5,8%
Fat. Mês			20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000	660.000
Rev. Geral											
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Consmaq	24	3	72					36	36		72
série 3000	5	4	20				20				20
Cobraman	28	4	112	30	30	30					90
			204	30	30	30	20	36	36	0	182
			Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%	17,6%	0,0%	0,0%
Fat.			600.000	122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000	-
Manutenção e Revisão Geral			808.800.000	145.200.000	128.400.000	139.200.000	96.000.000	104.400.000	103.200.000	39.600.000	39.600.000
Aumento Real			82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%	

Legenda: A: Alstom; B: Bombardier; C: CAF; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Tejofran; TM: Temoinsa; TT: TTrans.

1350. Destaca-se que a planilha se chama “Divisão de Mercado” e retoma uma “Divisão anterior”, sendo que nas licitações da 1ª Rodada as provas indicaram que as licitações haviam sido realmente divididas entre os concorrentes. Há uma previsão, por consequência, de uma nova divisão (como indica o nome do arquivo), com as empresas que de fato realizaram nova alocação privada dessas licitações, contendo um nível elevado de informação (termos percentuais e faturamento de empresas concorrentes, bem como o aumento real caso essa divisão fosse implementada).

1351. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos mantidos no passado, destaca-se e-mail apreendido na Alstom. Em 16 de abril de 2007, Luiz Ferrari (Alstom) informa que estava conversando “entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, **MGE** e Temoinsa”, indicando que as grandes empresas sagradas vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000. Este e-mail também comprova a composição feita com as empresas “médias”, de forma a eliminar o potencial de instabilidade advindo de uma participação independente das mesmas (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos):

Cesar, bom dia

VERSÃO PÚBLICA

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantendo informado.

(...)

Saludo,

Luiz Fernando

1352. Ademais, a comprovar que as empresas concorrentes se reuniam para definir previamente os possíveis cenários de consórcios a serem formalmente apresentados nas licitações, destaca-se e-mail de David Lopes para Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran), de 13 de junho de 2007 – data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências. O e-mail intitulado “Reunião 13/jun/07” traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO_CPTM_MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls” (fls. 621/623 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

“Vejam o que discutimos e o que combinamos.

David”

Atual		Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	55%
	ABC	67,7%	58%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston	32%
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF	32%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier	32%
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar

(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

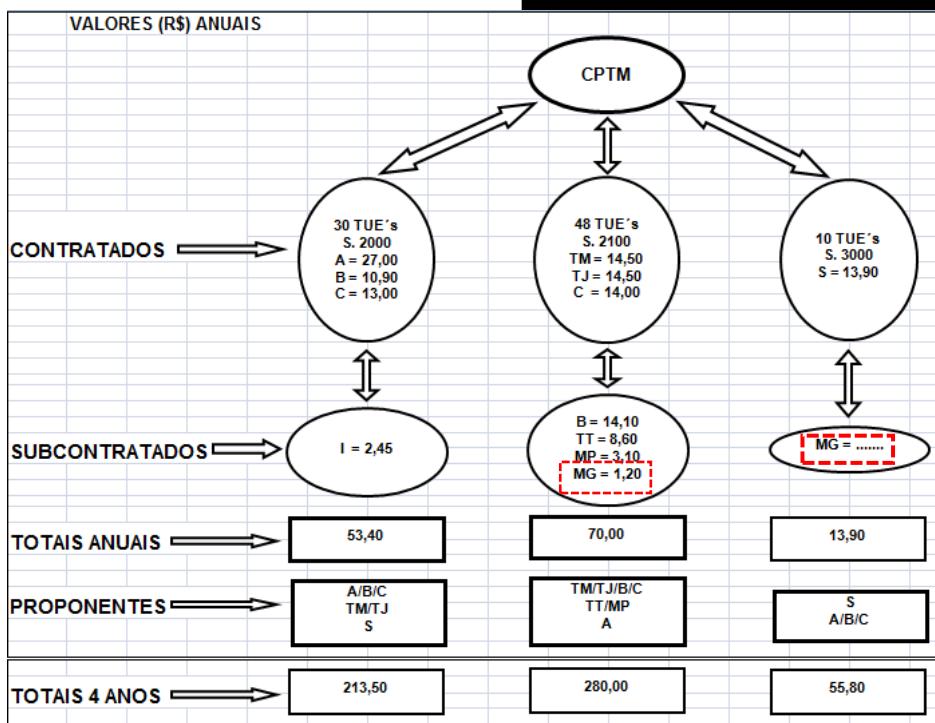
(4) Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual		Atual	Proposta	Proposta		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual	71%
	ABC	67,7%	61%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston	55%
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF	55%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier	55%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens	54%
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais	129%

	4 anos	por ano
Série 2000	213.500,00	53.375,00
Série 2100	280.000,00	70.000,00
Série 3000	55.800,00	13.950,00
	549.300,00	137.325,00

VERSÃO PÚBLICA



1353. Por fim, documento manuscrito, sem data, arrecadado na MGE⁴⁵⁷, traz indicações sobre as negociações acerca da divisão de escopo em cada licitação. No caso, há referência às licitações da (i) Série 2100 – destinada ao Consórcio COMAFER (composto por Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa, Tejofran e MPE) e que deveria subcontratar a TTrans; (ii) Série 2000 – destinada ao Consórcio COBRAMAN (composto por Alstom, Bombardier e CAF) e que deveria subcontratar a IESA; (iii) e Série 3000 – destinada à Siemens, que deveria subcontratar a MGE (fls. 2029 do “Apartado”, destaque nossos):

⁴⁵⁷ Na sala do Sr. Daniel Souza, conforme auto de busca e apreensão fls. 7, 54 e 84 do Apartado nº 08700.011942/2014-41.

VERSÃO PÚBLICA

COMAFER	COBRANAN	Alstom CAF Bombardier Temoinsa ✓ Tejofran ✓ MPE ✓ - TTrans = SUB ✓	Siemens - MGE = SUB X
so Manut- 141.600.000 48 x 3 144 (983.333/carr) /Rev = 280.000.000 -(Q3/07)	123.840.000 30x4. 120 (1032.000/carr) 304 carros operacionais 55.800.000	38.640.000 10 x 4. 40 (966.000/carr) 55.800.000	
NOVO - Série 7000 (CAF) 320 carros (garantia)	- Série 7500 (CAF) 64 carros a entrega. P	- Série 201 (CAF) 12x4 48 carros operacionais	
		304 + 48 = 352 carros. (13)	
		277 carros por ano so manut - 487.300/mes. ((contrato 23.400.000,00))	
COMAFER = so manut - 141.600.000/(4x12) meses COBRANAN = " -> 123.840.000 / " SÉRIE 3000 = " -> 38.640.000 / "		2.450.000/mes. = 491.667/mes. = 2.580.000/mes. (360.000/mes.) = 805.000/mes. (322.000/mes.) (483.000) siem	

1354. Destaca-se que há vários outros documentos colacionados ao longo do mérito que detalham as várias discussões entre os concorrentes para definirem os cenários que mais se adequariam aos seus interesses. Por sua vez, em conformidade com as informações do procedimento licitatório, os documentos colacionados acima preveem que a Siemens seria a vencedora e a MGE subcontratada, o que foi verificado nas informações do procedimento licitatório.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) – CPTM

1355. Conforme detalhado ao longo do mérito, restou comprovado que o acordo competitivo existente entre MGE, Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e Serveng também se estendeu à 3ª rodada de manutenções conduzida pela CPTM no período

VERSÃO PÚBLICA

de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 e quem seriam as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção.

1356. Primeiramente, ainda antes da disponibilização dos editais, em 02/02/2011, o Sr. Manuel Filho envia e-mail ao Sr. Telmo Porto (ambos Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.

Faltam os espanhóis.

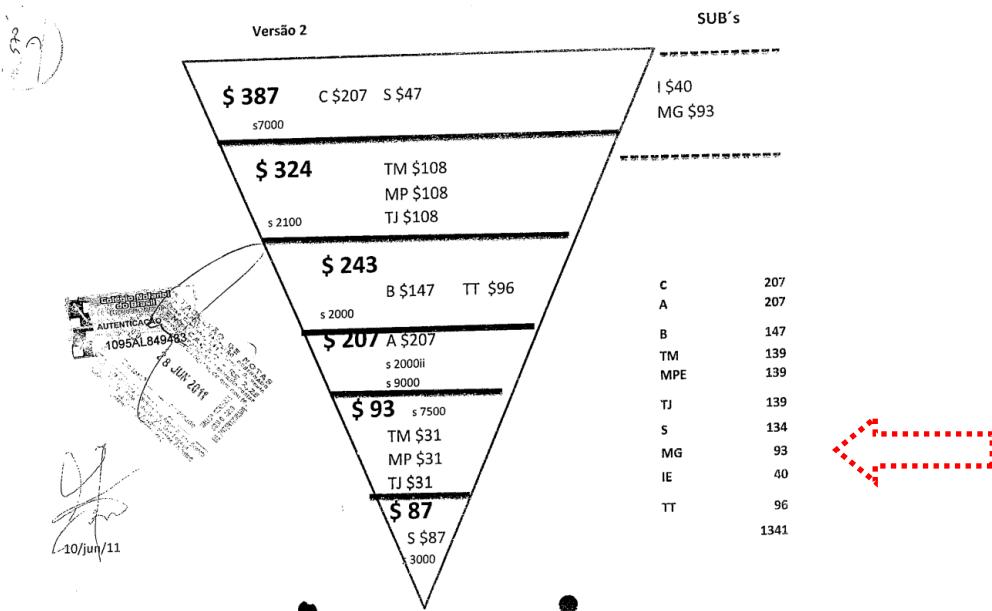
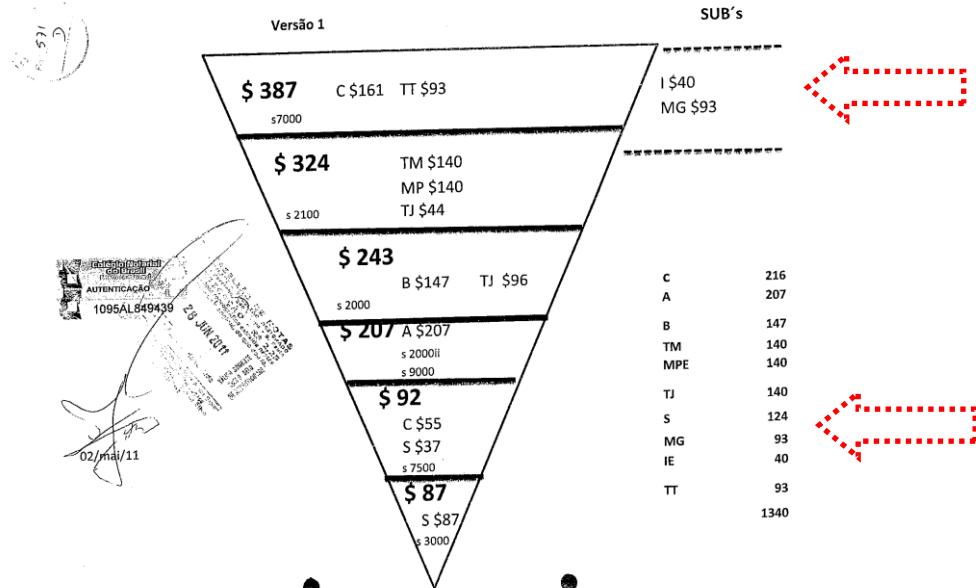
(...)

Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

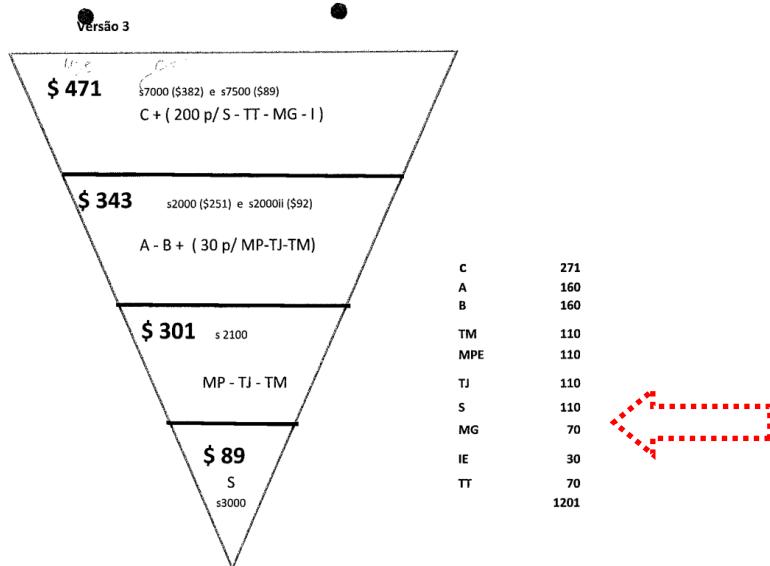
Qual a sua sugestão para os próximos passos?

1357. Por sua vez, o documento abaixo apreendido na sede da Temoinsa demonstra que as empresas previamente à licitação já conversavam sobre os vários cenários dos consórcios, de forma a dividirem arbitrariamente o mercado. Reforça-se que tal documento apresenta selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistia em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Foram encontradas três versões do documento, anteriores ao lançamento do edital, o qual é estruturado em forma de pirâmide, ordenando as licitações por nível de faturamento esperado (fls. 200/212 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA



VERSÃO PÚBLICA



1358. Nesse contexto, corroborando tal divisão, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada em 12 de maio de 2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), por mensagem eletrônica intitulada “Manutenção – 2011 – Distribuição” (fls. 558 do “Apartado”). Assim, o título comprova que as “pirâmides invertidas” são relacionadas às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão das indicações das Séries (s7000, s2100, S2000 e etc.).

1359. Ademais, destaca-se outro exemplo de documento que comprova a participação da MGE no conluio. A tabela arrecadada na CAF identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, com proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo e definição das empresas que seriam vencedoras dos certames e das empresas que seriam subcontratadas. Tal proposta havia sido definida em reunião realizada dia 03/10/2011, que, conforme documento já identificado no mérito⁴⁵⁸, teria contado com a participação do “G6” na casa do David Lopes (Temoinsa) (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos):

⁴⁵⁸ Trata-se de e-mail de 05/10/2011, enviado por Manuel Filho para Reinaldo Andrade e Telmo Porto (todos da Tejofran), acostado às fls. 662/664 do “Apartado”, em que consta: “O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6ª feira; não estará pronto até lá e entende que o G6 (que se reuniu na casa de David anteontem) deve se reunir antes”.

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE							VALORES REVISADOS													
							Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011(dato de Agenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG	
	Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual																
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratante (12,5%)			R\$ 232.500.000	A (91), B(160); A subcontrata (30) a IE	R\$ 251.000.000	61	160	30						251		
COFESBRA	2070	48	A/B/C					R\$ 99.500.000	A (92)	R\$ 92.000.000	92								92	
COMAFER	2100	144	RENFE	A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratante (10%)				R\$ 321.500.000	MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000		100	100	100				300		
S	3000	40	S	S (40%)				R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 89.000.000		89						89		
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C					R\$ 374.000.000	C (382); C subcontrata a TT (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000	252			70	60		382			
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C					R\$ 88.000.000	C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000	45	44						89		
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO				R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA	25	25	25	25				100		
		808					Total	R\$ 1.308.500.000	Total	R\$ 1.203.000.000	297	222	114	185	100	100	100	30	70	60
											322	247	139	210						
NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA																				

Reunión Previa	
197.123.505,98	A
143.266.932,27	B
383.609.561,75	C
89.000.000,00	S
390.000.000,00	NF
Incrementar NF	hasta 460.000.000,00
Quitar Fabricantes (+10%)	70.000.000,00
A	19.058.903
B	13.851.775
C	37.089.322
Nuevo Status	
178.064.603	A
129.415.157	B
346.520.239	C
89.000.000	S
460.000.000	NF
	1.203.000.000
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR	

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE					Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratam IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5				30		25	
COFESBRA	2070	48	A/B/C		R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80							92	
COMAFER	2100	144	RENFE	A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratam TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000				100	100	100			300	
S	3000	40	S	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89						89	
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52				70	60	382	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C		R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21							89	
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO		R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25					100	
					SIN 9000	R\$ 1.203.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	70	60
					CON 9000	R\$ 1.303.000.000	371,5	203	114	154,5	100	100	100	30	70	60
				% PARTICIPACION	SIN 9000		28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	8,3%	2,5%	5,8%	5,0%
					CON 9000		28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%

1360. Por sua vez, em e-mails apreendidos na MGE, destacam-se mensagens eletrônicas trocadas entre Carlos Teixeira e Carlos Roso (ambos MGE), em julho de 2012, que indicam negociação para subcontratação, pela CAF, da empresa TTrans e da MGE no âmbito do contrato para manutenção dos trens CPTM Série 7000, conforme já previsto em tabela colacionada acima. Em uma das mensagens, questionam: “*Qual o plano C? Subcontratado antes da concorrência?*”, corroborando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas (fls. 3765/3768 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA

RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Página 17 de 24



RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

From: Carlos Teixeira <PRS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/CARLOS TEIXEIRA>
Sent: 23/07/2012 19:22:37 +00:00
To: Carlos Roso <PRS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/Carlos Roso>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)
Essa vai ser f...

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 16:22
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Quero que ele peite,

From: Carlos Teixeira <cteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 19:06:01 +0000
To: Carlos Roso<croso@PROGRESSRAIL.com>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Qual é o plano C? Subcontratado antes da concorrência?

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 16:02
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Falei com bernard novamente e falei o que faremos se a pwc nao aceitar ele quer esgotar isso,disse que pessoalmente tem que dar uyns trancos neles para irmos,se nao der vemos o plano C

From: Carlos Teixeira <cteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 18:51:24 +0000
To: Carlos Roso<croso@PROGRESSRAIL.com>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Eu já disse que nosso jurídico do USA estão com dúvidas sobre alguns poucos itens e que devemos fazer um contato direto com o Advogado da CAF para esclarecer. Digo lascado porque se a CAF quiser assinar amanhã não vamos ter os ratios para entregar na sequencial!

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 15:49
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Fala com Edgard que nossos advogados estao protegendo mais os interesses dos minoritarios

From: Carlos Teixeira <cteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 18:01:52 +0000
To: Carlos Roso<croso@PROGRESSRAIL.com>
Subject: ENC: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Agora estamos lascados.

De: Edgard Toledo Filho - T'TRANS [mailto:etoledo@ttrans.com.br]
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 14:58
Para: 'J.M.Uribe'
Cc: 'Agenor Marinho'; Carlos Teixeira; 'Glavina, Massimo A.'
Assunto: ENC: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)
Prioridade: Alta

Prezados Uribe e Agenor,

Consultamos o nosso jurídico e informamos que a T'Trans está de acordo com os termos do Memorando de Entendimentos, anexo.

Assim sendo, solicitamos que nos envie, o mais rápido possível, as minutas do Compromisso de Constituição de Consórcio e do Acordo de Associação que deverão ser assinados antes da apresentação da nossa proposta.

Atenciosamente.

EDGARD TOLEDO FILHO

Diretor Comercial - Material Rodante

Trans Sistemas de Transportes S.A - T'TRANS

Tels. (11) 3039.1005 ou (11) 8687-2409

Fax.(11) 3039.1015

VERSÃO PÚBLICA

1361. Por fim, em 01 de agosto de 2012, antes da apresentação das propostas, agendada para 07 a 14 de agosto de 2012, o Sr. Wilson Daré (Temoinsa) envia e-mail a destinatário não-identificado (mcrpar@ig.com.br), no qual anexa tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, TTrans, Siemens, IESA e Serveng), sendo que essas empresas logo após vieram a apresentar propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”, destaque nosso):



SÉRIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tt	S	Ie	se
2000	307,00	145.382		161.770								
2070	109,00		49.132									60.000
2100	332,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00										97.881	
7000	401,00		255.263					69.470	76.130			
7500	92,00	38.809	52.931									
TOTAL	1.339,00	209.351	357.326	161.770	102.267	102.267	102.267	69.470	76.130	97.881		60.000
%	15,64%	26,69%	12,08%	7,64%	7,64%	7,64%	5,19%	5,69%	7,31%			4,48%
%	15634,87677%	26686,03435%	12081,40403%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,58626%	7310,00747%			4480,95594%
												A = 9,5
												B = 9,5
												C = 9,5
												28,5

1362. Esse e-mail corrobora as mensagens eletrônicas trocadas entre funcionários da MGE acima, indicando que a participação da MGE em conjunto com TTrans e CAF na série 7000 seria resultado do acordo entre as empresas, dado que antes da apresentação das propostas (agendadas para 07 a 14 de agosto de 2012), a Temoinsa, empresa que não participou da referida troca de mensagens, já tinha conhecimento sobre esse provável acordo para consórcio/subcontratação.

1363. Assim, para além de outros documentos colacionados aos autos, resta comprovado que as empresas se reuniram com objetivo de dividir entre si o escopo das licitações, definir previamente as vencedoras dos certames, recompensar as empresas alinhadas com a subcontratação de parcela dos contratos e elevar o faturamento previsto para cada empresa participante do conluio, restando constatada a participação da MGE nestes acordos.

(iii) Metrô DF

1364. A MGE também participou de acordos anticompetitivos no projeto Metrô-DF, realizado em 2005. Em síntese, o acordo anticompetitivo contou com a participação das empresas MGE, Alstom, Siemens, MPE, Serveng, IESA e TCBR, que acordaram a divisão do escopo do projeto por meio da subcontratação do consórcio perdedor pelo consórcio vencedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) e 48% para o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng).

1365. Rememora-se que o edital dessa licitação exigia que o vencedor apresentasse qualificações detidas, à época, apenas pelos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza⁴⁵⁹, até então funcionários da Alstom. No entanto, pouco antes da referida licitação, e a fim de viabilizar sua

⁴⁵⁹ Eles possuíam formação técnica relacionada a serviços de manutenção de trem e metrô e, à época da licitação, trabalhavam na manutenção do Metrô DF que estava então em andamento, serviço que estava sendo prestado pelo consórcio formado pelas empresas Alstom, IESA e TC/BR (Consórcio AIT).

VERSÃO PÚBLICA

participação no certame, a Siemens, com auxílio da MGE e da Serveng, contratou esses indivíduos para os cargos de Gerentes de Projeto.

1366. De acordo com os Signatários, a MGE, representada pelo Sr. Ronaldo Moriyama, Sócio Diretor da MGE, teve papel essencial na contratação dos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza, ao intermediar os contatos. Essa intermediação foi determinante para a participação da Siemens na licitação, pois, sem esses dois funcionários, a empresa não teria capacidade técnica suficiente para obter êxito no certame. Em troca, a Siemens accordou em subcontratar a MGE para realizar parte do escopo do projeto Metrô DF.

1367. Nesse sentido, destaca-se que a própria MGE, em sua defesa administrativa, afirma que essa contratação teria contado com a sua participação, através do Sr. Ronaldo Moriyama (Sócio Diretor da MGE), e que a mesma seria legal e lícita no contexto do mercado profissional de engenharia, argumento esse que carece de plausibilidade, uma vez que os documentos acostados nos autos e, especialmente, os reproduzidos abaixo comprovam que a intermediação foi um dos meios utilizados pelo cartel para implementação do acordo e alocação privada da licitação realizada pelo Metrô DF.

1368. Como prova de que a MGE seria subcontratada pela Siemens desde o início das negociações entre as empresas e antes mesmo da apresentação de propostas, destaca-se e-mail apreendido na Alstom, de Wagner Ribeiro a Luiz Fernando Ferrari⁴⁶⁰ (ambos da Alstom), intitulado “div MDF”, ou seja, divisão do Metrô DF, datado de 14 de fevereiro de 2006 (3 dias antes da apresentação das propostas à comissão licitante). Nele constava a planilha Excel abaixo, denominada “Divisão – 10.02.06.xls”, contendo a divisão do escopo do projeto Metrô DF (“MDF”) acordada entre o “GRUPO 1” (“A” Alstom; “I” IESA; e “T” TCBR) e o “GRUPO 2” (“SI/M” Siemens e MGE; e “SV” Serveng) (fls. 1138/1140 do “Apartado”, destaque nosso):

⁴⁶⁰ Enviado a seu e-mail particular luiz.fao@uol.com.br.

VERSÃO PÚBLICA

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9					33.795,9
Total		441.135,8	141.334,8 32,0%	70.369,8 16,0%	17.645,5 4,0%	146.132,8 33,1%	65.652,9 14,8%
				52,0%		48,0%	

SI = 22,1%	97.421,8
M = 11,0%	48.710,9

1369. Ademais, ao encontro do alegado pelos Signatários sobre as tratativas entre o Consórcio da Siemens e a MGE, para viabilização da contratação dos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza em troca de subcontratação, veja-se abaixo anotação manuscrita, apreendida na Serveng, na mesa de Moisés Neto, Diretor de Obras da empresa. Essa anotação foi feita em documento que contém tabelas com cenários de receita e despesa do Consórcio METROMAN, destacando-se que “SC”, no caso, é a sigla em referência à empresa Serveng-Civilsan (fls. 1622/1632 do “Apartado”):

Siemens chamou SC; Taulois e Ben-Hur com MGE formaram novo grupo

Daí procuram Siemens.

MGE seria subcontratada da Siemens

MGE teria 35% da parte Siemens.

SC teria 9% do contrato (Obras Civis)

SC propôs consórcio pleno c SC 30,5% Siemens 69,5%

VERSÃO PÚBLICA

- Siemens com o SC
- Técnicos da Siemens e da Metroman realizaram reuniões para discutir a compra da Siemens.
- Metroman realizou reuniões com a Siemens entre OUTUBRO 2007 A MARÇO 2008
- Metroman teria 35% da parte Siemens.
- SC teria 35% no contrato (20% CIVEL) YS,175,1 - Y,325,1
- SC teria 30% com o valor de R\$ 30,5 Siemens (35% da Metroman)

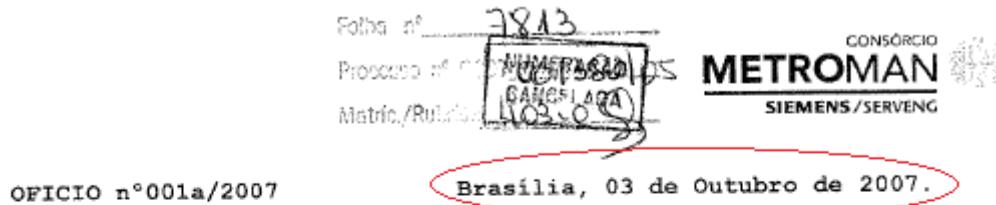
CENÁRIO(A)	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEB
RECEITA BRUTA	2.894.932,50	2.894.932,50	5.789.865,00	5.789.865,00	5.789.865,00
TRIBUTOS	(641.227,55)	(641.227,55)	(1.282.455,09)	(1.282.455,09)	(1.282.455,09)

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9				33.795,9	
Total		441.135,8	141.334,8	70.369,8	17.645,5	146.132,8	65.652,9
			32,0%	16,0%	4,0%	33,1%	14,3%
				52,0%		48,0%	

SI = 22,1% 97.421,8
M = 11,0% 48.710,9

VERSÃO PÚBLICA

1370. Conforme informações do procedimento licitatório e previsto nos documentos acima, o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng) foi considerado o vencedor da licitação em 14 de setembro de 2007, tendo assinado o contrato com o Metrô DF em 28 de setembro de 2007. Exatamente 5 dias após a assinatura do contrato, em 03 de outubro de 2007, o Consórcio METROMAN subcontratou a MGE, para manutenção do material rodante (fl. 7813, SEI 0214072 e 0233801):



ASS.: SUB-CONTRATAÇÃO DE EMPRESA

REF.: CONTRATO N° 016/2007 METRÔ-DF

Prezados Senhores,

PEÇA: 7912
097.001.382/2005
MAT. 2508-94

Em conformidade ao item 7.6 do Projeto Básico, estamos encaminhando a sua análise e pronunciamento, nossa pleito para sub-contratação da MGE - Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda, para prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, incluindo o fornecimento de materiais nos sub sistemas eletromecânicos, abrangendo sem se limitar a máquinas rotativas, componentes elétricos, pneumáticos, cartões eletrônicos, reparo, caldeiraria, substituição de peças e componentes de grande porte, inclusive caixa, truque e seus acessórios nos TUEs.

Ao elegermos a MGE como prestadora dos referidos serviços, consideramos que além de seu parque industrial, o domínio da tecnologia em sistemas de tração e frenagem elétrica de TUEs.

De maneira a ilustrar esta correspondência anexamos uma apresentação da MGE, na qual V.Sas poderá tomar conhecimento dos recursos e experiência da nossa indicada.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

LUIZ ANTONIO TAULOIS DA COSTA
Gerente Geral
Consórcio METROMAN

1371. Aliás, importante destacar que, com vistas a esclarecer a proximidade entre Siemens e MGE, o próprio Ronaldo Moriyama (Sócio Diretor da MGE) acostou a sua defesa documento denominado “Pró-Memória de entendimento entre Siemens e MGE”, no qual ambas as

VERSÃO PÚBLICA

empresas firmaram “acordo de mútua exclusividade e confiança para desenvolver e entregar uma proposta para entendimento e obtenção de adjudicação e contrato para realização de contrato para realização dos serviços”. Tal documento destinava-se justamente à concorrência a ser realizada pelo Metrô DF e previa a divisão do escopo de participação de cada empresa nesta licitação, qual seja, de 65% para a Siemens e 35% para a MGE. Destaca-se que tal documento foi firmado em 23 de agosto de 2004, quase um ano e meio antes do lançamento do edital:

PRÓ – MEMÓRIA DE ENTENDIMENTO ENTRE SIEMENS TS E MGE

OBJETO

Prestação de Serviços de Manutenção Preventiva e Corretiva, Aferida por Índices de Desempenho, Incluindo o Fornecimento de Materiais, para o Sistema Metroviário do Distrito Federal.

EXCLUSIVIDADE

Acordo de mútua exclusividade e confiança para desenvolver e entregar uma proposta para entendimento e obtenção de adjudicação e contrato para realização dos serviços.

FORMA DE PARTICIPAÇÃO

Consórcio ou outra forma a ser decidida por ambas partes, buscando sempre obter a melhor competitividade da proposta.

PARTICIPAÇÃO DAS PARTES

SIEMENS: 65%

MGE: 35% do valor da proposta a ser entregue a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

ESCOPO DOS SERVIÇOS

A divisão qualitativa de escopo para a realização dos serviços seguirá as especialidades de cada uma das partes.

O escopo de cada uma das partes não seguirá, obrigatoriamente, o percentual de participação acima estabelecido.

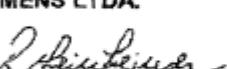
LIDERANÇA E RESPONSABILIDADE

A liderança será exercida pela SIEMENS.

As decisões a serem tomadas pelas partes relacionadas neste Pró - Memória serão sempre por consenso.

São Paulo, 23 de agosto de 2004

SIEMENS LTDA.

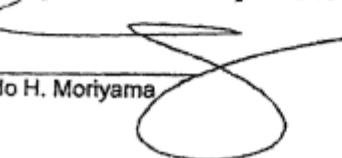


Everton Rheinheimer

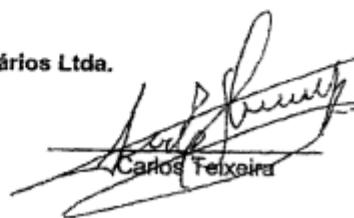


Ronaldo Cavalieri

MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.



Ronaldo H. Moriyama



Carlos Teixeira

1372. Nessa perspectiva, necessário retomar o destacado na Seção III, sobre o Acórdão do TCU nº 2002/2005 – Plenário, no qual entendeu-se que a subcontratação deve ser adotada

VERSÃO PÚBLICA

unicamente quando necessária para garantir a execução do contrato e desde que não atente contra os princípios constitucionais inerentes ao processo licitatório, notadamente o da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração (art. 3º, Lei nº 8.666/93).

1373. No entanto, o que se observa é que mesmo sendo o consórcio ganhador considerado plenamente apto a adimplir a totalidade do escopo da concorrência em análise, foi efetivada a subcontratação, carecendo de lógica o argumento sobre a suposta complementariedade técnica apresentado pela MGE.

1374. A partir disso é possível concluir que os fatos acima narrados demonstram não haver outra explicação para a subcontratação da MGE, a não ser a existência de um acordo anticompetitivo que previa a sua compensação pelo auxílio à Siemens na contratação de funcionários necessários para lograr êxito no certame.

1375. Por fim, os Signatários também confirmaram que houve participação da MGE na elaboração da proposta de preços apresentada pelo Consórcio METROMAN e que ela também estava ciente do acordo anticompetitivo firmado entre as empresas participantes dos Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng) e Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR).

(iv) Boa Viagem – CPTM

1376. Os acordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, MGE, Alstom, IESA, Bombardier, Siemens, TTrans, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2 – Alstom; Lote C3 – Bombardier; Lote C4 – IESA; Lote C5 – Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE).

1377. Os documentos acostados aos autos e as informações do procedimento licitatório comprovam que tais empresas formaram um “grupo” para divisão dos contratos resultantes do Projeto Boa Viagem, trocaram informações sensíveis (tais como valores para apresentação de propostas de cobertura) e adotaram mecanismos para impedir a entrada de empresas “não alinhadas” (que não faziam parte do “grupo”), com o auxílio das empresas de consultoria Procint e Constech.

1378. A comprovar a formação de um “grupo” que já estaria completo e fechado, destaca-se e-mail de 29 de outubro de 2004, enviado por Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, com cópia para Marco Missawa e Rodolfo Sergio Canas⁴⁶¹ (todos da Siemens), logo após a audiência pública em que a CPTM apresentou o Programa Boa Viagem para os licitantes interessados. Evidencia-se, ademais, preocupação da MGE e Siemens com empresas que estariam “fora dos acordos” (fls. 869/870, grifos nossos):

⁴⁶¹ O Sr. Rodolfo Sergio Canas terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

A CCC está passando por um processo de saneamento das finanças e pretende voltar com mais força ao mercado.

Está procurando uma aproximação com nosso grupo para executar as reformas dos TUEs da CPTM. [...] Antes de nos procurar, os senhores da CCC foram à MGE e conversaram com o Sr. Moriyama para saber se poderiam participar na reforma da porção mecânica dos trens, para o qual o Ronaldo não manifestou nenhuma limitação, apesar de não passar muita informação.

Ao checar estas informações com o Ronaldo, me ficou claro que se tratou de uma manobra evasiva com o objetivo de não nos comprometermos com a CCC e ao mesmo tempo não deixarmos ela demasiadamente livre.

Sei que o nosso grupo já está completo e fechado, não estou sugerindo cooperacão. Mas seria interessante mantê-los entretidos mais um pouco, para que não tenham tempo de se alinharem com outra empresa – conforme reunião na Procint, a CCC, a Mitsui e outras estariam de fora dos acordos.

O risco reside no fato de juntas a CCC e a Mitsui terem os pré-requisitos necessários.

1379. Nessa linha, e-mail de Marco Missawa (Siemens) a Dirk Schönberger⁴⁶² (Siemens AG), com cópia para Peter Gölitz (Siemens), de 24 de novembro de 2004 (antes da publicação dos editais) comprova a conduta concertada entre as empresas do “grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer, já prevendo, inclusive que a MGE seria subfornecedor da Grupo Siemens (fls. 872/889):

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttranz). Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. **No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.**
- ✓ No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas. Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:**
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (aproximadamente 25% do total do pacote)

⁴⁶² O Sr. Dirk Schönberger terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ **Reflita: obviamente que todas as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.**
- ✓ **Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL⁴⁶³** assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifo nosso)

1380. Ademais, ilustra o uso da estratégia de apresentação de propostas de cobertura pelo “Grupo”, o e-mail de Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, Marco Missawa, Ronaldo Cavalieri e Rodolfo Sergio Canas⁴⁶⁴ (todos da Siemens), de 30 de novembro de 2004 (fls. 913/915, grifos nossos):

1. Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: **vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom** [que dispõe das instalações]? [...]

Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESA. Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes. Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.

1381. Aliás, comprova a adoção da estratégia de cobertura entre as licitantes, a participação da MGE, como integrante do Consórcio NOVOTREM em conjunto com a Siemens, na Concorrência nº 8489402011, e sua colocação em 2º lugar atrás do Consórcio TTrans/MPE declarado vencedor do certame, corroborando e-mail de fls. 917/918 que prevê: “Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011”.

1382. Mais que isso, verifica-se a partir dos fatos dos procedimentos licitatórios que no lote C5, da Concorrência nº 8488402011, a MGE, integrante do Consórcio NOVOTREM em conjunto com a Siemens, e a MPE competiram entre si, sendo a MPE a única concorrente e ocupante do 2º lugar e o Consórcio NOVOTREM declarado vencedor do certame. Tais fatos também constituem prova clara da combinação entre as empresas para divisão do escopo do Programa Boa Viagem.

1383. Quanto à participação de “consultores” com vista a auxiliar a adoção das condutas colusivas praticadas no Programa Boa Viagem, merece destaque o e-mail de 24 de maio de 2005 enviado por Eder Saizaki a Peter Gölitz, Marco Missawa e Fabio Dardes⁴⁶⁵ (todos Siemens) para o Sr. Carlos Eduardo Teixeira (Gerente de Vendas da MGE), informando que duas contas de e-mail haviam sido criadas para facilitar a comunicação “com o consultor” (fls. 921/923):

⁴⁶³ LuL - Lieferungen und Leistungen, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

⁴⁶⁴ O Sr. Rodolfo Sergio Canas terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁶⁵ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

[Handwritten signature]

From: Saizaki, Eder Luciano
Sent: terça-feira, 24 de maio de 2005 09:29:39
To: Missawa, Marco Vinicius Barbi; 'Carlos Teixeira (MGE)'
CC: Dardes, Fabio; Goltz, Peter Andreas
Subject: e-mails fantasia

Senhores,



Para facilitar a comunicação com o consultor foram criados os seguintes e-mails:

neve.branca@gmail.com Senha: brancadeneve

sete.anoes@gmail.com Senha: 7anoes

Estas contas de e-mail contam com 2 GB de capacidade, acredito ser mais que suficiente para a troca de informações.

Estou à disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,

Eder Luciano Saizaki

Siemens Ltda.
 TS - Transportation System
 Av. Mutinga, n.º 3800 - Pirituba
 05110-901 - São Paulo - SP - Brazil
 Phone: +55 11 3908 - 2783
 Fax: +55 11 3908 - 2027
 e-mail: eder.saizaki@siemens.com (N.E.W.)

Siemens Brasil 2005 * 100 ANOS



1384. Retomando o já destacado na Seção III, note-se que o fato de terem sido criadas contas de e-mail não institucionais, de provedores gratuitos e com endereços que se valem de codinomes revela as preocupações de seus usuários com as informações trocadas, além da necessidade de ocultar evidências, preocupações e atitudes típicas de membros de um cartel.

1385. Por fim, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do “grupo” terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$14.829.970,83

VERSÃO PÚBLICA

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8487402011 – Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
8488402011 – Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$1.927.201,00
	C4	IESA	R\$23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	R\$54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 – Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)	R\$83.697.084,12

1386. Nesse sentido, é possível destacar que cada empresa celebrou contrato de grande valor com a CPTM e apesar de haver variação entre eles (provavelmente devido a critérios técnicos, formação de consórcio e margem lucro), verifica-se grande aproximação dos valores da **MGE**, Alstom, Siemens e TTrans:

Empresa	Valor total dos contratos celebrados com a CPTM decorrentes do Programa Boa Viagem
IESA	R\$ 42.251.092,33
Alstom	R\$ 29.884.964,95
Bombardier	R\$ 43.380.535,55
Siemens	R\$ 28.308.239,97
MGE	R\$ 26.130.683,05
TTrans	R\$ 33.478.833,66
MPE	R\$ 50.218.250,496

(v) Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo

1387. No que se refere à Reforma das Linhas 1 e 3, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (MGE, Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, IESA e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

1388. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A – Consórcio MODERTREM (Alstom/Siemens); Lote 1B – Consórcio BTT Linha Azul

VERSÃO PÚBLICA

(Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 – Consórcio MTRENS (MPE/TTRANS/Temoinsa); Lote 3 – Consórcio Reformas Metrô (Alstom/IESA).

1389. Inicialmente, importante destacar que, em 23 de abril de 2008, Siemens e MGE celebraram Memorando de Entendimentos referente à reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô SP (fl. 1989 a 1992 do “Apartado”), apreendido na MGE, que previa: “um relacionamento de mútua cooperação para execução do empreendimento”:

SIEMENS e MGE designadas, em conjuntos Partes, e isoladamente, às vezes, Parte,

CONSIDERANDO QUE:

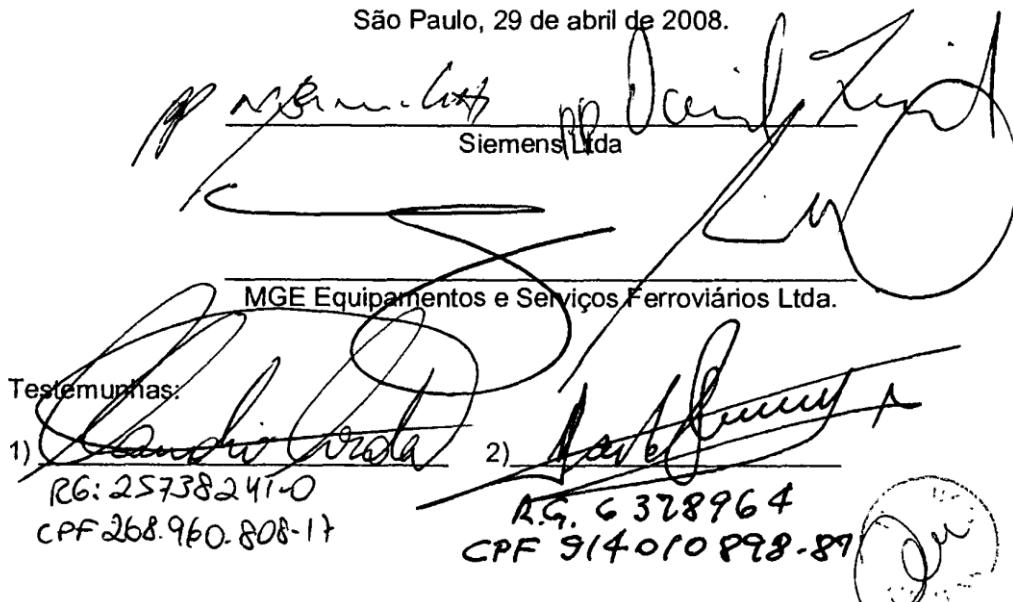
- a) que será licitado pelo Governo do Estado de São Paulo, por sua Secretaria dos Transportes Metropolitanos, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo (adiante **CMSP**), para a reforma de 98 (noventa e oito) trens de metrô referentes às linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha (adiante **EMPREENDIMENTO**).
 - b) as Partes têm extensa e comprovada experiência para executar, em conjunto, os serviços de reforma e manutenção de trens metro-ferroviários, incluindo a elaboração e execução do projeto, o fornecimento de materiais objeto do **EMPREENDIMENTO**.
 - c) as Partes desejam estabelecer um relacionamento de mútua cooperação para a execução do **EMPREENDIMENTO**.
- 1.1. O objeto deste **MEMORANDO** é o desenvolvimento irrevogável e irretratável de um relacionamento empresarial entre as Partes, baseado em mútua exclusividade e confiança, explorando suas sinergias, vantagens competitivas e parcerias, em esforço conjunto e harmonioso, para desenvolver e entregar uma proposta conjunta (adiante **PROPOSTA**) no processo licitatório do **EMPREENDIMENTO** e alcançar sua adjudicação e realização, se contratada para tal.
- 2.1.1. As Partes poderão, em benefício da parceria ora estabelecida, atuar no objeto do presente **MEMORANDO**, através de ou em conjunto com suas respectivas afiliadas, subcontratadas ou não, conforme definido no subitem 2.1 acima, desde que prévia e expressamente autorizado pela outra Parte.
- 2.1.2. A admissão de qualquer empresa, que não se enquadre nas regras definidas no subitem anterior, para participar, em conjunto com as Partes, do procedimento licitatório para o **EMPREENDIMENTO**, dependerá de prévio acordo entre as Partes.
- 2.2. Em virtude da exclusividade aqui estabelecida nenhuma das Partes poderá participar, direta ou indiretamente do procedimento licitatório para o **EMPREENDIMENTO**, através de ou em conjunto com suas respectivas afiliadas, subcontratadas, associada com terceiros ou isoladamente, salvo mediante prévia autorização escrita da outra Parte.
- 2.3. Fica acordado entre as partes que o descumprimento da obrigação de exclusividade ora estabelecida acarretará à Parte inadimplente a aplicação de multa não compensatória de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões e reais).

VERSÃO PÚBLICA

5.3.1. A participação de cada uma das Partes no **EMPREENDIMENTO** será de 60% (sessenta por cento) para a **SIEMENS** e 40% (quarenta por cento) para a **MGE**.

E assim, estando as Partes justas e acordadas, decidem firmar o **MEMORANDO** em 2 (duas) vias, juntamente com as testemunhas abaixo identificadas.

São Paulo, 29 de abril de 2008.



Siemens Ltda

MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.

Testemunhas:

1) Claudio Vrada
RG: 25738241-0
CPF 268.960.808-17

2) Antônio Henrique
RG: 6328964
CPF 914.010.898-87

1390. Veja-se que o Memorando acima foi assinado logo após a realização de audiência pública, em 18 de março de 2008, e antes ainda da publicação do edital, em 30 de julho de 2008. Com isso, resta demonstrado que as empresas já estavam em contato para “desenvolver e entregar uma proposta conjunta”.

1391. Por sua vez, a divisão do mercado e a utilização da formação de consórcios como estratégia para sua implementação podem ser demonstradas pelo e-mail abaixo, datado de 11 de junho de 2008, apreendido na Alstom, com título “MSP Reforma L1 – L3”⁴⁶⁶, enviado por Cesar Ponce de Leon a outras pessoas da Alstom (fls. 1296/1297 do “Apartado”, tradução livre):

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos).

1392. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 é a tabela abaixo, apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”). Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23 de setembro de 2008 – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda. – a indicar que as possíveis

⁴⁶⁶ Tradução livre de “MSP refurbishment L1 – L3”.

VERSÃO PÚBLICA

participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais. Conforme se observa⁴⁶⁷, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam 8o [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”)] das 9 empresas que realizaram visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria “a melhor”:

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO		
1a. OPCÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)		
* considerando IEZA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IEZA = não cabe
TJ = 0,645		
IESA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IEZA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPCÃO		
Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IESA = 1,0		
8,49	3,89	3,44
3a. OPCÃO		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IEZA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IESA = 0,25 (sub)		
8,49	3,89	3,44
A MELHOR		
4a. OPCÃO		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IEZA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IESA = 1,17		
8,49	3,89	3,44

⁴⁶⁷ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

1393. Importante destacar que o documento foi encontrado em duas empresas diferentes – que não integraram o mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação.

1394. Além do mais, documento apreendido na Temoinsa também evidencia a divisão do escopo desse projeto e traz “proposta para nova divisão” do Lote 1, uma vez que já era conhecida a decisão de inabilitação do Consórcio BT Azul (Bombardier e Tejofran) no lote 1 da concorrência nº 41377212 (referente aos 51 trens da Linha 1-Azul)⁴⁶⁸. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre MGE, Alstom, IESA, MPE, Temoinsa e TTrans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00⁴⁶⁹ entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”):

1395. Mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da Concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009):

⁴⁶⁸ Salienta-se que essa nova divisão também foi prevista em e-mail enviado antes da apresentação de propostas, entre Temoinsa e Tejofran (fls. 532/533 do “Apartado”): “Assim, minha sugestão seria partir para entendimentos intra-grupo, ou seja, definir que Bombardier/Siemens/Tejofran/**MGE** e Temoínsa estarão juntas no Lote 1. As quatro primeiras apenas neste lote.”

⁴⁶⁹ Relembrando que o orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849,010,161,50.

VERSÃO PÚBLICA

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TM/I/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Explicações No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IEsa e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans.
No lote 1B -26 formar um consórcio entre B+TM+I, cujo valor de cada um sera acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que sera subcontratada.
(O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))

1396. Do documento acima, extraem-se a seguinte observação: “No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IEsa e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans”.

1397. Ademais, tal documento corrobora a participação da MGE no acordo, na medida em que, em consonância com o Memorando de Entendimentos colacionado acima, evidencia o contato entre as concorrentes e a relação com a Siemens, que deveria “agasalhar” a MGE.

1398. Além disso, em conformidade com esse documento e analisando os procedimentos licitatórios, percebe-se que o Lote 1A foi adjudicado para o Consórcio MODERTREM (Alstom/Siemens) pelo valor de R\$ 466.165.521,56 e o Lote 1 B para o Consórcio BTT Linha Azul, pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.

1399. Por fim, também comprova a participação da MGE no conluio o registro de reunião de 23 de julho de 2009 (fl. 1993 a 1995) entre Siemens e MGE, sobre o Lote 1A, adjudicado para o Consórcio MODERTREM (Alstom/Siemens), no qual é prevista a assinatura de contrato entre elas, em 08 de agosto de 2009, referente ao fornecimento de alguns serviços pela MGE.

(vi) Série 5000 – CPTM

1400. Sobre o projeto Série 5000, MGE, Alstom, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; (B) CAF; e (C) Alstom e MGE.

1401. Inicialmente, comprovando que para realização do escopo do projeto (ao menos do ponto de vista técnico e do fornecimento) a Alstom não precisava participar em consórcio, veja-se e-mail abaixo. Em 14 de abril de 2009, Luiz Ferrari diz expressamente a Thibault Desteract⁴⁷⁰, com cópia para Philippe Delleur, Isidro Quinonero e Wagner Ribeiro (todos da Alstom), que o projeto da Série 5000 tinha um escopo que a Alstom poderia executar sozinha

⁴⁷⁰ O Sr. Thibault Desteract terá sua participação apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

(fls. 1360/1362 do “Apartado”): “Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos)”.

1402. Evidência de que a MGE estabeleceu contatos com concorrentes para eliminar a competição nesse projeto é o e-mail enviado em 31 de julho de 2009 (antes, portanto, da apresentação de propostas) por Ronaldo Moriyama (MGE), com cópia para Carlos Roso (MGE) (fls. 2240 a 2242 do “Apartado”, tradução livre):

Aqui está uma atualização de status no Projeto CPTM PPP5000:

Na quinta-feira eu me reuni com a Alstom.

Eles têm algumas preocupações com o MOU que revisamos. Os problemas deles incluem:

1. Eles não concordam que a Alstom iria financiar o SPC se o BNDES não puder - eles c (...) A Alstom atenderá aos requisitos do BNDES para obter o financiamento necessário para o projeto com a remoção deste ponto do MOU.

2. Eles devem incluir um limite máximo de 20% do investimento no SPC devido à sua interna (...) Nós mudamos a sua redação para dizer que decidiríamos qual seria a participação A MGE concorda em limitar sua participação em 20%.

3. Eles não gostariam que a MGE reivindicasse a manutenção no MOU. Eles perguntaram se (poderiam) negociar parte da manutenção com outro possível investidor, como a CAF, por exemplo – M(...) discutir e chegar a um acordo mútuo.

4. Eles precisam ter uma cláusula de saída caso não decidam avançar com o (...) se está ok com isso e também precisa ter uma cláusula de saída.

5. Eles têm outros pontos legais que não foram discutidos em detalhes.(...)

A Alstom e a CAF agora estão falando sobre este projeto. Era para eles terem se encontrado em Paris neste meio tempo. **A intenção da Alstom é, se possível, juntar CAF com Alstom e MGE. (...) CAF que tem um acordo com a MGE. (...)**

Mais cedo, hoje também me encontrei com a CAF.

A CAF também mencionou que está falando com a Alstom. Esperamos feedback da CAF no futuro.

A CAF afirmou que planeja ir - sozinho neste projeto, se a conversa com Alstom não for (...)

A CAF disse que a taxa de retorno interna é boa para a perspectiva da CAF e que eles têm muito interesse (...). Eles exigirão uma adiamento na data do lance. A razão é que agosto é um mês de férias. (...)

VERSÃO PÚBLICA

O outro grupo formado por Mitsui, Siemens, Bombardier e Tejofran está trabalhando duro. O diretor da Tejofran disse que a taxa de retorno interna é a dose de 15%.

1403. O e-mail acima comprova: (i) a coordenação entre MGE, Alstom e CAF; (ii) a existência de um Memorando de Entendimentos entre MGE e Alstom; (iii) a intenção da Alstom em ter algo para negociar com a CAF; (iv) além da Alstom, a CAF também não precisava participar em consórcio para realização integral do escopo da licitação; (v) a troca de informações sobre a taxa de retorno⁴⁷¹ entre concorrentes; (vi) a previsão sobre possível pedido de adiamento da apresentação da proposta; e (vi) a troca de informações entre a MGE e o “outro grupo”, formado por Mitsui, Siemens, Bombardier e Tejofran.

1404. Ainda a comprovar o cartel, em outro e-mail apreendido na Alstom, relatam-se as conversas existentes entre os três “grupos” interessados “em concorrer” ao projeto, discutindo os possíveis cenários de alocação do projeto e a previsão de outras reuniões: “A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE”. Trata-se de mensagem intitulada “S 5000”, datada de 18 de setembro de 2009, antes da apresentação de propostas, e enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia a Isidro Quinonero e Antonio Oporto⁴⁷² (todos Alstom) (fls. 1402/1404 do “Apartado”, tradução livre):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

Legenda: BT – Bombardier; ST – Siemens; Tj – Tejofran; Mit – Mitsui; C – CAF; A – Alstom; e Mg – MGE.

⁴⁷¹ Pode-se deduzir que a taxa de retorno se refere a taxa de retorno do investimento, relacionada ao fluxo de caixa da empresa que, por sua vez, não deveria ser uma informação a ser trocada entre concorrentes.

⁴⁷² Os Srs. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

1405. Na mesma linha, veja-se outro e-mail apreendido na Alstom, de 19 de setembro de 2009, de Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para Isidro Quinonero e Antonio Oporto⁴⁷³ (todos da Alstom), que menciona uma reunião com Agenor Marinho⁴⁷⁴ (CAF) e novamente demonstra a discussão de “soluções” em que os participantes discutem conjuntamente os cenários considerando consórcios e empresas concorrentes (fls. 1268/1270 do “Apartado”, tradução livre):

(...) Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital, os prazos de entrega, etc.). Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem. Tem que explorar via Suzuki.

A segunda solução (C e nós + MGE + financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha. (...)

1406. Em 21 de setembro de 2009, **mais de um mês antes da apresentação de proposta**, em sequência à mensagem eletrônica supra, o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) relata a reunião havida com o Sr. Agenor Marinho⁴⁷⁵ (CAF), informando que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (Alstom + CAT (em referência à MGE) + CAF) (fls. 1385/1387 do “Apartado”):

Reunião realizada. Descartamos a opcao 1 neste momento e fechamos o principio da opcao 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado tambem que pediremos adiamento, de forma separada, ate o fim desta semana. (grifos nossos)

1407. Dois pontos devem ser realçados nos documentos acima. O primeiro é a composição da “solução 2”. No e-mail de 19 de setembro de 2009, consta “(C e nós + MGE + financeiro)”, já no e-mail do dia 21 consta “(A+CAT+C)”.

1408. O segundo ponto é a afirmação quanto à necessidade de solicitar prorrogação/adiamento para apresentação de propostas – ressalta-se, separadamente, como apontado por eles –, o que efetivamente ocorreu, já que MGE, Alstom, Mitsui, Tejofran, Siemens e Bombardier apresentaram pedidos de adiamento da sessão para apresentação das propostas, não acolhidos pela Comissão de Licitação, por considerar suficiente o prazo concedido no edital.

1409. Constam da Seção III, outros documentos em sentido semelhante, com as discussões empreendidas entre as empresas para definir e alocar o projeto entre elas, e apenas a título de

⁴⁷³ Os Srs. Cesar Ponce de Leon e Antonio Oporto terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁷⁴ O Sr. Agenor Marinho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁷⁵ O Sr. Agenor Marinho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

exemplo, transcreve-se excertos abaixo de documentos apreendidos na Alstom. Em uma sequência de e-mails entre Cesar Ponce de Leon, Luiz Ferrari, Wagner Ribeiro, Isidro Quinonero, Antonio Oporto e Xavier Boisgontier⁴⁷⁶ (todos da Alstom), datada de 24 e 25 de novembro de 2009, 3 dias antes da entrega da proposta. Inicialmente, Luiz Ferrari (Alstom) atualiza os colegas sobre novas tentativas de acordo com o consórcio da Siemens (pelos e-mails seria considerado concorrente) e demonstram saber que a CAF participaria sozinha, ou seja, também seria sua concorrente. Em resposta, Cesar Ponce de Leon⁴⁷⁷ (Alstom) comenta sobre a intenção da CAF de participar sozinha em razão da não configuração de um “acordo global” e questiona os colegas sobre a possibilidade de tentar viabilizar um acordo incluindo a Caterpillar (em referência à MGE) e Siemens (1392/1393 do “Apartado”, grifos nossos, tradução livre):

Acho que nossas chances sozinhos são muito pequenas e CAF quer estar só e travar uma luta árdua já que não foram capazes de atingir um acordo global. Portanto, a única chance de estarmos envolvidos e ter parte do negócio é dividir com S, desde que eles sejam capazes de assegurar sua oferta e o acordo de investimento/financiamento. Minha única preocupação é que S não tem sido muito eficiente nas últimas oportunidades (TIS) e tem grande problemas “midiáticos”.

Qual será a posição de CAT? Podem se juntar à S e a nós e apoiar o esquema financeiro e parte da manutenção?

O que parece claro é que não participaremos se não houver prorrogação.

Portanto, se juntarmos forças com S para obter uma prorrogação, teremos uma pequena porta aberta para tentar nos acomodar (com S e talvez CAT) na corrida.

Apoio a ideia de solicitar uma prorrogação em coordenação com S. (grifos nossos)

1410. Essa resposta evidencia que as empresas mantiveram contatos para atingir um acordo global e, diante do insucesso das tratativas anticompetitivas, a fim de que o escopo da licitação fosse dividido em partes iguais, a CAF apresentaria proposta individual, o que realmente ocorreu.

1411. Além disso, também resta claro que a “solução 2” (Alstom, Siemens e CAT –novamente em referência à MGE) ainda era uma opção para as empresas, bem como uma coordenação para solicitar prorrogação para apresentação da proposta, o que realmente ocorreu.

1412. Diante do exposto, não merece prosperar o argumento da MGE sobre sua incapacidade de entender e interpretar os e-mails, por se tratarem de e-mails internos da Alstom, e que as referências a ela são indiretas e incapazes de responsabilizá-la.

1413. Em primeiro lugar, foi apreendido e colacionado acima como evidência do acordo um e-mail da própria MGE.

⁴⁷⁶ Os Srs. Cesar Ponce de Leon, Antonio Oporto e Xavier Boisgontier terão sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁴⁷⁷ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

1414. Em segundo lugar, quanto aos documentos apreendidos na Alstom, percebe-se que a MGE é mencionada em vários deles que possuem conteúdo anticoncorrencial que, inclusive, auxiliam na compreensão do e-mail da própria MGE.

1415. Em terceiro lugar, infere-se das informações do procedimento licitatório que a MGE teria interesse nessa licitação, já que apresentou impugnação ao edital e pedido de adiamento do prazo para entrega da proposta, o que, aliás, está previsto nos e-mails acima como uma estratégia conjunta do cartel.

1416. Em quarto lugar, restou comprado que as práticas adotadas nas diferentes licitações estão relacionadas entre si, consubstanciando um único cartel, ainda que operado a partir de ajustes específicos para cada projeto.

1417. Assim, os dados dessa licitação e os e-mails colacionados comprovam que a MGE e as empresas concorrentes, Alstom, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui, interessadas em participar do projeto de reforma e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM, estabeleceram contatos para celebração de um acordo global, destinados à formação de um único consórcio e, com isso, restringir a competição do certame. Por fim, ainda que apenas a CAF tenha apresentado proposta, os documentos acima demonstram que os concorrentes mantiveram acordo anticompetitivo.

1418. Diante disso, as condutas adotadas pela MGE constituem infração à ordem econômica previstas nos art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1419. Passa-se a sua individualização da conduta dos indivíduos empregados na MGE que implementaram os acordos anticompetitivos.

IV.1.5.1 *Carlos Alberto Alves Roso*

1420. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Carlos Alberto Alves Roso (“Carlos Roso”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1421. Carlos Roso foi o fundador da MGE, ocupando os cargos de Diretor Geral e Administrador desde 10 de outubro de 1991. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 3765/3768 e 2175/2178 do “Apartado”. Pelo princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III da presente Nota Técnica – serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1422. Nesse sentido, cite-se o documento de fls. 3765/3768 do “Apartado”, referente ao projeto de manutenção – 3ª rodada, promovido pela CPTM, que consiste em e-mail apreendido

VERSÃO PÚBLICA

na MGE, no qual Carlos Teixeira informa a Carlos Roso (ambos da MGE) que as negociações para subcontratação da MGE e TTrans pela CAF no âmbito do contrato para a Série 7000.

1423. Corrobando com o efetivo envolvimento do fundador da empresa em tratativas ilícitas ainda no âmbito do projeto de manutenção – 3^a rodada, promovido pela CPTM, ressalta-se e-mail no qual o Representado foi copiado, em que se reafirma a realização de conluio, confirmado por documento constituído antes mesmo da publicação dos editais (denominado como “Memorando de Entendimentos” ou “MoU”), quanto à apresentação de propostas de acordo com o que fora estabelecido entre as empresas (fls. 2175/2178 do “Apartado”).

1424. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Carlos Roso participou das discussões de divisão do escopo da licitação, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.5.2 *Carlos Eduardo Teixeira*

1425. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Carlos Eduardo Teixeira (“Carlos Teixeira”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1426. Carlos Teixeira foi Gerente de Transportes da MGE e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 921/923 e fls. 3765/3768 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1427. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 3765/3768 do “Apartado”, referente ao projeto de manutenção – 3^a fase, promovida pela CPTM. Trata-se de uma série de e-mails trocados entre o Representado e Carlos Roso, em julho de 2012, que indicam negociação para subcontratação, pela CAF, da empresa TTrans e da MGE no âmbito do contrato para manutenção dos trens CPTM Série 7000, conforme já previsto no mérito e na tabela de fls. 2578/2581 do “Apartado”. Em uma das mensagens, Carlos Teixeira questiona: “Qual o plano C? Subcontratado antes da concorrência?”, corroborando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas.

1428. Carlos Teixeira alega em sua defesa (SEI 0031196, fls. 18/19) que tais e-mail tratam-se, na verdade, de “troca de mensagens referente à potencial formação de consórcio lícito entre CAF, TTrans e MGE relativo à licitação do projeto de manutenção da série 7000. Consórcio que, como sabido, não se concretizou, uma vez que a representada CAF venceu sozinha a licitação da série 7000 (número 8021123011) e a TTrans formou consórcio com as empresas Trail Infraestrutura Ltda. e Temoinsa”.

VERSÃO PÚBLICA

1429. Além disso, alega que a MGE não seria capaz de atender ao escopo do edital da série 7000 por não possuir, à época, o número de funcionários necessários para atender todo o potencial contrato.

1430. No entanto, conforme exaustivamente ressaltado durante o mérito da presente Nota Técnica, apesar desta SG/CADE não contestar a licitude de instrumentos legalmente previsto para participação das empresas em certames públicos (tais como consórcio e subcontratação), o que se verificou na 3^a rodada de acordos colusivos para as manutenções de trens da CPTM, é a que as empresas, independentemente de sua condição técnica ou financeira, mantiveram tratativas para alocar privadamente os certames entre elas. Ou seja, quanto a MGE em específico, verificou-se que esta manteve tratativas inclusive com empresas concorrentes para melhor atender ao desejo de todos os interessados, de modo que a sua subcontratação neste projeto não foi fruto apenas da ausência de corpo técnico suficiente para participar da licitação autonomamente e/ou através de consórcio.

1431. Por fim, corroborando com sua participação na implementação de acordos ilícitos no âmbito de outros projetos, destaca-se o e-mail de fls. 921/923, o qual versava sobre o Programa Boa Viagem, promovido pela CPTM. Tal mensagem eletrônica foi enviada por funcionários da Siemens para Carlos Teixeira, informando-o que duas contas de e-mail haviam sido criadas para facilitar a comunicação com “o consultor” (destaques nossos):

VERSÃO PÚBLICA

[Handwritten signature]

From: Saizaki, Eder Luciano
Sent: terça-feira, 24 de maio de 2005 09:29:39
To: **Missawa, Marco Vinicius Barbosa 'Carlos Teixeira (MGE)'**
CC: Dardes, Fabio; Golitz, Peter Andreas
Subject: e-mails fantasia



Senhores,

Para facilitar a comunicação com o consultor foram criados os seguintes e-mails:

neve.branca@gmail.com Senha: brancadeneve

sete.anoes@gmail.com Senha: 7anoes

Estas contas de e-mail contam com 2 GB de capacidade, acredito ser mais que suficiente para a troca de informações.

Estou à disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,

Eder Luciano Saizaki

Siemens Ltda.
TS - Transportation System
Av. Mutinga, n.º 3800 - Pirituba
05110-901 - São Paulo - SP - Brazil
Phone: +55 11 3908 - 2783
Fax: +55 11 3908 - 2027
e-mail: [\(NEW\)](mailto:eder.saizaki@siemens.com)

Siemens Brasil 2005 *100 ANOS

 Antes de imprimir pense em seu compromisso com

1432. Quanto a esse documento, Carlos Teixeira alega que não é possível comprovar que ele efetivamente recebeu tal e-mail, pois o documento juntado menciona apenas "Carlos Teixeira (MGE)", não havendo indicação do efetivo endereço de e-mail. Ademais, segundo ele, a ferramenta de autocompletar de endereços de e-mail utiliza os contatos arquivados pelo usuário do computador ou conta de e-mail, não sendo possível ter certeza que ele correlacionou corretamente o nome "Carlos Teixeira (MGE)" a um endereço de e-mail do Sr. Carlos Teixeira. Ora, o fato de o funcionário da Siemens ter o contato do Sr. Carlos Teixeira no campo de preenchimento automático da sua conta de e-mail é sinal de que ou eles mantinham algum tipo de contato ou então que a pessoa que fez a demanda de criação da conta é quem fez a inclusão do e-mail do Sr. Carlos Teixeira.

VERSÃO PÚBLICA

1433. Além disso, Carlos Teixeira afirma que a simples impressão de supostas mensagens eletrônicas sem qualquer acompanhamento de perito de informática torna tais documentos absolutamente imprestáveis para fins jurídicos e que o rígido controle da forma de obtenção de provas e a preservação da cadeia de custódia são obrigações inafastáveis da autoridade concorrencial. Tais argumentos, porém, não merecem prosperar.

1434. Quanto à forma de obtenção de provas (alegação que, aliás, foi recorrente entre os Representados), esclarece-se que não há qualquer racionalidade na distinção entre o tratamento a ser dado aos documentos físicos e eletrônicos apreendidos para a apreciação da prova e a formação da convicção da autoridade, já que o caso concreto não exige conhecimento especial de técnico para a apreciação dessa, sendo que não só um único documento, mas o conjunto probatório acostado aos autos, determinam a existência da conduta.

1435. Apesar disso, os Signatários apresentaram o documento SEI 0236788, em que constam cópia do relatório sobre a extração do material eletrônico e metodologia empregada.

1436. Note-se que o fato de terem sido criadas contas de e-mail não institucionais, de provedores gratuitos e com endereços que se valem de codinomes revela as preocupações de seus usuários com as informações trocadas, além da necessidade de ocultar evidências, preocupações e atitudes típicas de membros de um cartel.

1437. Por fim, saliente-se a participação de Carlos Teixeira também no projeto de manutenção desenvolvido pelo metrô do Distrito Federal. Nesse sentido, destaca-se e-mail de fls. 2230 do “Apartado”, na qual Carlos Teixeira reporta para Ronaldo Moriyama e Carlos Roso (todos MGE) reunião com a Siemens e divisão de pagamentos do consórcio METROMAN (formado pelas empresas Siemens e Serveng) a IESA, MGE e TC/BR. Aqui, importante lembrar que a IESA e TC/BR formavam o consórcio concorrente Metrô Planalto (composto também pela Alstom) que, por sua vez, apresentaram proposta de forma autônoma:

VERSÃO PÚBLICA

Fol. 3230
JW

MetroDF - Parcela IESA dos 60 dias de Transição

From: Carlos Teixeira <MGE TRANSPORTES/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/CARTEX>
Sent: 11/03/2008 18:24:55 +00:00
To: 1. Ronaldo Moriyama <MGE TRANSPORTES/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/Moriyama.ron>
2. Carlos A. Roso <MGE TRANSPORTES/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/Carlosroso>
Subject: MetroDF - Parcela IESA dos 60 dias de Transição

Ronaldo,

Na reunião de 6ª feira (07/03/08) na Siemens ficou definido que o consórcio Metroman vai pagar a IESA o valor de (R\$ 633.936,02 – Parte Siemens + R\$ 273.813,67 – Parte Serveng) R\$ 897.749,69 descontados o valor de R\$ 89.208,00 referente a pendências não eliminadas pela IESA.

Como a MGE já havia protocolado a NF com 100% do valor, a participação da MGE neste "rateio" deverá ocorrer somente no recebimento de Maio/08. A parcela da MGE, considerando a participação de 24,325% do consórcio e deduzindo os R\$ 89.208,00 é de R\$ 196.677,77.

Lembro que a TCBR também já recebeu sua parte neste período e nada nos foi dito em participação no "rateio".

Informação adicional é que como a Serveng está "em desequilíbrio" no consórcio ela pagará sua parte e mais uma parte da Siemens (não foi especificado quanto).

Atenciosamente

Carlos E. Teixeira

Gerente de Vendas e Marketing

MGE Transportes

1438. Importante ressaltar, também, que em 11 de março de 2008, a licitação já havido sido adjudicada para o Consórcio METROMAN⁴⁷⁸. Assim, qual seria a racionalidade e/ou justificativa para que o consórcio vencedor de certame a mais de um ano efetuasse qualquer tipo de pagamento a empresas que se apresentaram como concorrentes da MGE? A única justificativa plausível seria a de que o pagamento se devia em consequência dos prévios acordos anticompetitivos, principalmente quando Alstom, IESA e TC/BR, integrantes do consórcio Metrô Planalto foram os únicos concorrentes do Consórcio METROMAN.

1439. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Carlos Teixeira participou das discussões de divisão do escopo da licitação, de modo que os atos por

⁴⁷⁸ O contrato entre o Metrô DF e o consórcio METROMAN foi assinado em 28 de setembro de 2007.

VERSÃO PÚBLICA

ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.5.3 *Ronaldo Hikari Moriyama*

1440. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Ronaldo Hikari Moriyama (“Ronaldo Moriyama”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1441. Ronaldo Moriyama foi Diretor Geral de Serviços e Locomotivas entre 1999 e 2008. A partir de 2008, também tornou-se Diretor Geral da divisão ferroviária do Grupo Caterpillar, permanecendo no cargo até 2011, quando se aposentou. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 542/544 e 546/552 e fls. 2230 do “Apartado”. Pelo princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III da presente Nota Técnica – serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1442. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 542/544, em que Ronaldo Moriyama foi copiado. Trata-se de e-mail no qual Ben-Hur Souza (Siemens) resume os termos do acordo firmado entre Siemens, MGE e Serveng, referente à contratação de Ben-Hur Souza e Luiz Costa pela Siemens.

1443. Três dias depois, Ronaldo Moriyama responde o e-mail, informando a Ben-Hur Souza que o “contrato” já havia sido enviado. Tais e-mails, analisados conjuntamente com os documentos de fls. 546/552 (mensagens eletrônicas que também contaram com o Representado como destinatário) indicam que as despesas relativas ao projeto de manutenção do Metrô DF, incluindo os encargos e salários de Luiz Costa e Ben-Hur Souza deveriam ser objeto de um acerto de contas entre Alstom, Siemens e MGE. Embora não tenha restado comprovado ao longo da instrução que tal divisão ocorreu, verificou-se que Luiz Costa e Ben-Hur Souza efetivamente migraram da Alstom para a Siemens, a fim de que esta empresa obtivesse a qualificação técnica necessária, tal como já explanado acima. Ou seja, isto implica dizer que Ricardo Moriyama estava ciente que a troca de empresa por tais profissionais e uma possível divisão de despesas entre as três empresas supramencionadas eram advindos de tratativas ilícitas, a fim de dividir o escopo do projeto de manutenção do Metrô DF.

1444. Corroborando com a participação e ciência do Representado quanto às tratativas ilícitas, destaca-se e-mail de fls. 2230 do “Apartado”, na qual Carlos Teixeira reporta para Ronaldo Moriyama e Carlos Roso (todos MGE) reunião com a Siemens e divisão de pagamentos do Consórcio METROMAN (formado pelas empresas Siemens e Serveng) à IESA, MGE e TC/BR. Aqui, importante lembrar que IESA e TC/BR formavam o consórcio concorrente Metrô Planalto (composto também pela Alstom) que, por sua vez, apresentou proposta de forma autônoma.

VERSÃO PÚBLICA

1445. Importante ressaltar, também, que em 11 de março de 2008, a licitação já havido sido adjudicada para o Consórcio METROMAN⁴⁷⁹. Assim, qual seria a racionalidade e/ou justificativa para que o consórcio vencedor de certame a mais de um ano efetuasse qualquer tipo de pagamento a empresas que se apresentaram como concorrentes da MGE? A única justificativa plausível seria a de que o pagamento se devia em consequência dos prévios acordos anticompetitivos, principalmente quando Alstom, IESA e TC/BR, integrantes do consórcio Metrô Planalto foram os únicos concorrentes do consórcio METROMAN.

1446. Por fim, ressaltam-se os documentos de fls. 2240/2242 do “Apartado”, referente ao projeto de aquisição e manutenção dos trens da Série 5000, promovida pela CPTM. Trata-se de cadeia de e-mails iniciada pelo próprio Ronaldo Moriyama, o qual reportava a outros integrantes da MGE as reuniões realizadas com a Alstom e CAF a respeito da divisão do projeto supramencionado.

1447. Desse extenso relatório escrito e enviado pelo próprio Representado, alguns pontos precisam ser ressaltados. Em primeiro lugar, neste projeto, apenas a CAF, CAF Brasil e ICF participaram e apresentaram proposta no certame, por meio da Sociedade de propósito Específico CTrens – Companhia de Manutenção. Dessa forma, depreende-se principalmente das páginas 2240 e 2240, que as empresas Alstom, CAF e MGE – aqui representada por Ronaldo Moriyama – pretendiam chegar a um acordo para divisão do escopo do projeto.

1448. Como visto, segundo o documento acima, a CAF pretendia participar sozinha do certame – apesar de “estar em contato” com a empresa e a Alstom gostaria de unir-se com a CAF e MGE.

1449. Em segundo lugar, veja-se que Ronaldo Moriyama sabia que “um outro grupo”, formado pelas empresas Tejofran, Mitsui, Bombardier e Siemens estaria “trabalhando duro”. Inclusive, o Diretor da Tejofran teria dito a ele que “a taxa de retorno interna é de 12%”. Ora, resta mais do que claro que o Representado estava em contato com diversas empresas, inclusive com o Diretor da Tejofran para ter acesso a dados tão sensíveis quanto a taxa retorno/lucro de uma empresa concorrente.

1450. Em terceiro lugar, veja-se que a CAF informou que poderia participar sozinha do certame, bem como a Alstom, conforme destaca o documento de fls. 1360/1362 do “Apartado”. No entanto, é possível extrair do documento que, ainda sim, tais empresas (CAF e Alstom) estavam em contato com a MGE que, por sua vez, também mantinha proximidade com empresas como Tejofran, Mitsui, Siemens e Bomarbier, haja vista ter conhecimento que tal “grupo” estava trabalhando e, inclusive, sabia da taxa de retorno/lucro da Tejofran.

1451. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Ronaldo Moriyama participou das discussões de divisão do escopo da licitação, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

⁴⁷⁹ O contrato entre o Metrô DF e o consórcio METROMAN foi assinado em 28 de setembro de 2007.

VERSÃO PÚBLICA

IV.1.6 Hyundai-Rotem Brasil Indústria e Comércio de Trens Ltda.

1452. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de **Hyundai-Rotem Brasil Indústria e Comércio de Trens Ltda.** (“**Hyundai-Rotem**”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1453. Ao longo da instrução, foram identificados diversos documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, **por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas** que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1454. A Hyundai-Rotem participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante ao projeto (i) aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) – CPTM.

(i) Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) – CPTM

1455. O projeto de Aquisição de 320 e 64 carros - CPTM também foi alvo de acordos anticompetitivos por parte de **Hyundai-Rotem**, Alstom, Siemens, Mitsui. As empresas acordaram em dividir o escopo da licitação, sendo que o consórcio Alstom-Mitsui-Hyundai seria o vencedor da licitação dos 320 carros e a Siemens seria a vencedora da licitação dos 64 carros. Em ambos os contratos, os vencedores subcontratariam as outras empresas participantes do acordo para fornecimento de materiais, ou seja, Siemens seria subcontratada na de 320 carros e a Alstom na de 64 carros.

1456. Além disso, os contatos anticompetitivos que ocorreram no âmbito dessas licitações também consistiram em tentativa conjunta da Siemens e Hyundai (empresas participantes de consórcios concorrentes) em desqualificar a CAF na licitação dos 320 carros, para formar um novo consórcio entre essas duas empresas.

1457. Em e-mail de 27 de setembro de 2007 (a entrega das propostas seria 02 de outubro de 2007), Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill (ambos da Siemens), entendimentos mantidos com a Alstom sobre vários projetos, dentre os quais a aquisição dos 320 carros. Veja-se que, antes da apresentação das propostas, a Siemens já tinha conhecimento de que a Alstom e a **Hyundai-Rotem**/Mitsui participariam da licitação – como de fato ocorreu –, a indicar que Siemens e Alstom estavam conversando sobre assuntos sensíveis sabendo que seriam concorrentes na licitação. Destaca-se o documento de fls. 1559, destaque nossos):

VERSÃO PÚBLICA

De: Marchetti, Nelson Brâncio
Enviado: Quinta feira, 27 de setembro de 2007 13h04m45s
Assunto: Re: Alstom

Eduardo Garcia da Silveira Filho
 Tradutor Juramentado
 Matrícula JUCESP Nº 830



Prezado Friedrich,

Como você se lembra durante a sua última visita ao Brasil, o Governo do Estado de São Paulo lançou um enorme Programa de Investimento para o transporte metropolitano (cerca de 5 milhões de Euros) que até o momento está dividido nos seguintes projetos:

- A) 320 novos carros para a CPTM e 102 novos carros para o Metrô SP. Situação: A Alstom e a Rotem/Mitsui realizaram um acordo (provavelmente um consórcio) no qual a Rotem/Mitsui entregaria os 320 novos carros com tração da Toshiba e a Alstom entregaria os 102 carros do Metrô e peças para os carros da CPTM (provavelmente as carcaças dos carros). Devido ao forte relacionamento da Mitsui com o Banco Mundial e com o JBIC (ambos estão disponibilizando linhas de crédito para estes projetos), eles estavam forçando a CPTM e o Metrô SP a não concederem prorrogação da data para apresentação das propostas. Na semana passada, atuamos no Governo de São Paulo para apresentar a situação real da proposta, nossos planos de nos estabelecermos no local, riscos de ter apenas poucas licitantes, etc. e como resultado o Governo de SP gostaria de ver a Siemens sendo contemplada com pelo menos 1/3 do pacote (cerca de 128 carros) em parceria com a equipe acima que, por sinal, já foi informada pelo Governo de SP. Parece que será dada uma prorrogação de 15 dias.
- B) Resinalização das Linhas 1, 2 e 3 do Metrô SP. Situação: O Metrô SP está solicitando Sistema sem Motorista e entende que a Siemens e a Alstom deveriam formar uma parceria à base de um consórcio devido à complexidade do projeto e do prazo crítico (cerca de 2 ½ anos). Já promovemos algumas avaliações com a Alstom em relação a esta possibilidade. O Gerard Yelloz já está ciente desta oportunidade. Questão chave: O cliente está solicitando interoperacionalidade entre as 3 linhas o que basicamente bloqueia a possibilidade de dividir as 3 linhas entre a Siemens e a Alstom. Estamos atuando em conjunto para convencer o cliente a retirar esta solicitação.
- C) Pacote de Infraestrutura das Linhas A e F da CPTM. Situação: Pacote para Resinalização, Reeletrificação e Telecomunicação para ambas as linhas da CPTM. Estamos avaliando conjuntamente com a Alstom um eventual consórcio a fim de obter competitividade pois muitos players estão demonstrando interesse neste projeto e podem ser pré-qualificados.

Também no caso da Manutenção do Metro Brasília, a Alstom será nosso subfornecedor e estamos conversando sobre como desenvolver este trabalho futuro.

Basicamente estes são os projetos que estão nos trazendo mais próximos de entendimentos com a Alstom.

1458. Logo depois, em 01/10/2007 (um dia antes da entrega das propostas da licitação de 320 carros), Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill (ambos da Siemens) o resultado dos entendimentos com a Alstom. Em síntese, verifica-se que Siemens e Alstom ajustaram a divisão dos escopos das concorrências para aquisição dos 320 e 64⁴⁸⁰ carros: Alstom venceria a licitação dos 320 carros e subcontrataria a Siemens para fornecer truques e inversores auxiliares e, em troca, na licitação seguinte, dos 64 carros, a Siemens venceria e subcontrataria a Alstom. Além disso, quanto à Hyundai-Rotem e Mitsui, parceiras da

⁴⁸⁰ Abaixo referido como 80 a 96 carros, pois o número correto ainda não havia sido definido pelo órgão licitante.

VERSÃO PÚBLICA

Alstom na licitação dos 320 carros, consta que a Mitsui seria parceira de consórcio da Siemens na licitação dos 64 carros, e que a Hyundai-Rotem⁴⁸¹ não participaria:

.....Mensagem Original
De: Nelson Branco Marchetti
Para: Smaxwil, Friedrich
Enviado: 1º de outubro de 2007 16:57
Assunto: 320 Carros - Confidencial

Eduardo Garcia da Silveira Filho
Tradutor Juramentado
Matrícula JUCESP Nº 830

Prezado Friedrich,

Chegamos à seguinte situação sobre os 320 carros:

- 1) Ficaremos como sub fornecedor para 220 Trailer-Boogies (110 Carros) e 160 Inversores Auxiliares (320 Carros). Esta entrega estará condicionada aos preços finais dos trens (que é público).
- 2) Seremos o líder para a próxima Proposta da CPTM para 80 a 96 Carros (linha de financiamento do BID) que deve acontecer dentro dos próximos 60 dias. Teremos a Mitsui como nossa parceira de consórcio. A empresa coreana ficará fora desta Proposta e o fornecedor francês seria considerado um sub fornecedor na mesma base em que somos atualmente.

Para o item #2 precisaremos de amplo suporte da TS TR bem como da sua parte, pois nossa posição será muito forte e o estabelecimento no local será imprescindível pois a pré-qualificação exigirá isto a fim de evitar que estrangeiros indesejáveis aproveitem a oportunidade. No futuro próximo Missawa viajará para a Alemanha a fim de sentar-se com a TS TR para preparar a proposta.

Finalmente uma prorrogação de última hora pode ocorrer para a Proposta real e neste caso se o cliente fizer isto com pelo menos 2 semanas um consórcio poderia ser formado para os 320 carros.

1459. Contudo, Siemens acabou por desistir de participar da licitação de 320 carros, o que não lhe impediu de continuar a tentar o acordo em relação à licitação de 64 carros, a ser lançado em seguida. Em e-mail de Lothar Dill para Jochen Wiessner, com cópia para Michael Kerling e Stephen Robillard (todos da Siemens), consta que, **quanto à licitação dos 64 carros, eles se reuniriam com Alstom, Hyundai-Rotem e Mitsui para adotar as medidas cabíveis**, o que, como demonstrado nos autos, incluía a subcontratação e o fornecimento cruzado entre as empresas (fls. 954/955):

A proposta deve ser apresentada até 2 de outubro de 2007, a prorrogação que solicitamos foi rejeitada. Portanto, a TS TR CR⁴⁸² não vai apresentar proposta. Os riscos relacionados à produção local, às datas de entrega, etc. eram muito grandes. O preço pretendido de aproximadamente 1,2 milhões de Euros por carro não foi conseguido (é aproximadamente 2,0 milhões de euros por carro). Não conseguimos atrair os consultores como a Mitsui. A Mitsui é parceira de consórcio da Rotem.

As conversas da LG com outros fornecedores demonstram que a Rotem, a Alstom e a Mitsui estão interessadas na Siemens como sub fornecedora? (Por exemplo, SoS por 1/3 dos bogies e entrega de componentes de tração?)

Que eu saiba, isto não está garantido, no entanto, pode até ser uma estratégia política.

⁴⁸¹ Infere-se que empresa coreana seja a Hyundai –Rotem, tendo em vista a sua nacionalidade.

⁴⁸² Segundo os Signatários, trata-se de uma divisão pertencente a Siemens Ltda Transportation Systems Trains Commuter Rail.

VERSÃO PÚBLICA

Tendo em vista que o novo projeto deve ser colocado nas próximas semanas (80 carros), vou encontrar com a Mitsui, Rotem, e Alstom, em particular, no Brasil, para esclarecer a situação e medidas a serem tomadas. (grifo nosso)

1460. Aliás, o e-mail abaixo, de Marco Missawa (Siemens) a Lothar Dill (Siemens AG), com cópia a Nelson Marchetti, Daniel Leibold, Michael Kerling e Ludwig Scheele (todos da Siemens), deixa claro o acordo entre as empresas em que tentaram dividir o escopo das licitações, em especial a que visava adquirir 320 carros, e já delinearam as bases do acordo para a licitação dos 64 carros (fl. 1593, grifos nossos).

Na última licitação (320 carros), combinamos com o consórcio Alstom-Mitsui-Rotem, no caso de eles conseguirem o fornecimento, um direito de preferência para um possível fornecimento de 210 vagões (sem motor, 1/3 deles) e 160 HBUs (100%).
(...)

Além disso falou-se sobre a possibilidade futura de uma licitação de 64/80 carros (o cliente ainda se decidiu pelo número exato). Neste caso seria formado um consórcio entre Siemens e Mitsui (de acordo com o desejado). A participação no fornecimento do consórcio ainda deve ser definida (em princípio, igual à da S3000, 1ª série). A Alstom teria, corretamente, proposto o mesmo procedimento conosco, ou seja, aceitar um direito de preferência para o fornecimento de componentes (por exemplo, das carrocerias??) a serem definidos pelo consórcio Siemens-Mitsui.

A Mitsui também deveria cuidar para que a Rotem não participasse desta licitação.

Por essa razão julgamos conveniente realizar uma reunião somente com a Mitsui. Nesta reunião devem ser combinados por escrito os próximos procedimentos estratégicos. Dependendo do resultado desta reunião ou quando for decidido em conjunto, poderemos combinar outras reuniões com Alstom e/ou Rotem.

(...)

Também seria interessante ter uma ideia da possível divisão do fornecimento (pelo menos grosso modo) entre Siemens e a Mitsui, assim como sobre possíveis áreas de interesse entre o consórcio e a Alstom.

1461. Corroborando que as empresas se organizaram para frustrar o caráter competitivo das licitações promovidas pela CPTM, observa-se e-mail apreendido na Alstom, em que Luiz Ferrari (Alstom) enviou a Ruy Grieco (Alstom) documento que analisava as oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pela CMSP. Dentre elas, destaca-se a licitação para aquisição de 320 trens pela CPTM – à época, já com as propostas comerciais entregues – em relação a qual consta o seguinte (fls. 1415/1419 do “Apartado”);

Sugestão de Divisão de Escopo:

(...)

40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em três partes entre Alstom, ROTEM e CAF. (grifos nossos)

VERSÃO PÚBLICA

1462. A partir dos fatos do procedimento licitatório, verifica-se que na licitação para os 320 carros, a Alstom e a **Hyundai - Rotem**, integrantes do Consórcio NOVOTREM junto com a Mitsui, eram concorrentes da CAF, bem como que na data desse e-mail, 22 de outubro de 2007, já era de conhecimento público que a CAF estava classificada em 1º lugar e o Consórcio NOVOTREM em 2º lugar. Tendo tais empresas já apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, uma negociação de divisão de escopo entre elas, pode impactar o resultado de efetiva concorrência no certame, a confirmar que tais negociações tinham caráter anticompetitivo.

1463. Além disso, nesse mesmo período, a **Hyundai-Rotem** solicitou uma cooperação estratégica com a Siemens para o projeto de fornecimento de 320 carros. Como ainda estava em discussão a pré-qualificação da CAF no processo licitatório dos 320 carros, a **Hyundai-Rotem**, membro do consórcio Alstom que considerava ter 3º lugar, propôs à Siemens cooperação para desqualificar a CAF. Caso isto ocorresse, a Siemens, que, de acordo com a percepção das empresas à época, teria apresentado a 2ª melhor proposta, seria contratada para o fornecimento dos 320 carros e, assim, a **Hyundai-Rotem** forneceria parte do contrato com a Siemens, conforme e-mail trocado entre funcionários da Siemens, em 21 de março de 2008 (fls.1643/1649):

(...)

De acordo com a H-Rotem,

A licitante mais baixa é a CAF, a Siemens é a segunda e a H-Rotem/Alstom é a terceira. Mas segundo o entendimento da H-Rotem, a CAF não consegue obedecer aos regulamentos do BIRD e desta forma será DESQUALIFICADA.

Se a CAF for desabilitada, a H-Rotem entende que a Siemens poderá ser a contratada. Após o anúncio das propostas, a Alstom está entrando em contato com a CAF informalmente para dividir o trabalho embora a Alstom seja a licitante juntamente com a H-Rotem.

A H-Rotem está entrando em contato com o cliente CPTM e com o BIRD para debater o assunto e assume que a Siemens também está fazendo isto.

A H-Rotem exige: 1) Que a Siemens também participe ativamente para contribuir com a desqualificação da CAF, 2) se a Siemens for contratada, a H-Rotem quer participar no projeto em cooperação com a Siemens. (grifos nossos)

1464. A tentativa de desqualificar a CAF também foi tratada em troca de e-mails entre Alexander Flegel (Siemens AG) e Woo Dong IK⁴⁸³ (Gerente Geral da Hyundai-Rotem), em 10 de abril de 2008 (fl. 1660):

2. 64 carros da CPTM (São Paulo)

⁴⁸³ O Sr. Woo Dong IK terá sua responsabilidade apurada no Processo Desmembrado.

VERSÃO PÚBLICA

Tanto quanto é de meu conhecimento, o anúncio público deste projeto aconteceu em março. Estariamos muito interessados em participar desta cotação com a Rotem. Em relação a este projeto, lembrei-me de sua gentil pergunta, se queremos cooperar no projeto de 320 carros da CPTM. Pensando nisto, seria adequado tentar desqualificar a CAF (que é neste momento a licitante No. 1 para o projeto de 320 carros da CPTM) e combinar ambos os projetos e ganhar a concorrência com a Rotem e a Siemens juntas.

1465. O e-mail acima foi respondido pelo **Sr. Woo Dong IK (Gerente Geral da Hyundai-Rotem)** no mesmo dia, com a seguinte observação: “*Prezado Sr. Flegel, obrigado pelo e-mail abaixo que foi encaminhado internamente para as pessoas responsáveis*”⁴⁸⁴ (fl. 1659).

1466. Aqui, importante enfrentar o argumento da Hyundai-Rotem sobre não haver sua aceitação em relação à proposta feita pela Siemens para tentar desqualificar a CAF.

1467. Inicialmente, destaca-se que, em sua defesa administrativa, a própria Hyundai-Rotem confirma sua participação no consórcio integrado por Alstom e Mitsui, na licitação para aquisição de 320 carros, ou seja, na data do e-mail acima, Siemens e Hyundai-Rotem eram concorrentes. Tal fato, por si só, demonstra o conteúdo anticompetitivo do e-mail.

1468. Em segundo lugar, nota-se que o e-mail da Siemens foi efetivamente recebido pela Hyundai-Rotem e ao invés de refutar a proposta para tentar desqualificar a CAF, o Sr. Woo Dong IK (Gerente Geral da Hyundai-Rotem) indica que iria encaminhá-lo para as pessoas responsáveis, o que, especialmente, na ausência de uma explicação nesse sentido, no mínimo comprova o contato entre concorrentes e, no contexto das demais provas, permite corroborar a ocorrência do cartel ora investigado.

1469. Mais que isso, na declaração escrita apresentada (0234355), o próprio Sr. Woo Dong IK explicou que esteve envolvido nas negociações para participação da Hyundai-Rotem na concorrência internacional n. 3834722011 (aquisição de 320), o que demonstra, em conjunto com o cargo de gerência por ele ocupado, seu conhecimento do contexto envolvido para compreender plenamente do que tratava este e-mail.

1470. Ademais, dez dias depois do e-mail acima, em 20 de abril de 2008, Lothar Müller (Siemens AG) enviou e-mail a Nils-Thorsten Harfst (Siemens AG), alertando sobre os dois cenários, quais sejam: (i) contando com a desqualificação da CAF, a Siemens poderia subcontratar a Hyundai-Rotem para adimplir o escopo do contrato ou (ii) dividi-lo com a CAF (fl. 1675):

⁴⁸⁴ No original: Dear Mr. Flegel, Thank you for the below mail which internally circulated to the Persons in Charge.
680

VERSÃO PÚBLICA



TRADUÇÃO Nº 170

LIVRO Nº 02

FLS. Nº 2/3



De: Flegel, Alexander
 Enviado: 5 de maio de 2008 12:10:19
 Para: Mueller, Lothar
 CC: Olschewski, Joerg
 Assunto: AW: ENC: CONCORRÊNCIA 8057822011 - FORNECIMENTO DE 08 TRENS DE 08 CARROS PARA A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

Importância: Alta

Prezado Marco,

Muito obrigado pelo seu e-mail relacionado à licitação de 64 carros da CPTM!

A reunião em Seul em 21 de abril com a Rotem foi muito boa e proveitosa. A SET afirmou que a CAF é a licitante preferida pela CPTM. A CPTM sabe que a diferença de preço entre a CAF e a Siemens é enorme. Portanto, o governo pode tentar uma nova licitação se a Rotem / Siemens forem desqualificadas. A Siemens está conversando abertamente com a CAF. No momento a Rotem faz parte de um consórcio. Após uma possível nova licitação da CPTM a Rotem está liberada de suas obrigações (vencimento do termo de constituição do consórcio). Sob o ponto de vista atual, a Rotem quer cooperar com a Siemens

A solução seria uma contra cotação da Rotem / Siemens considerando que a Rotem e a Siemens devem zerar a diferença de preço. Se a CAF for desqualificada e o cliente realizar um novo processo de licitação, a Rotem e a Siemens devem fazer um acordo de cooperação a respeito de como trabalharem juntas imediatamente.

Nossa ideia era combinar a licitação dos 320 carros da CPTM com a licitação para os 64 carros. Entraremos em contato com a pessoa na Rotem e combinaremos com eles os próximos passos. No momento a Siemens está aguardando uma resposta por parte da CAF em relação a uma divisão de escopo ou uma possível desqualificação.

Saudações da Alemanha,
 LoMue

1471. Finalmente, e-mail apreendido na Alstom, e enviado por Cesar Ponce de Leon a Isidro Quinonero, Antonio Oporto e Luiz Ferrari (todos da Alstom), traz os desdobramentos do processo de negociação para divisão. Utiliza-se linguagem cifrada, em referência explicada no mérito ao “amigo boina” (funcionário da CAF), a “los rubios” (os “loiros” seriam Siemens) e ao “amigo amarillo” (amigo “amarelo” seria a **Hyundai -Rotem**), além de referência à compensação – em caso de colaboração – nas licitações para manutenção e reabilitação de trens da CPTM (fls. 1306/1308 do “Apartado”, tradução livre):

Falei com meu amigo boina. Ele disse que todo o problema são os “loiros” que querem tração e bogies para 102 e 320. Disse que também o amigo “amarelo” está ameaçando com uma liminar.

Estaria de acordo com acompanharmos em 64 e que, com alguma mudança, falemos amigavelmente sobre manutenção e reabilitação. (...) Pede ajuda com os “loiros”. (grifos nossos)

VERSÃO PÚBLICA

1472. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes e documentos apreendidos na sede das empresas Representadas.

1473. Diante disso, as condutas praticadas pela empresa Hyundai constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.7 IESA Projetos Equipamentos e Montagens S/A

1474. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da empresa IESA Equipamentos e Montagens S.A. (“IESA”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1475. Tais condutas foram operacionalizadas por meio da pessoa Fleury Pissaia (Conselheiro Administrativo da IESA). Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa IESA em conduta anticompetitiva. A seguir, por **princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas** que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1476. A empresa IESA participou do cartel, tendo sido comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Metrô DF, (ii) Boa Viagem – CPTM e (iii) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo.

(i) Metrô DF

1477. A IESA participou de acordos anticompetitivos no projeto supramencionado, realizado em 2005. Em síntese, o acordo anticompetitivo contou com a participação das empresas Alstom, Siemens, MPE, MGE, Serveng, IESA e TCBR, que acordaram a divisão do escopo do projeto por meio da subcontratação do consórcio perdedor pelo consórcio vencedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) e 48% para o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng), além de preverem também a subcontratação da MPE, com vistas a operacionalizar a divisão de escopo definida entre as empresas.

1478. Nesse sentido, evidencia-se sua participação no conluio por meio de contatos com concorrentes por meio de documento denominado Memória de Negociações (ou “ata”), em que combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto, antes da apresentação das propostas (fls. 597). Neste documento, previa-se que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR (Consórcio Metrô Planalto) e 48% do volume total para o Consórcio Siemens/Serveng

VERSÃO PÚBLICA

(Consórcio METROMAN). Ressalta-se que as empresas formavam consórcios concorrentes, no momento da assinatura e negociação deste documento (destaques nossos):

Memória de Negociações

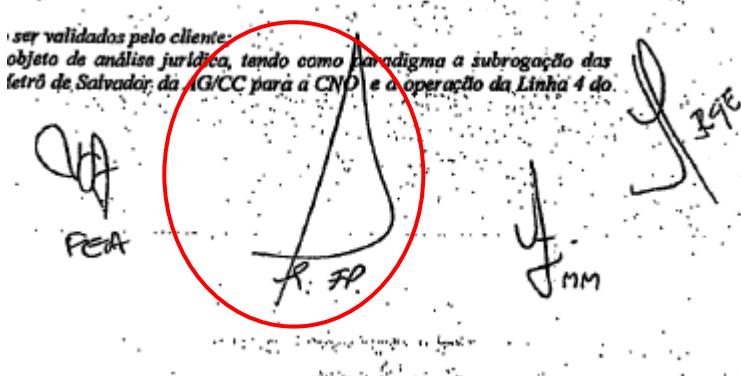
CONDIÇÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

1. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16%-14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.
3. Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.
4. No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.
5. No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.
6. Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.
7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual¹⁸³.

1479. Ressalta-se que este documento foi assinado pelo representante da empresa IESA, Fleury Pissaia, com a assinatura “FP”:



1480. Anotação manuscrita apreendida na Serveng também demonstra que a IESA estava envolvida na divisão do escopo do projeto de manutenção do Metrô DF e com porcentagens

VERSÃO PÚBLICA

idênticas a do documento colacionado acima e assinado por funcionário da empresa, qual seja, de 52% para o Consórcio Alstom, IESA e TC/BR e 48% para o consórcio Siemens e Serveng, inclusive com os exatos percentuais de cada empresa no contexto do consórcio. Portanto, apesar da IESA arguir que desconhece a existência de tal documento, veja-se que ele contém as mesmas informações de documento assinado por seu funcionário, o que comprova a sua participação e ciência quanto aos acordos anticompetitivos (fls. 1584/1586 do “Apartado”, grifos nossos):

	R\$	%	
① Gerenciamento	- 620.298,11 ✓	10,7136	257
② Ventiladores	- 292.390,56 ✓	5,050.	
③ Material Rod	- 1097.405,41	18,9539.	
④ SCT	- 1137.368,84 /	19,6441	A
⑤ Energia	- 1.215.808,86 /	20,9989 *	
⑥ Vias l	- 884.772,92 /	15,2816 *	
⑦ Ed. f.	- 541.810,30 ,	9,3579 *	
	5.789.865,-	100%	

Siemens - 69,5% - 4.023.956,17.

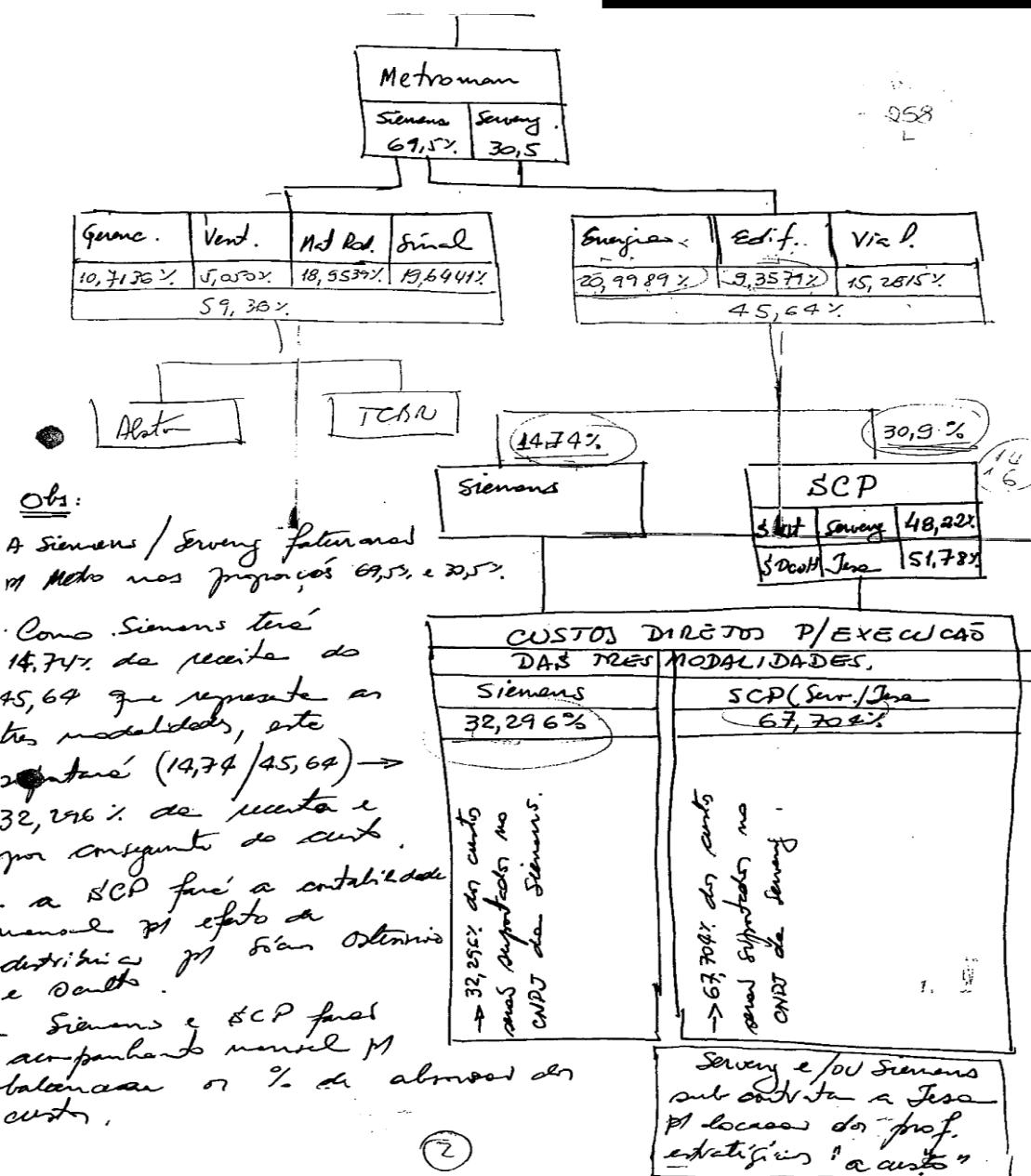
Serveng - 30,5% - 1765.908,83
 $16 + 14,9 = \underline{30,9}$

Ac

Siemens	- 33,1	1.916.445,31
Alstom	- 32,-	1.852.756,80
TC/BR	- 4,-	231.594,60
Serveng	- 14,9	862.589,88
Jesa	- 16 -	936.378,40 > 1.789.061

(1)

VERSÃO PÚBLICA



1481. Também se destaca outro e-mail, enviado por Everton Rheinheimer (Siemens) para o Newton Duarte (Siemens), em momento anterior a apresentação das propostas. Nesta comunicação, já é mencionada a divisão observada no documento acima apresentado com previsão de parte do escopo para a IESA (fls. 576/577 destaque nossos):

Depois de muitas discussões, chegamos a um **acordo com a Alstom, onde o Consorcio Alstom / IESA / TCBR ficaria com 52% do volume total e o nosso Consorcio com 48%**. Resolvemos ceder nos 2%, pois o Ramon F. estava irredutível quanto à divisão 50%-50%, alegando que não teria aprovação da França. Para mostrar boa vontade e para não colocar em risco todo o processo, resolvemos mostrar flexibilidade e aceitar a diferença de 2%.

VERSÃO PÚBLICA

1482. Outro documento não só demonstra de forma mais evidente a divisão como a constata. Trata-se de e-mail intitulado “div MDF” enviado pelos Representados Wagner Ribeiro (Alstom) e Luiz Ferrari (Alstom), apreendido na sede da Alstom, (fls. 1138/1140 do “Apartado”). Neste documento, também com data anterior a “Memória de Negociações”, foi anexada planilha com divisão referente ao projeto Metrô DF, sendo mencionado o “Grupo 1” (Alstom, IESA e TCBR) e o “Grupo 2” (Siemens, MGE e Serveng), exatamente na mesma proporção acima verificada na “Memória de Negociações” (destaque nosso):

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,5			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9					33.795,9
Total		441.135,8	141.334,8	70.369,8	17.645,5	146.132,8	65.652,9
			32,0%	16,0%	4,0%	33,1%	14,3%
			52,0%			48,0%	
						SI = 22,1% 97.421,8	
							M = 11,0% 48.710,9

(ii) Boa Viagem – CPTM

1483. Os acordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, TTrans, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência nº 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência nº 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência nº 8488402011: Lotes C1 e C2 – Alstom; Lote C3: Bombardier; Lote C4: IESA; Lote C5: Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência nº 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE).

1484. Nesse sentido, destaca-se e-mail trocado entre funcionários da Siemens, anterior a publicação dos editais, no qual é afirmado que as empresas iriam dividir os lotes das licitações entre as “4 fornecedoras grandes” (Alstom, Siemens, Bombardier e TTrans), enquanto as menores seriam subcontratadas ou venceriam lotes residuais. De acordo com o e-mail, a IESA seria uma subfornecedoras/subcontratara. A leitura deste documento deixa claro que haveria

VERSÃO PÚBLICA

divisão do escopo, mencionando, inclusive, qual seria o projeto de cada uma das empresas. Por fim, menciona-se que seriam iniciadas as reuniões, com a IESA e MGE, a respeito da forma de trabalho cooperativo dentro do grupo (fls. 872/889, grifos nossos):

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por **objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttranz). Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.**
- ✓ No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas. Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes.** De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (aproximadamente 25% do total do pacote)
- ✓ Reflita: obviamente que todas as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.
- ✓ **Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL⁴⁸⁵ assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...].**

1485. Posteriormente ao e-mail acima colacionado, há comunicação estabelecida entre representantes da Siemens, igualmente antes da publicação dos editais, sobre as definições estratégicas internas e mecanismos para impedir a entrada de empresas não alinhadas. Além disso, é mencionado o **agendamento de reunião com a IESA para definição do escopo**, a nomeação de responsáveis para lidar com a IESA, por fim, pergunta-se se esta empresa já sabia das condições para trabalhar com o grupo (fls. 913/915, grifos nossos):

1. **Definições estratégicas internas** (questões mais urgentes: vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]?)

ou

vamos fazer algo para impedir a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc.] ou isso fica a cargo da Procint?

⁴⁸⁵ LuL - *Lieferungen und Leistungen*, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

VERSÃO PÚBLICA

Ou a IESA, de nosso grupo de atuação, já sabe das condições para participar conosco

etc.)

2. reunião com IESA para definição do escopo;

3. montagem do grupo de trabalho: estabelecer quem é responsável em cada empresa por que parte dentro da proposta (em particular nomear responsáveis para a IESA e MGE que estejam de fato disponíveis durante as festas)

1486. Logo em seguida, é dito que a Representada **IESA** deveria apresentar proposta para alguns lotes, ou seja, **deveria dar lances de cobertura em alguns lotes** (fls. 913/915, destaque nossos):

Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com **MGE e IESA**. Segundo nossos entendimentos com o **‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes**. Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.

1487. Em outro documento, a **IESA** é mencionada como ciente das negociações com o “Grupo”. Isso porque é relatada a dificuldade de relacionamento com a Representada questionando, inclusive, quais os mecanismos de prevenção poderiam ser adotados em caso de “corrida por fora” (fls. 917/918, destaque nosso):

Projeto Boa Viagem CPTM

I) Temas a serem discutidos com os consultores:

(...)

b) **Matrix de cobertura:** Siemens sugere fazer **uma proposta de cobertura** para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011

c) alterações no escopo de fornecimento (aumento com relação ao escopo “acordado”): Marcadas em vermelho na tabela.

d) Informações não oficiais sobre possível não contratação nos lotes⁴⁸⁶:

A1 – 10 trens S1600 (Alstom);

B1 – 12 trens S5500 (Bombardier).

Devido a situação real da frota (alto investimento);

É de conhecimento geral?

⁴⁸⁶ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, a não contratação era uma possibilidade aventada em razão do baixo orçamento disponibilizado pela CPTM para a realização do projeto.

VERSÃO PÚBLICA

Consequências para os grupos devido a desestabilização dos pacotes?

e) Como as empresas subcontratadas de outros grupos estão reagindo? (p. ex. Mendes Jr.)?⁴⁸⁷

f) Comunicar dificuldades iniciais em relação à subcontratada IESA e possíveis consequências em caso de “corrida por fora”. Quais mecanismos de prevenção poderiam ser adotados?

g) Mecanismos de proteção contra fornecedores “não convidados” (p. ex. CCC, Mitsui).⁴⁸⁸

1488. O trecho “*Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011*” aponta claramente a adoção da estratégia de cobertura entre as licitantes para se dar uma aparência de competitividade ao certame. Aliás, tal fato é confirmado pela análise do procedimento licitatório. Nessa licitação⁴⁸⁹, a Siemens concorreu como integrante do Consórcio NOVOTREM, em conjunto com a MGE, e ficou na segunda colocação atrás do Consórcio TTrans/MPE.

1489. Corroborando todo o plano fático aqui demonstrado, demonstrou-se, ao longo do mérito, que a IESA foi a única concorrente do Consórcio BT Brasil nesta concorrência, o que corrobora o trecho sobre as propostas de cobertura em alguns lotes. Aliado a isto, constata-se que cada uma das empresas ficou com pelo menos uma parte do projeto, no caso da IESA foram os lotes A2 e C4, resultando em valores finais próximos entre as empresas concorrentes neste projeto:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$14.829.970,83
8487402011 – Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil ²²¹ (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
8488402011 – Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$1.927.201,00
	C4	IESA	R\$23.283.977,70
	C5	Consórcio Novotrem (Siemens e MGE) ²²²	R\$54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 – Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio T'Trans/MPE (T'Trans e MPE) ²²³	R\$83.697.084,12

⁴⁸⁷ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, os “outros grupos” mencionados seriam formados pelas empresas que não participaram da licitação, como Mitsui, CCC e Mendes Jr.

⁴⁸⁸ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, as empresas dos “outros grupos” não participaram da licitação.

⁴⁸⁹ Destinada a contratação, em lote único, de serviços técnicos especializados de revisão geral de 22 Trans-Unidade Elétricos (TUEs) da Série 4400.

VERSÃO PÚBLICA

(iii) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô de São Paulo

1490. No que se refere ao projeto Reformas das Linhas 1 e 3 – Metrô de São Paulo, segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, **IESA**, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

1491. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio MODERTREM - Alstom/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTTRENS - MPE/TTRANS/ Temoinsa).

1492. Diante disso, destaca-se tabela, apreendida tanto na CAF quanto na Temoinsa, o que reforça a importância deste documento, pois não haveria como duas empresas diferentes teriam posse do documento, a não ser por uma justificativa: a efetiva realização da reunião entre as “10 empresas”, o que incluía a **IESA**. Tais encontros ocorreram pouco após a primeira publicação do edital, na qual foram levantadas quatro opções para divisão do projeto, reforçando que a quarta opção seria a melhor. Verifica-se que **a IESA estava incluída nestas**

VERSÃO PÚBLICA

simulações de divisão. Inclusive, veja-se que na “3^a opção”, a IESA aparece como possível subcontratada (fls. 540 do “Apartado, destaques nossos”):

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO		
1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas) * considerando IESA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE LOTE 2 - 25 TUE LOTE 3 - 22 TUE 849.000.000,00 389.000.000,00 344.000.000,00		
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IESA = não cabe
Tj = 0,645		
IESA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IESA fariam parte do(s) outros lotes Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPÇÃO Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE LOTE 2 - 25 TUE LOTE 3 - 22 TUE 849.000.000,00 389.000.000,00 344.000.000,00		
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IESA = 1,0		
8,49	3,89	3,44
3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE LOTE 2 - 25 TUE LOTE 3 - 22 TUE 849.000.000,00 389.000.000,00 344.000.000,00		
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IESA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IESA = 0,25 (sub)		
8,49	3,89	3,44
A MELHOR		
4a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE LOTE 2 - 25 TUE LOTE 3 - 22 TUE 849.000.000,00 389.000.000,00 344.000.000,00		
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IESA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IESA = 1,17		
8,49	3,89	3,44

1493. Quanto ao indício acima, a IESA argumenta que seria um documento inconsistente, haja vista que em tal planilha há porcentagem prevista para a empresa quando, na verdade, apenas o consórcio BT (Bombardier e Tejofran) apresentou proposta para o Lote 1. No entanto, o fato do resultado das licitações não corresponder exatamente ao que estava registrado em e-mails, manuscritos e planilhas não significa que não houve acordo entre concorrentes. Aliás, como se sabe, cartel na legislação brasileira é considerado um ilícito por objeto, de maneira que não é

VERSÃO PÚBLICA

necessário demonstrar a sua concretização ou dano, bastando ser demonstrado o intuito de estabelecer um arranjo anticompetitivo entre concorrentes, tal como demonstra a tabela acima.

1494. Logo após a realização desta reunião e antes da apresentação dos documentos de habilitação e propostas comerciais, foi enviado e-mail entre funcionários da Temoinsa, o qual continha novas propostas de divisão do escopo da licitação entre os concorrentes que já simulavam divisões de valores entre elas em face dos lotes que poderiam ser vencidos. Mais uma vez, a IESA é mencionada neste documento como parte da divisão a ser feita (fls. 563 do “Apartado”, destaque nossos):

“MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO
PROPOSTA DE DIVISÃO

divisão em 16 quotas

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
C = 247,2	S = 247,2	A = 244,2
Bo = 247,2	TMI = 42,8	IESA = 99,8
TT = 99,0	MGE = 99,0	
MPE = 99,0		
TMI = 57,6		
TJ = 99,0		
849	389	344

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO
PROPOSTA DE DIVISÃO

divisão em 15 quotas

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
C = 237,5	S = 238,0	A = 239,0
Bo = 237,5	TMI = 46,0	IESA = 105,0
TT = 105,0	MGE = 105,0	
MPE = 105,0		
TMI = 59		
TJ = 105,0		
849	389	344”

VERSÃO PÚBLICA

1495. Reforçando este contexto, há outro documento apreendido na Temoinsa que evidencia nova divisão do Lote 1, pressupondo duas divisões do lote 1 entre Alstom, MGE, **IESA**, MPE, Temoinsa e TTrans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00⁴⁹⁰ entre as empresas. Este documento é de data posterior ao conhecimento da decisão de inabilitação do Consórcio BT azul (Bombardier e Tejofran), o que motivou esta nova divisão (fls. 554 do “Apartado”, destaque nosso):

1496. Finalmente, mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão do escopo quanto a concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212. Neste documento, são evidenciados os valores exatos dos vencedores, antes mesmo da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes. Ressalta-se, a partir da leitura da tabela abaixo, a seguinte informação: "No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e

⁴⁹⁰ O orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSÃO PÚBLICA

IESA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a TTrans (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO								
REVISADO EM 19/03/2009								
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70	
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00		
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67					375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95
* JÁ DEFINIDOS								
Explicações	Noo lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consorcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IESA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans. No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))							

1497. Os resultados verificados após a realização do certame permitem concluir não só pela efetiva comunicação entre as empresas concorrentes, mas também a participação da representada IESA no conluio.

1498. Ademais, importante mencionar que apesar da Representada sustentar em sua defesa administrativa que nenhum documento foi produzido pela própria, isto não quer dizer que a empresa não esteve envolvida nos acordos ilícitos. Conforme amplamente demonstrado em sua individualização e ao longo de mérito da presente Nota Técnica, a IESA estava presente em documentos encontrado em sede de outras empresas que por vezes se apresentaram como concorrentes nas licitações. Tais documentos demonstravam as consolidações das alocações privadas, dividindo ilicitamente entre as participantes os objetos licitados.

1499. Por fim, é importante esclarecer que embora a empresa IESA seja citada em outros certames, como a 1º e a 3º rodada do projeto de manutenção dos trens da Série 2000, 3000 e 2100, não foi formado um conjunto probatório de provas que comprovasse sua participação. Ainda que seu nome seja mencionado nos documentos, em nenhum deles há sequer sua assinatura, resposta ou comprovação de participação em reunião, assim, constituindo apenas simples menções feitas por terceiros. Tal empresa nem ao menos participa dos lotes envolvidos no certame.

1500. Dessa forma, as condutas adotadas pela empresa IESA constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.7.1 Fleury Pissaia

1501. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Fleury Pissaia em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar

VERSÃO PÚBLICA

preços, dividir mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1502. Fleury Pissaia foi Conselheiro Administrativo da IESA à época da conduta e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 597. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1503. Nesse sentido, o documento supramencionado refere-se ao projeto Metrô DF. Fleury Pissaia assinou documento denominado “Memória de Negociações”, na qual eram explícitos os percentuais proporcionais das empresas quanto a sua participação no projeto. Neste documento também foi acertado os preços a serem apresentados na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor apresentado pelo Metrô DF. Ao final do documento, encontra-se sua assinatura identificada com suas iniciais “FP”, de Fleury Pissaia.

1504. Veja-se que tal “Ata” constitui prova irrefutável não só de que as empresas integrantes dos Consórcio Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e o Consórcio METROMAN (Siemens/Serveng) agiram em conluio, mas também constitui consolidação das tratativas feitas pelas empresas na véspera da data de apresentação de propostas, com objetivo claro de forjar o caráter competitivo desta concorrência. Isto porque tal documento demonstra a divisão de mercado e combinação de preços, que estavam próximos ao orçamento do Metrô DF – o que indica, também, a apresentação de preços supracOMPETITIVOS, evidenciando a ocorrência de prejuízo aos cofres públicos.

1505. Além disso, esse documento prevê a divisão do escopo entre as empresas com os exatos percentuais previstos em documentos apreendidos na Alstom e na sede da Serveng. Portanto, esta SG/CADE não acredita ser razoável que a “Ata” trata de mera especulação e prospecção de cenários, mas sim de acordo entre as empresas Alstom, IESA, TCBR, Siemens, Serveng, MPE e MGE, nos termos descritos nesta nota técnica, para forjar o caráter competitivo da Concorrência nº 003/2005, promovida pelo Metrô DF entre os anos de 2005 e 2007, dividindo o seu escopo, inclusive por meio da subcontratação do consórcio perdedor, definindo os preços a serem apresentados por cada consórcio concorrente.

1506. Assim, conclui-se, em razão do acima exposto, que o Representado Fleury Pissaia participou das discussões de divisão do escopo da licitação, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.8 Mitsui & Co Brasil S.A (sucessora da Mitsui Brasileira Importação – Exportação S/A)

1507. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da empresa Mitsui & Co Brasil S.A (“Mitsui”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes para fixar preços, dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1508. Tais condutas foram operacionalizadas por meio de Masao Suzuki, Vice-Presidente da divisão de transporte da Mitsui até 2008 e posteriormente assumiu cargo de consultor interino Sênior da Mitsui, cuja individualização é feita em seguida.

1509. Ao longo da instrução, conforme tabela colacionada acima, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, **por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas** que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1510. A empresa Mitsui participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Linha 5 do metrô São Paulo - CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 1ª rodada - CPTM; (iii) Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) - CPTM; e (iv) Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM.

(i) Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo - CPTM

1511. Ao que se refere à concorrência da **Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo**, conduzida pela CPTM, foi comprovado que Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport, DaimlerChrysler (atualmente Bombardier), CAF, **Mitsui** e TTrans acordaram a divisão do escopo da licitação. Tal acordo foi implementado por meio de um reconsorciamento – o que representou, ao fim e ao cabo, a supressão de proposta dos consórcios concorrentes constituídos no início do processo licitatório (Metrô Cinco⁴⁹¹, Adtranz Total Rail Systems⁴⁹², Alstom⁴⁹³ e SICAF⁴⁹⁴) – com vistas à apresentação de proposta única no certame. Isso foi realizado mediante o Consórcio SISTREM, formado pela união de consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

1512. Referente a este certame, a Mitsui, após a fase de pré-qualificação, se reuniu com empresas concorrentes para dividir o escopo do Projeto da Linha 5 e acordar que não haveria competição entre as empresas. Inclusive, segundo o relato dos Signatários, a maior parte das reuniões ocorria no próprio escritório da Mitsui (fls. 70/71).

1513. Nesse sentido, destaca-se documento mantido por Peter Rathgeber, Gerente de Vendas da Siemens AG, em que eram anotadas as negociações relativas ao projeto Linha 5 do Metrô São Paulo (fls. 1380/1385). Alguns trechos deste documento citam as negociações com a

⁴⁹¹ Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.).

⁴⁹² Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.)

⁴⁹³ Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport).

⁴⁹⁴ Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF)

VERSÃO PÚBLICA

Mitsui, além de diversas outras reuniões com empresas concorrentes que tinham caráter claramente anticompetitivo (grifos nossos):

4 de novembro de 1999

“ADtranz⁴⁹⁵, Mitsui e Siemens devem receber uma porcentagem ainda a ser decidida como ‘subfornecedores nomeados’.

No dia 05/11/99 ocorreu uma reunião dos concorrentes em São Paulo. Se um consenso for encontrado, o resultado da pré-qualificação será publicado.”

5 de novembro de 1999

“O Sr. Orthmann deseja saber o preço total do contêiner de trações e propulsores para a reunião da grande negociação.”

30 de novembro de 1999

“Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) **as “Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz⁴⁹⁶, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.”**

13 de janeiro de 2000

“(...) reflexões são feitas para se chegar a uma assim chamada 'Grande Solução' (**Alstom contrata as partes desqualificadas anteriormente, Siemens, Adtranz e Mitsui como subfornecedores**). No momento não é possível prever se estas reuniões levarão a algum resultado que levasse em consideração, além da VT 3⁴⁹⁷, outros membros de nosso consórcio. Com a gente, e principalmente com a CAF, isto não deve ser feito”.

14 de fevereiro de 2000

“[Por pressão do cliente] a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado’”

16 de fevereiro de 2000

“1) O que faz a Bombardier? Como a ‘grande solução’ não inclui a Bombardier, deve-se partir de um recurso da Bombardier contra a decisão da CPTM, e com isso de um enorme atraso no projeto!?”

2) Com argumentos bons e justificados conseguimos fazer com que a IADB entre com um recurso contra a decisão da CPTM e a nosso favor. Os argumentos ainda são válidos. Se tentarmos agora fazer com que a IADB volte atrás, nós nos tornamos a) não dignos de confiança. B) nos encontramos numa área extremamente suspeita se mais tarde

⁴⁹⁵ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁴⁹⁶ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁴⁹⁷ VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

VERSÃO PÚBLICA

realizarmos o serviço com o consórcio (cartel de oferta) contra o qual queremos reclamar.”

29 de fevereiro de 2000

“Ligaçāo do Sr. Orthmann: no momento ocorre o seguinte em São Paulo:

1) O “acordo” ainda é válido, mas agora inclui também a CAF: CAF recebe os vagões e em lugar destes Siemens recebe outras participações como HBU⁴⁹⁸, controladores de energia e freios,...a CAF parece ter concordado, mas ainda se negocia com a Alstom a respeito dos ‘detalhes’.

2) Os consórcios Siemens-CAF e Adtranz⁴⁹⁹ entregam ‘Propostas/Perdedoras’.

3) A Siemens se une com a CAF (compensação em outros projetos ou algo semelhante...)

[O cliente/ministério deseja a opção 1) (tranquilidade na concorrência). Segundo o Sr. Orthmann este é o único caminho possível.

Problema: VT 4⁵⁰⁰ ainda não está convencida.

Cenário 2) no caso de não ser possível um acordo entre CAF e VT 4!

Cenário 3) : igual a 2)

O Sr. Orthmann refere-se ao Sr. Steffen, que diz que negociações deste tipo devem ser conduzidas pela RG⁵⁰¹.

1514. Além disso, ressalta-se o Memorando de Entendimentos **apreendido na Mitsui**, datado de 18 de abril de 2000 (anterior à formação do consórcio SISTREM) e registrado em cartório, no qual as empresas - Alstom Brasil S.A., Alstom Transport S.A., DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda., Siemens Ltda., Siemens AG e CAF S.A. (todos integrantes de três consórcios até então distintos e concorrentes), juntamente com **Mitsui & Co. Ltd. e a Mitsui Brasileira Importação e Exportação S.A** - estabeleceram "relacionamento empresarial entre as partes, baseado em mútua exclusividade e confiança", visando à apresentação de proposta comercial

⁴⁹⁸ HBU – serviços auxiliares do trem (energia do próprio vagão)

⁴⁹⁹ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

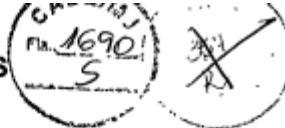
⁵⁰⁰ VT 4 refere-se a uma divisão da Siemens responsável pelos sistemas *turn-key*. De acordo com informações do Sr. Orthmann (Siemens), era de interesse deste setor a realização integral do projeto (*turn-key*). No entanto, com a divisão do escopo, apenas a divisão VT5 seria envolvida no projeto. Isto contrariou a divisão VT4, que teve altos custos na elaboração da proposta e, ao final, não participou do projeto. De acordo com informações do Sr. Orthmann (Siemens), a Siemens não mais considerava a apresentação de proposta pela divisão VT4 como uma opção, pois a Siemens não apresentaria uma proposta independente para o projeto inteiro, apenas forneceria subsistemas em um consórcio.

⁵⁰¹ RG refere-se à subsidiária da Siemens AG no Brasil (“Regionalgesellschaft”) - Siemens Ltda.

VERSÃO PÚBLICA

conjunta na licitação da Linha 5 - Metrô São Paulo (fls. 1690/1695 do “Apartado”, destaque nosso):

MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS



Por este Memorando de Entendimentos, datado de 18 de Abril de 2000, as Partes abaixo relacionadas:

- a) **ALSTOM Brasil Ltda.**, atual denominação social da ALSTOM Transporte Ltda., empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Alameda Campinas, nº 463, 8º andar, Cerqueira César, São Paulo – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 44.682.318/0001-75, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "ABR");
- b) **ALSTOM Transport S.A.**, empresa organizada e existente sob as leis da França, com sede na Avenue Kleber, 25, 75116, Paris, França, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "ATSA");
- c) **DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS (BRASIL) LTDA.**, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Maria Coelho Aguiar, nº 215, Bloco C, 1º andar, São Paulo – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.811.185/0001-14, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "ADTRANZ");
- d) **SIEMENS LTDA.**, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Mutinga, nº 3.800, Pirituba – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 44.013.159/0001-16, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "SBR");
- e) **SIEMENS AG**, empresa organizada e existente sob as leis da República Federal da Alemanha, com sede nas cidades de Berlim e Munique, República Federal da Alemanha, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "SAG");
- f) **CAF – Const. Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.**, empresa organizada e existente sob as leis da Espanha, com sede na Calle Padilla, 17, 6º andar, Madri, Espanha, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "CAF");
- g) **MITSUI Brasileira Importação e Exportação S/A**, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Paulista, nº 1842, 23º andar, Cerqueira César, São Paulo – SP, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 61.139.697/0001-70, neste ato representada por seu representante legal infra assinado (adiante denominada "MB"); e
- h) **MITSUI & CO. LTD.**, empresa organizada e existente sob as leis do Japão, com sede na 2-1 Otemachi 1-chome, Chiyoda, Tóquio, Japão, neste ato representada por seu representante legal infra assinado, (adiante denominada "MBK").

VERSÃO PÚBLICA

CLÁUSULA SEGUNDA – EXCLUSIVIDADE

- 2.1 As Partes e suas respectivas afiliadas, assim entendidas controladoras, controladas e coligadas, deverão cooperar durante o termo do MEMORANDO e do CONTRATO, caso este lhes seja adjudicado, em base de exclusividade para o EMPREENDIMENTO.
 - 2.1.1 As Partes poderão, em benefício da parceria ora estabelecida, atuar no objeto do presente MEMORANDO, através de ou em conjunto com suas respectivas afiliadas, subcontratadas ou não, conforme definido no subitem 2.1 acima, desde que prévia e expressamente autorizado pelo CLIENTE e pelas outras Partes, se for o caso.
- 2.2 Em virtude da exclusividade aqui estabelecida nenhuma das Partes poderá participar, direta ou indiretamente da Licitação para o EMPREENDIMENTO, associada com terceiros ou isoladamente, salvo nas condições estabelecidas pelo presente instrumento.

CLÁUSULA TERCEIRA – CESSÃO

- 3.1 As Partes não poderão, exceto na hipótese da Cláusula Segunda supra, sem a prévia e expressa aprovação por escrito de todas as Partes, ceder ou transferir à terceiros, a qualquer título, parte ou a totalidade de seus direitos, obrigações e responsabilidades decorrentes do presente MEMORANDO.

1515. Ainda quanto a este projeto, o documento interno da Siemens de fls. 403 ratifica que os preços, referentes ao Projeto Linha 5 - Metrô São Paulo, seriam resultados de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios (grifo nosso):

O último contrato administrativo no Brasil da CPTM-São Paulo (Linha 5 do Metrô) foi outorgado ao Consórcio Sistrem (que é composto pelas empresas Alstom, CAF, Mitsui e Siemens no caso do Material Rodante) no valor aproximado de 1.785 USD /veículo (sem incluir os impostos locais – ICMS, IPI). **No entanto, observem que este preço resultou de várias rodadas de coordenação e negociações entre os vários consórcios. Num ambiente livremente competitivo, este nível de preço é difícil de ser mantido, pois seria de se esperar uma forte concorrência de preços.**

1516. Importante ressaltar que em sua defesa administrativa, a Mitsui alega, *in verbis*:

Na prática, podia ser necessário que os potenciais licitantes troquem informações sensíveis do ponto de vista concorrencial, a fim de discutir as vantagens ou desvantagens de participarem em conjunto na licitação e qual papel teria cada licitante em potencial, caso se logrem vitoriosos na licitação. Não é deseável do ponto de vista de política da concorrência, tampouco, proibir tais trocas de informações, uma vez que tal proibição prejudicaria a participação conjunta em licitações e, por sua vez, poderia promover a própria concorrência.

1517. Ou seja, a empresa não só confirma a efetiva troca de informações concorrencialmente sensíveis, como defende tal prática, sob o argumento de que esta seria uma premissa básica para a participação das empresas em licitações públicas.

1518. Ora, veja-se que, de fato, quando empresas pretendem formar um consórcio ou mesmo subcontratar outras empresas, é realmente imprescindível a discussão sobre preços, técnica e divisão de tarefas entre as companhias envolvidas. No entanto, o que se verificou ao longo da instrução probatória é que as empresas – todas as que pretendiam participar do certame – faziam reuniões e firmavam acordos de forma a alocar privadamente todos os interessados naquela concorrência. Dessa forma, consórcios e subcontratações abandonavam o seu caráter

VERSÃO PÚBLICA

legalmente lícito para tornarem-se instrumentos de implementação do cartel. Ou seja, as empresas participavam como concorrentes autônomas durante o processo licitatório quando, na verdade, já haviam decidido quando e quem apresentaria propostas de cobertura ou se absteria de concorrer em troca de uma subcontratação, por exemplo.

1519. No projeto da Linha 5, o que se verificou com relação a Mitsui é justamente esta situação: a empresa que não foi pré-qualificada acabou sendo subcontratada pelo consórcio vencedor. Isto, por si só, em uma situação normal, não seria indício de formação de cartel. No entanto, tal como destacado acima e conforme elucidado no mérito da presente Nota Técnica, a subcontratação foi um meio de implementar o acordo já pré-estabelecido entre as empresas participantes do projeto supramencionado.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) - CPTM

1520. Logo em seguida, ressalta-se a participação da Mitsui na alocação privada do projeto supramencionado.

1521. Tais acordos anticompetitivos estabeleceram a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui, que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame, (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

1522. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao Consórcio COBRAMAN, formado por Alstom, Bombardier e CAF; (ii) a Série 2100 ao Consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e **Mitsui**; e (iii) a Série 3000 à Siemens. As empresas Tejofran e TTrans também participaram desse acordo, sendo posteriormente subcontratadas.

1523. Segundo os Signatários, no início do ano 2000, a Siemens combinou com as empresas Alstom, DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda. (posteriormente adquirida pela Bombardier e Balfour) e CAF (integrantes do Consórcio COBRAMAN) que tal consórcio venceria a licitação da Série 2000, enquanto a Siemens venceria a licitação da Série 3000, cujo edital seria lançado em seguida. A Siemens daria cobertura ao Consórcio COBRAMAN, o que, por sua vez, foi comprovado por provas dos autos, visto que a Siemens na Série 2000 não apresentou dois documentos básicos na licitação e, uma vez desclassificada, não recorreu de tal desclassificação.

1524. Aliás, os Signatários ainda relatam que, após a finalização da licitação da Série 2000, houve nova reunião realizada na sede da Alstom, para discutir sobre a divisão de escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000, em que estariam presentes representantes das empresas Siemens, Alstom, CAF, Temoinsa, Bombardier e **Mitsui**. Conforme amplamente reportado no mérito, tais empresas integravam consórcios concorrentes e as subcontratações eram negociadas previamente à licitação e também na presença de empresas estranhas à relação de subcontratação.

1525. Nesse sentido, destaca-se documento que esboça o Memorando de Entendimentos (“MoU”), que ainda seria firmado entre as empresas **Mitsui**, Siemens e Temoinsa, no qual a

VERSÃO PÚBLICA

Siemens se comprometeria a subcontratar a Mitsui, caso se sagrasse vencedora (fls. 2322 do “Apartado”, grifos nossos):

Dados para preparação dos MOU

P/Q

<u>partes</u>	10 TUE's	48 TUE's
Siemens	70	28
Mitsui	20	12
Temoinsa	10	60

português, pari-passu, pago direto

Dependendo da divisão de escopo físico a responsabilidade técnica fica para cada (conforme seu escopo empresa)

Será feito ajuste necessário nos valores dependendo da definição final do escopo.
Os valores a que se refere à MITSUI são valores contratuais: ex: se a Siemens tem um determinado aumento de valores, a Mitsui tb tem.

Os níveis de preços devem ser iguais

Participação

10 TUE's => Concorrente Siemens / Temoinsa e Mitsui sub-contratadas

48 TUE's =deve ser ressaltado.> Consórcio Siemens + Temoinsa / Mitsui sub-contratada

Para os 48 => Uma nova empresa indicada pela TEMOINSA estará dentro o escopo da TEMOINSA”

1526. Reforçando este contexto de acordo com objetivo de alocar privativamente as licitações, evidencia-se o Memorando acima mencionado, **constando a assinatura do Sr. Masao Suzuki (então vice-presidente da Mistui)**, antes da apresentação dos documentos para habilitação,

VERSÃO PÚBLICA

restando inequívoco o fato de essas empresas terem celebrado acordo a fim de alocar privadamente as licitações 001/01 e 002/01 (fls. 1894/1897 do “Apartado”):

MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS

PREÂMBULO

As PARTES:

SIEMENS Ltda., empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na cidade de São Paulo , na Av. Mutinga, nº 3800, Pirituba,, SP - Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob e nº 44.013.159/0001-16, neste ato representada por seus representantes legais infra assinados (adiante denominada SIEMENS);

MITSUI Brasileira Importação e Exportação S/A, empresa organizada e existente sob as leis do Brasil, com sede na Av. Paulista nº 1842, 23º andar , Ed. Cetenco Plaza Torre Norte, São Paulo – SP, Brasil , inscrita no CNPJ/MF sob o nº 61.139.697/0001-70, neste ato representada por seus representantes legais infra assinados (adiante denominada MITSUI); e,

TEMOINSA do Brasil Ltda., empresa organizada e existente empresa sob as leis do Brasil, com sede na cidade do Rio de Janeiro, na Av. Franklin Roosevelt, nº 115 – sala 303, RJ, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob nº 02.587.355/0001-54, neste ato representada por seus representantes legais infra assinados (adiante denominada TEMOINSA).

VERSÃO PÚBLICA

2. FORMAÇÃO

Para participação nos SERVIÇOS, as seguintes formações estão definidas para apresentação dos documentos de Pré-Qualificação:

2.1. 10 TUEs

SIEMENS apresenta documentos à CPTM na Abertura, na forma isolada, tendo como subcontratadas a MITSUI e TEMOINSA ;



2.2. 48 TUEs

SIEMENS e TEMOINSA apresentam documentos à CPTM na Abertura, na forma de Consórcio, tendo a MITSUI como subcontratada da Temoinsa.

No caso de alguma nova empresa ser indicada por qualquer das partes para ingressar no grupo através de alguma das PARTES, esta nova empresa ficará contida na PARTE de quem a indicou.

3. PARTICIPAÇÃO

Fica estabelecida a seguinte participação de cada PARTE nos SERVIÇOS.

PARTES	10 TUEs	48 TUEs
Siemens	70%	28%
Mitsui	20%	12%
Temoinsa	10%	60%

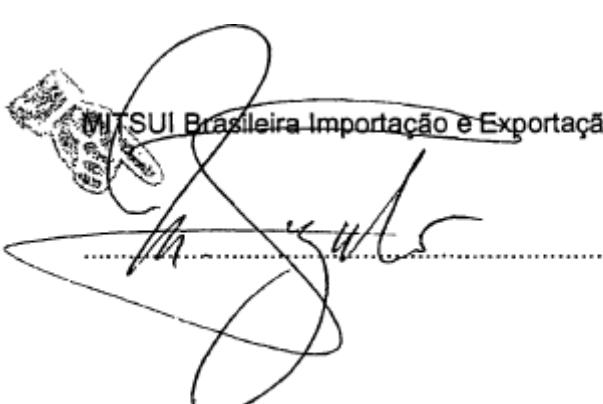
As participações referem-se a valores contratuais, incluindo aditivos que por ventura venham a ser contratados.

Caso alguma nova empresa venha a ser indicada, sua participação ficará contida no ESCOPO da PARTE que a indicou.

4. ESCOPO

O escopo de participação da PARTES será definido com base na divisão física relativa à tabela contida no item 3. acima, harmonizada com o item 3.2.1 dos Editais de Pré-Qualificação.

- 4.1. No resultado desta divisão, a responsabilidade técnica relativa ao equipamento e/ou serviços, caberá à PARTE em que o equipamento e/ou serviços estiver contido no ESCOPO.
- 4.2. O fornecimento relativo aos equipamentos e ferramentas de oficinas caberá às PARTES proporcionalmente à participação, conforme item 3, acima.


MITSUI Brasileira Importação e Exportação S.A.

VERSÃO PÚBLICA

1527. Tal como destacado no mérito, este documento também foi entregue pelos Signatários, quando da celebração do Acordo de Leniência, corroborando a existência de acordo entre Siemens, **Mitsui** e Temoinsa (fls. 447/451).

1528. Além disso, **Masao Suzuki (Mitsui)** trocou e-mail com Peter Golitz (Siemens), com cópia para Everton Rheinheimer (Siemens) e Wilson Azevedo (Mitsui), em 06 de junho de 2002, o qual trazia simulações a respeito da Série 300 (fls. 466 a 473 e SEI 0156624):

A simulação foi rodada nos dois extremos, que guardamos com dois nomes diferentes (anexos): 1. Em se chegando a um acordo, qual a distribuição que nos permite ganhar com preço (quase) cheio; 2. No caso de não haver acordo, beirando o nível mínimo de preço permitido, qual a situação que nos permite vencer. / É possível simular quaisquer outros casos intermediários, com todas as possíveis combinações de cenários. Algumas delas são realistas, outras impossíveis. Mas o mais provável (do nosso ponto de vista e somente com as informações concretas atuais) são estas duas variantes. [...]⁵⁰²

(iii) Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) – CPTM

1529. O projeto supramencionado também foi objeto de acordo anticompetitivo por parte da Alstom, Siemens, **Mitsui** e Hyundai. As empresas acordaram em dividir o escopo da licitação, sendo que o consórcio Alstom-Mitsui-Hyundai seria o vencedor da licitação dos 320 carros e a Siemens seria a vencedora da licitação dos 64 carros. Em ambos os contratos, os vencedores subcontratariam as outras empresas participantes do acordo para fornecimento de materiais, ou seja, Siemens seria subcontratada na de 320 carros e a Alstom na de 64 carros.

1530. Nesse sentido, destacam-se o documento de fls. 1559, datado de 27 de setembro de 2007 (antes da entrega das propostas, que ocorreu em 02 de outubro de 2007), no qual foi relatado que a Alstom venceria a licitação dos 320 carros e subcontrataria a Siemens para fornecer truques e inversores auxiliares e, em troca, na licitação seguinte dos 64 carros, a Siemens

⁵⁰² Conforme os Signatários, as simulações “consistem em simulações do resultado do processo licitatório da Série 3000, que levam em conta as notas técnica e comercial que seriam provavelmente obtidas por cada uma das empresas participantes da licitação (...).” Com base nessas simulações, nota-se que os preços apresentados pelos concorrentes, em caso de conluio, seriam muito próximos ao orçamento da CPTM para o projeto. Por outro lado, em uma situação de competição efetiva, a Siemens apresentaria uma proposta de valor até 30% mais baixo do que aquele efetivamente apresentado.

VERSÃO PÚBLICA

venceria e subcontrataria a Alstom. Além disso, **também acordaram que na licitação dos 64 carros a Siemens teria a Mitsui como parceira de consórcio:**

De: Marchetti, Nelson Brâncio
Enviado: Quinta feira, 27 de setembro de 2007 13h04m45s
Assunto: Re: Alstom

Prezado Friedrich,

Eduardo Garcia da Silveira Filho
 Tradutor Juramentado
 Matrícula JUCESP N° 830



Como você se lembra durante a sua última visita ao Brasil, o Governo do Estado de São Paulo lançou um enorme Programa de Investimento para o transporte metropolitano (cerca de 5 milhões de Euros) que até o momento está dividido nos seguintes projetos:

A) 320 novos carros para a CPTM e 102 novos carros para o Metrô SP. Situação: A Alstom e a Rotem/Mitsui realizaram um acordo (provavelmente um consórcio) no qual a Rotem/Mitsui entregaria os 320 novos carros com tração da Toshiba e a Alstom entregaria os 102 carros do Metrô e peças para os carros da CPTM (provavelmente as carcaças dos carros). Devido ao forte relacionamento da Mitsui com o Banco Mundial e com o JBIC (ambos estão disponibilizando linhas de crédito para estes projetos), eles estão forçando a CPTM e o Metrô SP a não concederem prorrogação da data para apresentação das propostas. Na semana passada, atuamos no Governo de São Paulo para apresentar a situação real da proposta, nossos planos de nos estabelecermos no local, riscos de ter apenas poucas licitantes, etc. e como resultado o Governo de SP gostaria de ver a Siemens sendo contemplada com pelo menos 1/3 do pacote (cerca de 128 carros) em parceria com a equipe acima que, por sinal, já foi informada pelo Governo de SP. Parece que será dada uma prorrogação de 15 dias.

B) Resinalização das Linhas 1, 2 e 3 do Metrô SP. Situação: O Metrô SP está solicitando Sistema sem Motorista e entende que a Siemens e a Alstom deveriam formar uma parceria à base de um consórcio devido à complexidade do projeto e do prazo crítico (cerca de 2 ½ anos). Já promovemos algumas avaliações com a Alstom em relação a esta possibilidade. O Gerard Yelloz já está ciente desta oportunidade. Questão chave: O cliente está solicitando interoperacionalidade entre as 3 linhas o que basicamente bloqueia a possibilidade de dividir as 3 linhas entre a Siemens e a Alstom. Estamos atuando em conjunto para convencer o cliente a retirar esta solicitação.

C) Pacote de Infraestrutura das Linhas A e F da CPTM. Situação: Pacote para Resinalização, Reeletrificação e Telecomunicação para ambas as linhas da CPTM. Estamos avaliando conjuntamente com a Alstom um eventual consórcio a fim de obter competitividade pois muitos players estão demonstrando interesse neste projeto e podem ser pré-qualificados.

Também no caso da Manutenção do Metro Brasília, a Alstom será nosso subfornecedor e estamos conversando sobre como desenvolver este trabalho futuro.

Basicamente estes são os projetos que estão nos trazendo mais próximos de entendimentos com a Alstom.

1531. O documento de fls. 1566 corrobora com a mesma narrativa (grifos nossos):

Chegamos à seguinte situação sobre os 320 carros:

1) Ficaremos como subfornecedor para 220 Trailer-Boogies (110 carros) e 160 Inversores Auxiliares (320 carros). [...]

2) **Seremos o líder para a próxima Proposta da CPTM para 80 a 96 carros⁵⁰³** (linha de financiamento do BID) que deve acontecer dentro dos próximos 60 dias. **Teremos a Mitsui como nossa parceira de consórcio.** A empresa coreana⁵⁰⁴ ficará fora desta proposta e o fornecedor francês⁵⁰⁵ seria considerado um subfornecedor na mesma base em que somos atualmente.

⁵⁰³ Trata-se do projeto de 64 carros, cujo escopo, à época, ainda não estava completamente definido.

⁵⁰⁴ Sabe-se que a Hyundai tem sede em Seul, Coreia do Sul e, por esse motivo, bem como outros elementos colacionados nos autos, infere-se que a expressão “coreana” se refere a ela.

⁵⁰⁵ Sabe-se que a Alstom tem sede em Saint-Ouen, França, e, por esse motivo, bem como outros elementos colacionados nos autos, infere-se que a expressão “francês” se refere a ela.

VERSÃO PÚBLICA

1532. Além disso, o encontro entre a Mitsui, Rotem e Alstom, conforme e-mail intitulado “Proposta para CPTM de São Paulo”, enviado entre os funcionários da Siemens, acostado às fls. 954/955 (destaque nosso):

A proposta deve ser apresentada até 2 de outubro de 2007, a prorrogação que solicitamos foi rejeitada. Portanto, a TS TR CR⁵⁰⁶ não vai apresentar proposta. Os riscos relacionados à produção local, às datas de entrega, etc. eram muito grandes. O preço pretendido de aproximadamente 1,2 milhões de Euros por carro não foi conseguido (é aproximadamente 2,0 milhões de euros por carro). **Não conseguimos atrair os consultores como a Mitsui. A Mitsui é parceira de consórcio da Rotem.**

As conversas da LG com outros fornecedores demonstram que a Rotem, a Alstom e a Mitsui estão interessadas na Siemens como subfornecedor? (Por exemplo, SoS por 1/3 dos bogies e entrega de componentes de tração?)

Que eu saiba, isto não está garantido, no entanto, pode até ser uma estratégia política.

Tendo em vista que o novo projeto deve ser colocado nas próximas semanas (80 carros), **vou encontrar com a Mitsui, Rotem, e Alstom, em particular, no Brasil, para esclarecer a situação e medidas a serem tomadas.**

1533. Este cenário é reforçado pelo e-mail de fls. 1593, no qual há menção ao Consórcio e o funcionamento para o acordo de preços e fornecimento de componentes (destaques nossos):

Na última licitação (320 carros), combinamos com o consórcio Alstom-Mitsui-Rotem, no caso de eles conseguirem o fornecimento, um direito de preferência para um possível fornecimento de 210 vagões (sem motor, 1/3 deles) e 160 HBUs (100%).

(...)

Além disso falou-se sobre a possibilidade futura de uma **licitação de 64/80 carros** (o cliente ainda se decidiu pelo número exato). **Neste caso seria formado um consórcio entre Siemens e Mitsui** (de acordo com o desejado). A participação no fornecimento do consórcio ainda deve ser definida (em princípio, igual à da S3000, 1ª série). **A Alstom teria, corretamente, proposto o mesmo procedimento conosco, ou seja, aceitar um direito de preferência para o fornecimento de componentes** (por exemplo, das carrocerias??) a serem definidos pelo consórcio Siemens-Mitsui.

A Mitsui também deveria cuidar para que a Rotem não participasse desta licitação.

Por essa razão julgamos conveniente realizar uma reunião somente com a Mitsui. Nesta reunião devem ser combinados por escrito os próximos procedimentos estratégicos. **Dependendo do resultado desta reunião ou quando for decidido em conjunto, poderemos combinar outras reuniões com Alstom e/ou Rotem.**

(...)

⁵⁰⁶ Segundo os Signatários, trata-se de uma divisão pertencente a Siemens Ltda Transportation Systems Trains Commuter Rail.

VERSÃO PÚBLICA

Também seria interessante ter uma ideia da possível divisão do fornecimento (pelo menos grosso modo) entre Siemens e a **Mitsui**, assim como sobre possíveis áreas de interesse entre o consórcio e a Alstom.

1534. Além disso, há agenda de visitação a ser realizada por funcionário da Siemens, Lothar Dill, em São Paulo, na qual existe previsão de encontro entre representantes da Siemens e da Mitsui para tratar da licitação de aquisição dos 64 trens (fls. 987):

	A	B	C	D	E
1			Visita da TS TR ao Brasil - Estratégia para Localização do Material Rodante	9/10	
2			AGENDA	10	
3					
4	Data	08.10.2007	09.10.2007	10.10.2007	11.10.2007
5		Segunda	Terça	Quarta	Quinta
6	Período				
7	manha		por volta das 9h30m Reunião interna na TS BRA (Rodovia Anhanguera) Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Leibold Sr. Missawa	Reunião final / Definição dos próximos passos junto à TS BRA (Rodovia Anhanguera) Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Leibold Sr. Missawa	
8	tarde		Voo do Sr. Dill / Sr. Kerling para o Brasil	15h Reunião com Mitsui Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Missawa	por volta das 14h30m viagem ao aeroporto Sr. Dill / Sr. Kerling
9					
10					
11					

1535. Por fim, em documento intitulado “Proposta CPTM São Paulo Série 2 (320 carros) Relatório da situação anual”, de 25 de outubro de 2007, chama atenção a afirmação de que, na licitação dos 320 carros, a Siemens entregou uma “‘proposta rejeitada’ com preços propositalmente superfaturados”, a indicar que se trataria de uma proposta de cobertura, conforme consta de fls. 961/962 (grifos nossos):

(...) A Siemens Ltda. informou à TS TR CR verbalmente em 4/10/2007 que havia entregue por razões políticas uma “Proposta Rejeitada” com preços propositalmente superfaturados (sem o processo PM040 e LoA).

(...) Em 01/10/2007 a Siemens Ltda. informou por e-mail o Sr. Smaxwill, TS BV a respeito da situação de uma possível participação no fornecimento de componentes no caso do consórcio Mitsui, Rotem e Alstom ganhar a concorrência.

(iv) Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM

1536. Sobre o projeto Serie 5000, Alstom, MGE, CAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e **Mitsui** estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de

VERSÃO PÚBLICA

um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (A) Bombardier, Siemens, Tejofran e **Mitsui**; (B) CAF; e (C) Alstom e MGE.

1537. Quanto ao projeto supramencionado, de modo a ilustrar que a **Mitsui** participou do acordo ilícito, o documento de fls. 1402/1404 do “Apartado” demonstra a existência de três “grupos” interessados no projeto: **A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui**; B) CAF; e C) Alstom e MGE. Assim, transcreve-se mais uma mensagem eletrônica, cujo assunto é “S 5000”, datado de 18 de setembro de 2009, antes da data definida para apresentação de propostas, e apreendido na Alstom, trocado entre funcionários da Alstom (tradução livre, grifos nossos):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

1538. De acordo com o e-mail acima, os três grupos conversavam para traçar uma estratégia que melhor alinhasse seus interesses, estando clara: (i) a formação do cartel para dividir o escopo do projeto entre todos os concorrentes interessados; (ii) a possibilidade de apresentação de duas propostas comerciais, ou pela Bombardier e CAF, ou pela CAF e Alstom; e (iii) nova reunião entre Alstom e CAF na segunda-feira. De toda sorte, tal como destacado acima e ao longo do mérito da presente Nota Técnica, veja-se que a **Mitsui** era considerada quando da alocação privada do projeto.

1539. Nesse sentido, em 21 de setembro de 2009, mais de um mês antes da apresentação de proposta, sequência de e-mails trocada entre representantes da Alstom e CAF evidencia a “solução” encontrada por concorrentes para participação no certame. Conforme fls. 1385/187 do “Apartado”, a mensagem eletrônica reforça a necessidade de solicitar prorrogação/adimplemento para apresentação de propostas (o que efetivamente ocorreu, tendo a Mitsui apresentado pedido para o adiamento na sessão de apresentação de propostas) e que a

VERSÃO PÚBLICA

opção de juntar todas as três empresas do grupo havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio a opção 2 (Alstom + CAT + CAF), destaque nossos:

Reunião realizada. Descartamos a opção 1 neste momento e fechamos o princípio da opção 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado também que pediremos adiamento, de forma separada, até o fim desta semana.

1540. Dessa forma, as condutas praticadas pela empresa Mitsui constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.8.1 *Masao Suzuki*

1541. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Masao Suzuki em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1542. O Representado foi Vice-Presidente da divisão de transporte da Mitsui até 2008 e posteriormente assumiu cargo de consultor interino Sênior da empresa. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 70/71 e 1894/1897 “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1543. Nesse sentido, destaca-se documento de fls. 70/71, referente ao projeto Linha 5 – Metrô de São Paulo. Durante o processo licitatório, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo grande parte realizadas no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Ressalta-se a presença **Masao Suzuki** nestas reuniões.

1544. Tal como destacado ao longo do mérito da presente Nota Técnica, as empresas empregavam a prática de subcontratação posterior à adjudicação do objeto. No caso concreto, chama atenção que as discussões da Mitsui com as empresas do consórcio SISTREM começaram antes mesmo de esse consórcio existir – e especialmente ser o vencedor do certame –, ou seja, quando elas ainda integravam consórcios concorrentes, não restando outra justificativa que não a participação dela dos ajustes desde o momento inicial.

1545. Embora o Representado, em sua defesa administrativa, tenha negado a sua participação na reunião supramencionada, veja-se que não foi juntada aos autos qualquer informação ou documento que demonstrasse o alegado. Ademais, destaque-se que, até o ano de 2008, o

VERSÃO PÚBLICA

Representado foi Vice-Presidente da Divisão de Transportes da Mitsui, cargo que pressupõe poder decisório para se opor a tratativas ilícitas, seja quanto ao projeto da Linha 5 do Metrô de São Paulo ou quanto a manutenção de trens – CPTM – em sua primeira rodada, como se verá adiante.

1546. Ademais, sobre a Manutenção dos trens – 1^a rodada - CPTM, destaca-se e-mail trocado entre Peter Golitz (Siemens) e Masao Suzuki, no qual era tratada simulação a respeito da licitação para Série 3000 (fls. 466 e SEI 0156624). Nesta comunicação, estabelecida entre representantes de duas empresas concorrentes e antes da apresentação das propostas, são pensados diversos cenários de acordo e os respectivos ganhos a empresa:

A simulação foi rodada nos dois extremos, que guardamos com dois nomes diferentes (anexos): 1. Em se chegando a um acordo, qual a distribuição que nos permite ganhar com preço (quase) cheio; **2. No caso de não haver acordo, beirando o nível mínimo de preço permitido, qual a situação que nos permite vencer. / É possível simular quaisquer outros casos intermediários, com todas as possíveis combinações de cenários.** Algumas delas são realistas, outras impossíveis. Mas o mais provável (do nosso ponto de vista e somente com as informações concretas atuais) são estas duas variantes. [...]⁵⁰⁷

1547. Esclarece-se que o documento acima foi entregue inicialmente pelos Signatários sem a informação dos destinatários, apesar disso, após alegações dos Representados e solicitação da SG/CADE, eles apresentaram os documentos SEI 0156624 e 0236788, em que constam cópia do e-mail acima e relatório sobre a extração do material eletrônico e metodologia empregada. Esses documentos comprovam quem seriam os destinatários do e-mail, afastando, assim, os argumentos dos Representados relacionados à credibilidade da prova.

1548. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Masao Suzuki tinha conhecimento da atividade colusiva investigada, tendo em vista as provas colacionadas acima e o cargo de Vice-Presidente que exercia na empresa à época da conduta. Assim, os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.9 MPE – Montagens e Projetos Especiais S.A.

1549. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de MPE - Montagens e Projetos Especiais S.A. (“MPE”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, a qual foi operacionalizada pelas pessoas

⁵⁰⁷ Conforme os Signatários, as simulações “consistem em simulações do resultado do processo licitatório da Série 3000, que levam em conta as notas técnica e comercial que seriam provavelmente obtidas por cada uma das empresas participantes da licitação (...). Com base nessas simulações, nota-se que os preços apresentados pelos concorrentes, em caso de conluio, seriam muito próximos ao orçamento da CPTM para o projeto. Por outro lado, em uma situação de competição efetiva, a Siemens apresentaria uma proposta de valor até 30% mais baixo do que aquele efetivamente apresentado.

VERSÃO PÚBLICA

físicas Adagir de Salles Abreu Filho, José Ricardo Garcia Valladão e Rodrigo Otávio Lobo da Costa, todos dirigentes da empresa, cujas individualizações são feitas em seguida.

1550. Ao longo da instrução, foram identificados diversos documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1551. A MPE participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Manutenção dos trens – 2^a rodada – CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 3^a rodada – CPTM; (iii) Metrô DF; (iv) Boa Viagem – CPTM; e (v) Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo.

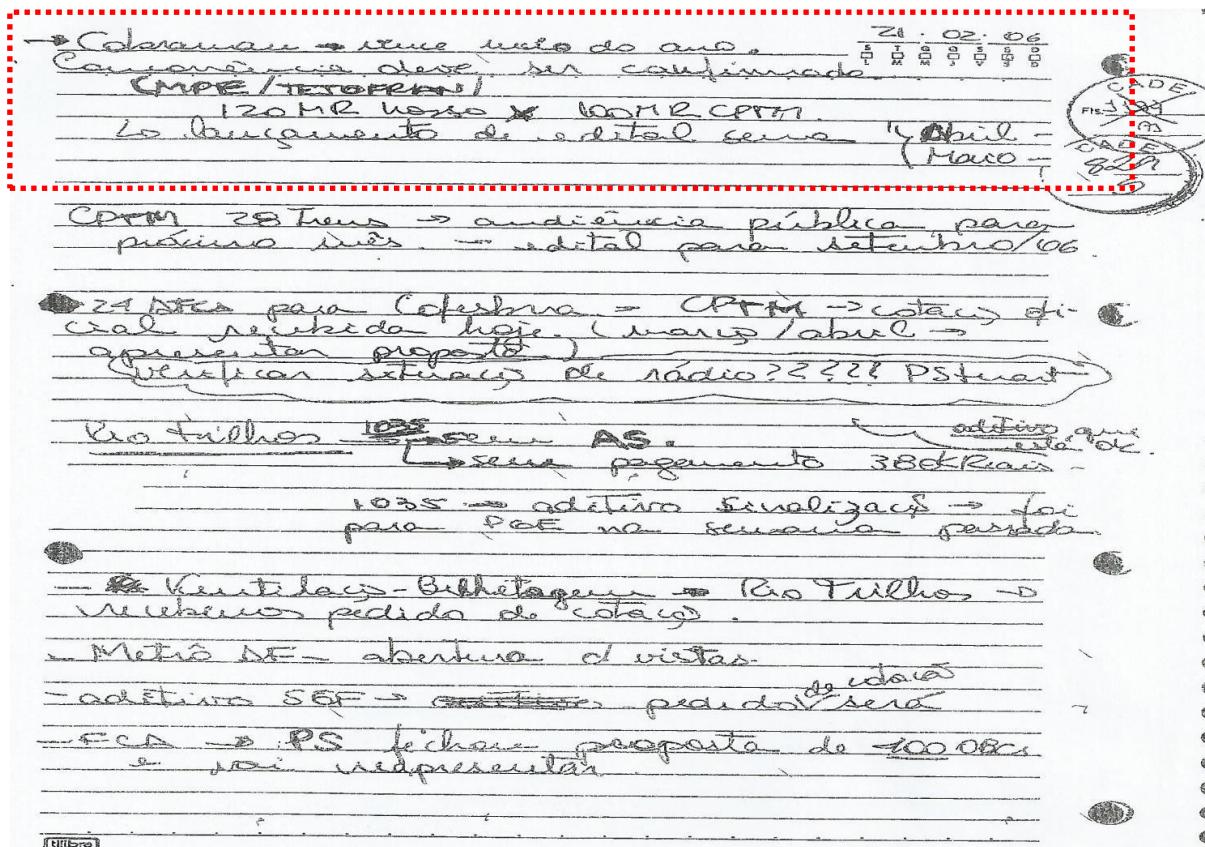
(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) – CPTM

1552. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que MPE, Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a rodada de manutenção, condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.

1553. Em **anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom)**, datada de 21 de fevereiro de 2006, consta previsão que possivelmente o edital relativo aos serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2000 seria lançado em abril ou maio daquele

VERSÃO PÚBLICA

ano (fls. 829 do “Apartado”), contendo, ainda, referências a MPE e Tejofran, que viriam a ser empresas concorrentes:



1554. Evidenciando as tratativas entre concorrentes para manter acordos já feitos no passado, destaca-se e-mail enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari (ambos da Alstom), de 16 de abril de 2007, no qual relata conversa telefônica com Maurício Memória, identificado como “MM” (Temoinsa). Ambos conversaram sobre as audiências públicas preparatórias para licitações de manutenção e reabilitação dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, que não se deveria deixar a Temoinsa, a Tejofan, a IESA, a NPE⁵⁰⁸, etc de fora, devendo, enfim, fazer um acordo como o do passado (fls. 1262/1264 do “Apartado”, tradução livre):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Tejofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha?? (grifos nossos)

⁵⁰⁸ Infere-se que NPE na verdade se trata da MPE.

VERSÃO PÚBLICA

1555. Ademais, a comprovar que as empresas concorrentes se reuniam para definir previamente os possíveis cenários de consórcios a serem formalmente apresentados nas licitações, destaca-se e-mail de David Lopes para Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran), de 13 de junho de 2007 - data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências. O e-mail é intitulado “Reunião 13/jun/07”, e traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls” (fls. 621/623 do “Apartado”):

“Vejam o que discutimos e o que combinamos.

David”

Atual		Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	55%
	ABC	67,7%	58%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston	32%
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF	32%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier	32%
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar

(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

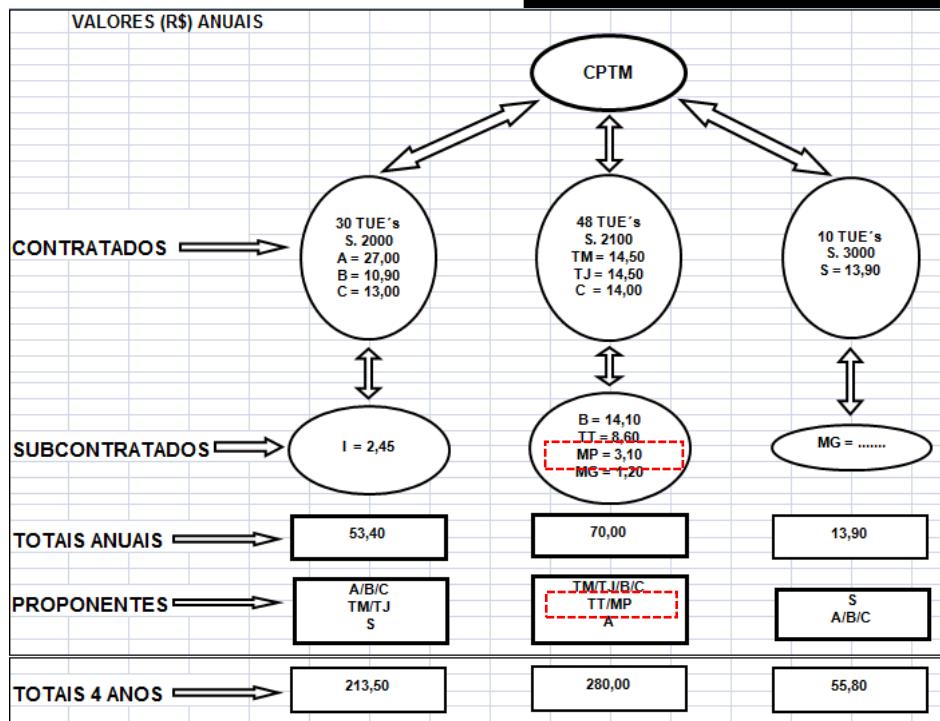
(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual		Atual	Proposta	Proposta		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual	71%
	ABC	67,7%	61%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston	55%
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF	55%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier	55%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens	54%
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais	129%

	4 anos	por ano
Série 2000	213.500,00	53.375,00
Série 2100	280.000,00	70.000,00
Série 3000	55.800,00	13.950,00
	549.300,00	137.325,00

VERSAO PÚBLICA



1556. Além disso, outros documentos comprovam a existência do acordo, destacando-se nesse sentido e-mail de 06 de setembro de 2007, em que o Sr. Telmo Porto (Tejofran) encaminha ao Sr. Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele ao Sr. Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100⁵⁰⁹, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE. Ademais, relata-se que “**Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC**” (fls. 377/378 do “Apartado”, grifo nosso):

>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>
Prezado Maurício:

Última notícia é que existe a seguinte idéia:
CONSMAC formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.
Neste caso, teríamos 33,33% e, por justica, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e **Temoinsa com 18,33%.**
Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.

O que fazemos ?

Considerando:

- que o contrato está aumentando em valor absoluto.
- minimização de custos judiciais.
- minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega, quanto da execução do contrato.
- incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA.**

⁵⁰⁹ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

-dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.
-relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.
Sou a favor da aceitação da situação.
Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>
Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC.
Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada.
Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante).
Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran).
Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil (qualificação, proposta, gasto com advogados etc).
De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

1557. Nota-se que nos trechos grifados no e-mail acima as empresas não estão discutindo a formação de um único consórcio a fim de adimplir as condições do edital, mas sim a alocação dos interesses de cada uma, envolvendo diferentes cenários.

1558. Nesse sentido, interessante destacar que a própria MPE, em sua defesa administrativa, afirma que “havia obtido toda a documentação e atestados necessários para participar da licitação” (fl. 3469). Tal afirmação é, então, contraditória com os trechos “incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm, Tj, Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTTrans e IESA”; “dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu”; “Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC”; bem como o fato de ter participado do certame em consórcio e não individualmente.

1559. Ora, não se vê razoabilidade no fato de uma empresa que detém condições para participar de uma licitação sozinha e, consequentemente, obter mais lucros, ser acomodada em um consórcio com diversos *players*. Veja-se que a análise conjunta das provas dos autos aponta para a utilização desse instrumento legal como forma de acomodação dos ajustes entre as empresas.

1560. Ademais, a própria MPE também afirma, em sua defesa administrativa, que a criação do Consórcio COMAFER foi resultado de “laboriosas negociações”, ou seja, uma negociação de alto custo para as empresas. Afirmação essa que, mais uma vez, ataca a plausibilidade da sua participação em consórcio.

1561. Além disso, também comprova o acordo entre as empresas a **mensagem eletrônica apreendida na Alstom** – intitulada “CONSMAC” (a indicar que se refere à Série 2100) – enviada antes da apresentação das propostas, por Ruy Grieco a Cesar Ponce de Leon e Luiz

VERSÃO PÚBLICA

Ferrari (todos da Alstom), na qual há referência tanto à formatação do contrato CONSMAC originário – firmado em 2002 – quanto ao novo modelo (CONSMAC II), que passaria a incluir Temoinsa, Tejofran e **MPE** como consorciadas em vez de subcontratadas, a indicar que teria ocorrido uma composição com tais empresas, anteriormente percebidas como potenciais fatores de instabilidade para a manutenção do acordo colusivo, caso se apresentassem de maneira independente no certame (fls. 964/966 do “Apartado”, destaque nosso):

Consmac



From: CN=Ruy GRIECO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM
To: CN=Cesar PONCE-DE-
 LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>
CC: CN=Luiz-Fernando
 FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <luiz-fernando.ferrari@transport.alstom.com>
Subject: Consmac
Sent: 2007-09-20 15:31:36.560000 UTC
Also found in: (\$All)/Consmac [8B52]

Prezado Cesar

Como conversado anteriormente estamos trabalhando para concluir as negociações comerciais não concluídas todavia. Segue abaixo alguns comentários que pretendem antecipar uma situação.

Com o objetivo de aumentar a nossa competitividade nos contratos de manutenção da CPTM, o Cosmac foi aprovado com a participação Consorcial de Alstom, CAF e Bombardier teremos que incluir outras empresas no Consórcio, Temoinsa Brasil, Tejofran e MPE. A necessidade de inclusão no Consórcio é necessário para não prejudicar as margens aprovadas, pois o Cliente não mais permite sub-contratação com pagamento direto como estava previsto no contrato Consmac que terminou. Temoinsa e Tejofran já participaram como sub contratada com desempenho satisfatório.

Deveremos ter um Acordo Interno de Consórcio antes da entrega da Proposta.

Seja pelo histórico seja pela natureza dos trabalhos entendemos , nesse caso manutenção com pagamentos mensais, qualquer inadimplência ou falência de qualquer membro não é crítico pois o grupo restante deverá assumir a participação da parte com problemas aumentando sua participação proporcionalmente e recebendo os pagamentos futuros.

O escopo de trabalho é compartilhado tanto mão de obra como materiais. Os trens são trens da RENFE 440 reformados sem grandes sofisticações e vendidos para CPTM no final dos anos 90. Não existe partes de fornecimento exclusivo.

Haverá a necessidade de outro aditamento para acertar essas bases, caso contrário vamos para uma competição onde muito provavelmente perderemos.

Estas subcontratadas passam agora a serem consorciadas, sendo que a cada terá participação de 16,666%. Não está previsto diminuição de gross margin apesar da menor participação consorcial.

Se houver avanços nas negociações solicitaremos maiores informações sobre os participantes adicionais.

Histórico

O Consórcio Consmac foi composto formalmente por Alstom e CAF , cabendo a cada um 50%. Durante este período , o Consórcio Consmac contratou as seguintes empresas para a execução de serviços específicos , o que resultou numa participação final de CAF e Alstom de 24%:

- Bombardier : dividiu com a CAF as atividades de manutenção preventiva e corretiva dos subsistemas mecânicos, parte das melhorias e parte da revisão geral. De acordo com negociação com a CPTM , teve autorização do consórcio Consmac e do cliente para a emissão de faturas diretamente para a CPTM . Corresponde a 17,25% do valor total.

- Temoinsa : foi responsável pelos serviços de manutenção preventiva e corretiva do sistema de ar condicionado e de todo o interiorismo do trem , parte das melhorias e parte das revisões gerais . Emitiu faturas

1562. Na mesma linha, mensagem enviada, em 01 de outubro de 2007, por Wilson Daré a Miguel Sagarra⁵¹⁰ (ambos da Temoinsa) confirma o “acordo de mercado” entre **MPE**, Alstom, Bombardier, CAF, Tejofran e Temoinsa para a licitação relativa à manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 561/562 do “Apartado”, grifo nosso):

Caro Miguel;

⁵¹⁰ O Sr. Miguel Sagarra terá a sua responsabilidade apurada no desmembrado.

VERSÃO PÚBLICA

Te passo as informações da licitação da CPTM para um novo período de manutenção dos 48 trens da série 2100(440).

Foi formado um consórcio de 6 empresas (ACORDO DE MERCADO) que são:

- Alstom
- Bombardier
- CAF
- **MPE**
- Tejofran e
- Temoinsa.

A Temoinsa será a LÍDER do consórcio perante a CPTM e também a coordenadora dos serviços de manutenção.

Nossa parte no faturamento é de aproximadamente € 16.000.000,00 para os 4 (quatro) anos de contrato.

Prevemos o início dos trabalhos para a segunda quinzena de novembro, pois a CPTM precisa de uns 45 dias para organizar a licitação que ocorreu no dia 28/09; com isso ficaremos praticamente 3 meses sem o faturamento principal, pois temos somente um contrato de sistema de ventilação que nos serve para pequenos gastos.

Te informo que a fiança para o CADerno de encargos foi garantida pela Tejofran que nos cobriu com o valor correspondente à participação da Temoinsa. Por outro lado, no início de novembro teremos que regularizar uma fiança de garantia contratual de aproximadamente €800.000,00 que é o valor correspondente de cada empresa participante.

Te informo, também, que estamos controlando os gastos, principalmente com funcionários, regularizando todas as férias que eles têm direito e demitimos os que foram dispensáveis.

É o que tenho para te informar no momento.

Abraços

Wilson Daré

1563. Destaca-se que há vários outros documentos colacionados ao longo do mérito que detalham as várias discussões entre os concorrentes para definirem os cenários que mais se adequariam aos seus interesses.

1564. Por sua vez, em conformidade com as informações do procedimento licitatório, os documentos colacionados acima prevêem que a concorrência para manutenção dos TUEs da Série 2100 seria direcionada para as empresas Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa e Tejofran,

VERSÃO PÚBLICA

mas o e-mail de 20 de setembro de 2007 colacionado acima (ainda antes da apresentação das propostas) afirma que **MPE** também seria incluída no consórcio, provavelmente como compensação pela sua apresentação de proposta de cobertura na licitação referente à Série 2000 e 3000, o que, da mesma forma, foi comprovado pelas informações do procedimento licitatório.

1565. Os documentos preveem, ainda, a subcontratação da MPE no certame para manutenção dos TUEs Série 2000. Apesar de ela não ter sido subcontratada formalmente, o que não impede a sua atuação como fornecedora, verifica-se a sua participação autônoma na concorrência e apresentação de proposta comercial (R\$ 295.928.336,80) muito acima do valor orçado pela CPTM (R\$ 220.476.987,85), o que conforme art. 48, inciso II, da Lei 8.666/93, resultaria na sua desclassificação do certame, evidenciando, portanto, que a MPE também apresentou proposta de cobertura a fim de garantir a vitória do Consórcio COBRAMAN II (Alstom, Bombardier e CAF).

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM

1566. Da mesma forma, a **MPE** também participou de acordos anticompetitivos no projeto **Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM**.

1567. Conforme detalhado ao longo do mérito, e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo competitivo existente entre **MPE**, Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MGE e Serveng também se estendeu à 3^a rodada de manutenção conduzida pela CPTM no período de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 e quem seriam as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção.

1568. Primeiramente, ainda antes da disponibilização dos editais, em 02/02/2011, o Sr. Manuel Filho envia e-mail ao Sr. Telmo Porto (ambos da Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.

VERSÃO PÚBLICA

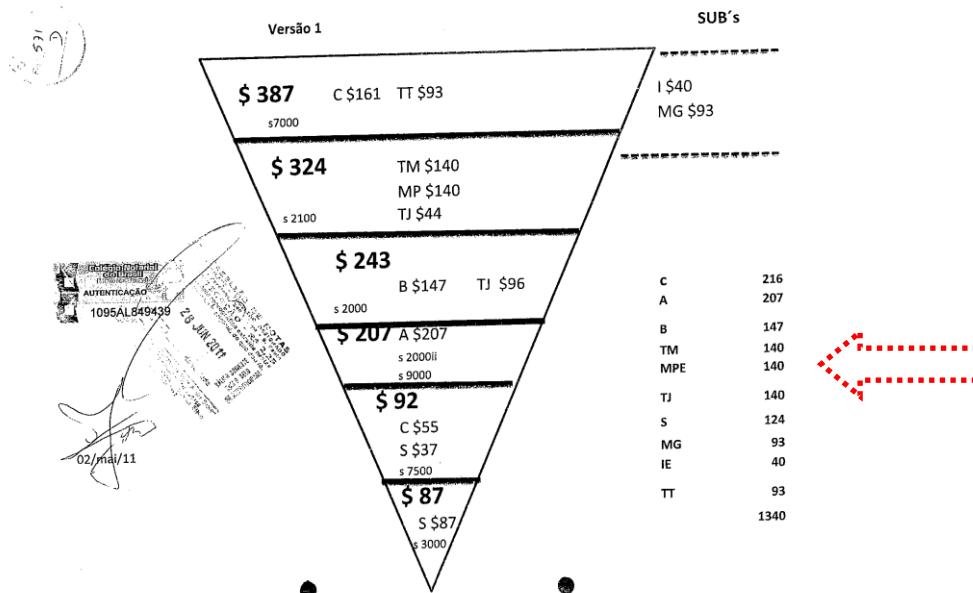
Faltam os espanhóis.

(...)

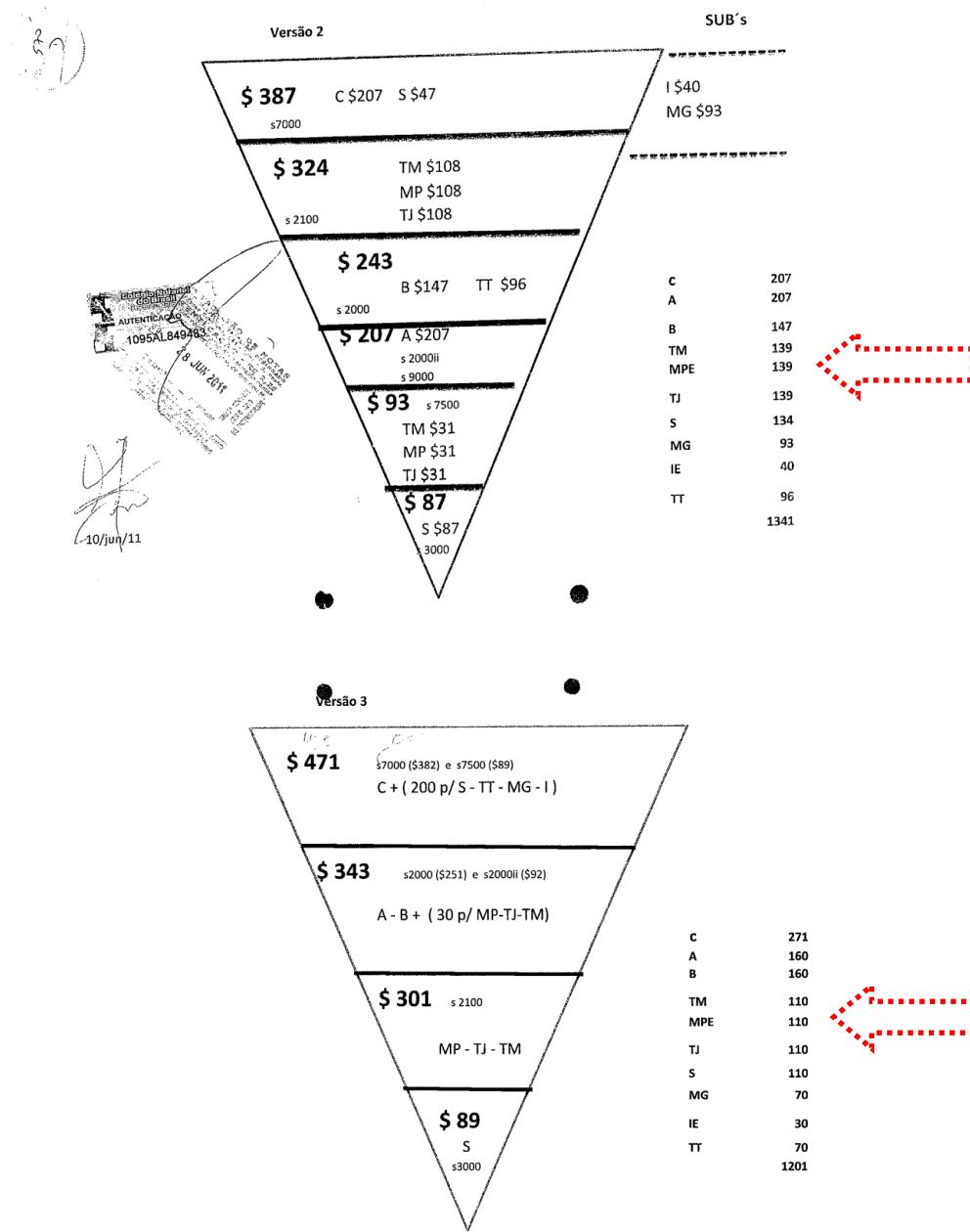
Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

1569. Por sua vez, **o documento abaixo apreendido na sede da Temoinsa** demonstra, tal como verificado várias vezes ao longo do processo, que as empresas previamente à licitação já conversavam sobre os vários cenários dos consórcios, de forma a dividirem arbitrariamente o mercado. Reforça-se que tais documentos apresentavam selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Foram encontradas três versões do documento, anteriores ao lançamento do edital, o qual é estruturado em forma de pirâmide, ordenando as licitações por nível de faturamento esperado (fls. 200/212 do “Apartado”), sendo que em tais cenários constava a **MPE**:



VERSÃO PÚBLICA



1570. Nesse contexto, corroborando tal divisão, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada em 12/05/2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), pela mensagem eletrônica “Manutenção – 2011 – Distribuição” (fls. 558 do “Apartado”). Assim, o título comprova que as “pirâmides invertidas” são relacionadas às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão das indicações das Séries (s7000, s2100, S2000 e etc.).

1571. Ademais, destaca-se outro exemplo de documento que comprova a participação da MPE no conluio, consistente em tabela arrecadada na CAF. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas, e que tal proposta havia sido definida em reunião realizada dia 03/10/2011, que, conforme documento

VERSÃO PÚBLICA

já identificado no mérito⁵¹¹, teria contado com a participação do “G6” na casa do David Lopes da Temoinsa (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos).

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE				Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según última reunión 3-10-2011(dato de Aenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG	
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual														
COBRAMAN	2000	120	A/B/C Subcontratan IE (12,5%)	A (35%), B (30%), C (35%)	A (31%), B (16%): A subcontrata	R\$ 232.500.000 (30) a IE	R\$ 251.000.000	61	160	30						251	
COFESBRA	2070	48	A/B/C	(17,33%)B (17,33%)C (17,33%)IE (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratan		R\$ 99.500.000 A (92)	R\$ 92.000.000	92								92	
COMAFER	2100	144	RENFE	TT (10%)		R\$ 331.500.000 MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000									300	
S	3000	40	S (40%)			R\$ 84.000.000 S (89)	R\$ 89.000.000									89	
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C			R\$ 374.000.000 C (382) C subcontrata a TT (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000									382	
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C			R\$ 88.000.000 C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000									89	
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA									100	
					Total R\$ 1.308.500.000	Total R\$ 1.203.000.000											
								297	222	114	185	100	100	100	30	70	60
								322	247	139	210						

NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA

Reunión Previa					
197.123.505,98	A		16%		
143.266.932,27	B		12%		
383.609.561,75	C		32%		
89.000.000,00	S		7%		
390.000.000,00	NF		32%	32%	pequeños
Incrementar NF hasta 460.000.000,00					
Quitar Fabricantes (+10%)					
A	19.058.903			27%	
B	13.851.775			20%	
C	37.089.322			53%	
Nuevo Status					
178.064.603	A				
129.415.157	B				
346.520.239	C				
89.000.000	S				
460.000.000	NF				
1.203.000.000					
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR					

⁵¹¹ Trata-se de e-mail de 05/10/2011, enviado por Manuel Filho para Reinaldo Andrade e Telmo Porto (todos da Tejofran), acostado às fls. 662/664 do “Apartado”, em que consta: “O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6ª feira; não estará pronto até lá e entende que o G6 (que se reuniu na casa de David anteontem) deve se reunir antes”.

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALMENTE																		
	Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	Tm	Tj	IE	TT	MG		
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratan IE (12.5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77					30		251		
COFESBRA	2070	48	A/B/C		R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80								92		
COMAFER	2100	144	RENFE	A (17.33%)/B (17.33%)/C (17.33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000					100	100	100			300		
S	3000	40	S	S (100%) Subcontra MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89							89		
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52					70	60	382		
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C		R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21								89		
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25						100		
					SIN 9000 CON 9000	R\$ 1.203.000.000 R\$ 1.303.000.000	346,5 371,5	178 203	89 114	129 154	100 100	100 100	100 100	30 30	70 70	60 60		
				% PARTICIPACION	SIN 9000 CON 9000					28,8% 28,5%	14,8% 15,6%	7,4% 8,7%	10,8% 11,9%	8,3% 7,7%	8,3% 7,7%	8,3% 7,7%	2,5% 2,3%	5,0% 4,6%

1572. Em 01/08/2012, antes da apresentação das propostas, agendadas para 07 a 14 de agosto de 2012, o Sr. Wilson Daré (Temoinsa) envia e-mail a destinatário não-identificado (mcrpar@ig.com.br) na qual anexara tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, TTrans, Siemens, IESA e Serveng, respectivamente), sendo que essas empresas vieram a apresentar propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”, destaque nosso):



SERIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tt	S	Ie	se
2000	307,00	145.382		161.770								
2070	109,00		49.132									60.000
2100	332,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00											97.881
7000	401,00		255.263							69.470	76.130	
7500	92,00	38.809	52.931									
TOTAL	1.339,00	209.351	357.326	161.770	102.267	102.267	102.267	69.470	76.130	97.881		60.000
%	15,64%	26,69%	12,08%	7,64%	7,64%	7,64%	7,64%	5,19%	5,69%	7,31%		4,48%
%	15634,87677%	26686,03435%	12081,40403%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,58626%	7310,00747%		4480,95594%
												A = 9,5
												B = 9,5
												C = 9,5
												28,5

1573. Além disso, a indicar a utilização da estratégia de apresentação de proposta de cobertura, como já verificado nos demais projetos, é o e-mail de 10 de agosto de 2012, do Sr. José Regueiro ao Sr. Iñigo Celigueta (ambos da CAF), encaminhando as atas com os resultados relativos às licitações para manutenção das Séries 2000, 2070, 2100 e 3000⁵¹². No corpo da mensagem, há referência à colaboração entre empresas licitantes, que dariam cobertura umas às outras (fls. 2618/2619 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

Comentários: Entendo que nós, Siemens e Serveng (consórcio SCG) **estamos sozinhos e que o resto: Temoinsa+MPE** (que ainda apareceu, mas não estará como sub na RG dos 2100 caso a TMT ganhe) + **Ttrans+Trail+Alstom+Bombardier, estão unidos e dão cobertura uns aos outros.** (...) Coragem e melhor preço possível.

1574. Corroborando o fato das empresas estarem unidas, especialmente em relação a MPE, Temoinsa, TTrans e Trail, conforme previsto no e-mail acima, a MPE, em sua defesa administrativa, afirmou que nessas licitações inicialmente decidiu consorciar-se com as

⁵¹² Uma vez que as propostas das Séries 7000 e 7500, só seriam entregues em 13 e 14 de agosto de 2012.

VERSÃO PÚBLICA

empresas Temoinsa e Tejofran / Trail e participou de todo o processo de elaboração de proposta, porém, como não conseguiu obter uma certidão fiscal a tempo, retirou-se do consórcio e não participou da licitação. Ora, se ela participou de todo o processo de elaboração de proposta com empresas que estavam comprovadamente envolvidas no conluio, não há como se alegar desconhecimento e não participação no ilícito.

1575. Reforça o exposto acima, e-mail de 08/04/2013, de Manuel Filho (Tejofran) a David Lopes (Temoinsa), Edgard Filho (TTrans), Wilson Daré (Temoinsa) e **Rodrigo Costa (MPE)**, sobre a procura pela MGE para “entendimento no 3000”, possivelmente se referindo aos trens da CPTM Série 3000 (fls. 560 do “Apartado”). Destaca-se esse e-mail comprova que mesmo não tendo a MPE integrado o consórcio TMT – 3000 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans), ela continuou a participar das negociações.

1576. Por fim, não procede o argumento da MPE que a maioria desses documentos referem-se a discussões e negociações de empresas players do mercado sobre a formação de consórcios para participar da licitação, uma vez que, resta comprovado que, na verdade, as empresas reuniram-se com objetivo de dividir entre si o escopo das licitações, definir previamente as vencedoras dos certames, recompensar as empresas alinhadas com a subcontratação de parcela dos contratos e elevar o faturamento previsto para cada empresa participante do conluio, restando constatada a participação da MPE nestes acordos.

(iii) Metrô DF

1577. A **MPE** também participou de acordos anticompetitivos no projeto **Metrô-DF**, realizado em 2005. Em síntese, o acordo anticompetitivo contou com a participação das empresas **MPE**, Alstom, Siemens, MGE, Serveng, IESA e TCBR, que acordaram a divisão do escopo do projeto por meio da subcontratação do consórcio perdedor pelo consórcio vencedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) e 48% para o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng), além de preverem também a subcontratação da MGE, com vistas a operacionalizar a divisão de escopo definida entre as empresas.

1578. Rememora-se que o edital dessa licitação exigia que o vencedor apresentasse qualificações detidas, à época, apenas pelos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza⁵¹³, até então funcionários da Alstom. No entanto, pouco antes da referida licitação, e a fim de viabilizar sua participação no certame, a Siemens, com auxílio da MGE e da Serveng, contratou esses indivíduos para os cargos de Gerentes de Projeto.

1579. Logo após a publicação do edital em 25/11/2005, a Alstom, diante da possível perda da licitação – em razão da contratação de Luiz Costa e Ben-Hur Souza pela Siemens –, passou a fomentar os contatos com a Siemens e as outras empresas que também participavam da

⁵¹³ Eles possuíam formação técnica relacionada a serviços de manutenção de trem e metrô e, à época da licitação, trabalhavam na manutenção do Metrô DF que estava então em andamento, serviço que estava sendo prestado pelo consórcio formado pelas empresas Alstom, IESA e TC/BR (Consórcio AIT).

VERSÃO PÚBLICA

concorrência (**MPE**, Serveng, IESA e TC/BR), com o objetivo de dividir o escopo da licitação, por meio de um acordo anticompetitivo.

1580. Ademais, os Signatários também narraram a negociação entre Siemens e **MPE**, para que esta retirasse a ação judicial contra a desqualificação do consórcio MANTREM (**MPE/Bombardier/Opportrans**) do certame, em troca da sua subcontratação.

1581. Com efeito, apesar de quatro consórcios terem apresentado propostas para o projeto de manutenção do Metrô DF514, o órgão licitante considerou apenas dois deles habilitados para participar do certame, os Consórcios da Siemens e da Alstom. Os outros dois consórcios desqualificados (Planalto e MANTREM) resolveram então questionar judicialmente a decisão do Metrô DF, atrasando a abertura das propostas.

1582. Os Signatários relataram que, diante desse cenário de demora, Everton Rheinheimer (Siemens) negociou com a **MPE**⁵¹⁵, líder do Consórcio MANTREM, a desistência da ação judicial interposta por este consórcio, em troca de sua subcontratação.

1583. Nesse sentido, veja-se abaixo e-mail datado de 30/08/2006 (após o ajuizamento das ações judiciais), no qual Everton Rheinheimer requer a Ben-Hur Souza (ambos da Siemens) a elaboração de um compromisso de subcontratação da MPE para o projeto Metrô DF, em troca da retirada da ação contra o Metrô DF e/ou o Consórcio da Siemens (fls. 605/609, grifos nossos):

Ben-hur:

Favor preparar um **compromisso de subcontratação da MPE no Metro DF nos termos discutidos com o Wando por ocasião nossa reunião de 29/set em Brasília**.

O documento deve incluir, porém não se limitar aos seguintes pontos:

1) Escopo e valores

2) ‘Compromissos’ inclusos no preço

3) **Condições para subcontratação:**

a) Adjudicação do contrato para o Consorcio Siemens/Serveng

b) Anuênciia do Metro DF para a subcontratação

c) **Retirada pela MPE da ação contra o Metro DF e/ou nosso Consorcio**

4) Multa por não-contratação não deve exceder ao valor do resultado calculado para o escopo a ser subcontratado.

⁵¹⁴ Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng), Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR), Consórcio Planalto (Tejofran, O&M e SPA), e Consórcio MANTREM (MPE, Bombardier e Opportrans).

⁵¹⁵ De acordo com os Signatários, a MPE era a empresa líder do consórcio e as outras participantes (Opportrans e Bombardier) desempenhavam papéis mínimos nele, por isso as negociações foram feitas apenas com a MPE.

VERSÃO PÚBLICA

1584. Tal compromisso chegou, inclusive, a ser minutado, conforme se observa de documento apresentado pelos Signatários, Minuta de Termo de Compromisso de Subcontratação entre Consórcio METROMAN e MPE, cuja data de criação é de 04/09/2006. Destaca-se sua cláusula segunda, que exige, como condição para a subcontratação, **a desistência por parte da MPE das ações judiciais interpostas contra sua inabilitação pela Comissão Especial de Licitação do Metrô DF** (fls. 611/618, grifos nossos):

CLÁUSULA SEGUNDA – CONDIÇÕES BÁSICAS

2.1 Para efetiva subcontratação proposta pelo presente documento, as seguintes condições básicas deverão ser cumpridas:

- **Formalização da desistência da MPE aos recursos interpostos nas Varas da Fazenda Pública e no Tribunal de Justiça do Distrito Federal, contra sua inabilitação pela Comissão Especial de Licitação do Metrô-DF.**

1585. Com efeito, veja-se que ao menos a impugnação administrativa (feita em 25/01/2006, fls. 886-890, SEI 0214072 e 0233801) foi retirada pelo consórcio liderado pela empresa MPE e acatado pelo Diretor-Presidente da Comissão Especial de Licitação da Concorrência em 08/06/2007 (fl. 5387). Verifica-se que a MPE apresentou como justificativa para retirada de impugnação do edital a liminar exarada pelo M.M Juízo da 8^a Vara de Fazenda Pública do Distrito Federal que determinou o prosseguimento do certame.

1586. Ademais, corroboram tais fatos a oitiva de Everton Rheinheimer (Siemens), que confirmou a existência de tratativas com a MPE para que esta fosse subcontratada e realizasse parte do escopo, em troca da retirada das ações judiciais. No entanto, as três conversas que aconteceram (duas em Brasília e uma em São Paulo no escritório da Siemens) foram infrutíferas, porque a MPE queria um percentual do contrato muito alto para a subcontratação. Dessa forma, a Siemens preferiu aguardar a desqualificação de fato desta empresa (SEI 0209931, a partir de 01:25:53).

1587. Everton Rheinheimer (Siemens) confirmou, ainda, que participou dessas reuniões. Uma delas, ocorrida em 15/09/2006, contou com a presença de representantes da MPE, conforme e-mail abaixo, enviado, um dia antes, para Newton Duarte, com cópia para Ricardo Lamenza (ambos da Siemens) (fls. 620/621):

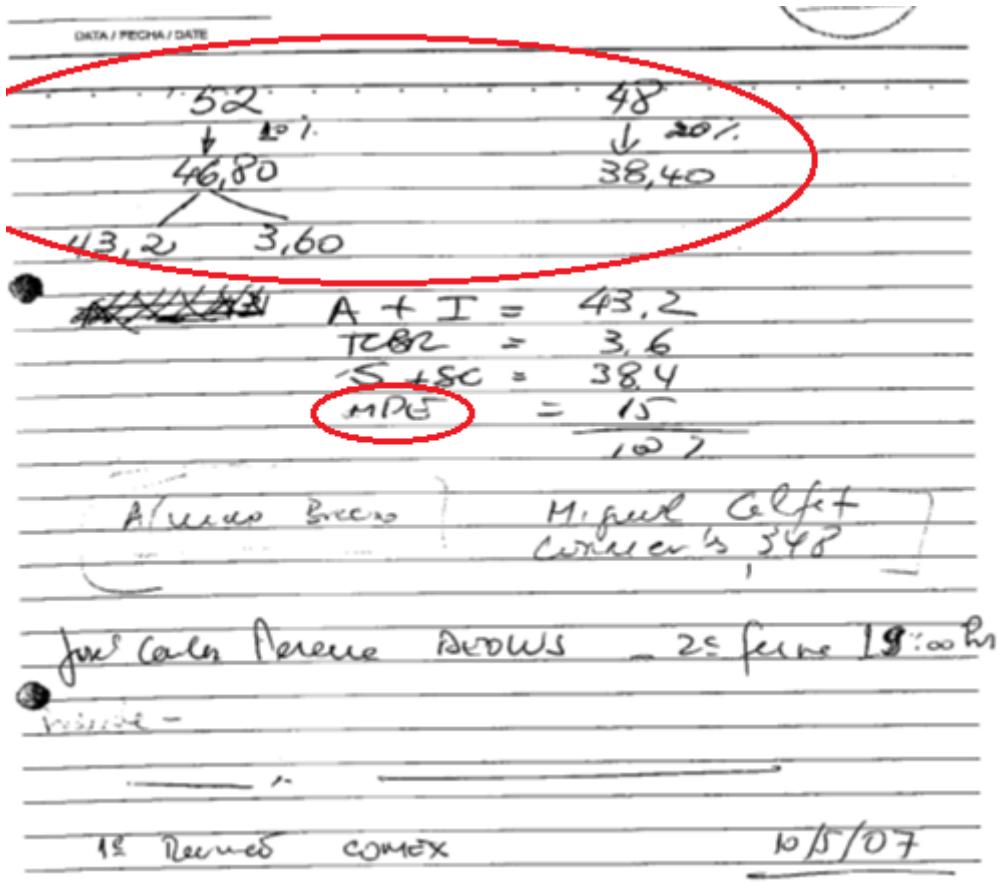
Amanhã tenho um encontro importante com o pessoal da MPE ref. ao projeto Manut. Metro DF e preciso me ausentar da reunião PTS por volta das 11h00. OK?

1588. Tal encontro específico, de acordo com seu depoimento, tinha como objetivo convencer a MPE de retirar sua ação na Justiça Federal de Brasília (SEI 0209931, a partir de 01:25:53).

1589. Além disso, corrobora o exposto, anotação manuscrita arrecadada na realização de busca e apreensão na sede da Alstom, na sala de Luiz Ferrari (Alstom), em que se observa cálculos de divisão do escopo do projeto Metrô DF nas mesmas proporções anteriormente mencionadas (52% para o Consórcio da Alstom e 48% para o Consórcio da Siemens), mas com

VERSÃO PÚBLICA

reduções das cotas dos dois consórcios e inclusão da MPE num total de 15% (fl. 738 do “Apartado”)⁵¹⁶:



1590. Destaca-se aqui que Siemens e Alstom não integravam o mesmo consórcio, mas, de acordo com o documento acima, entende-se que essa tinha conhecimento da negociação para subcontratação da MPE em troca da desistência do recurso apresentado. A propósito, tal anotação comprova a coordenação entre elas e a MPE.

1591. Apesar do acordo, a subcontratação da MPE acabou por não ser implementada, tendo em vista que, após um tempo, a Siemens percebeu que a Opportrans, membro do Consórcio MANTREM junto com a MPE, havia apresentado um atestado de qualificação técnica inválido.

1592. Segundo os Signatários, conforme já destacado acima, a MPE estaria exigindo condições de subcontratação mais vantajosas que as originalmente oferecidas pela Siemens. Dessa forma, acreditando que o Consórcio MANTREM tinha grandes chances de ter o provimento de sua ação judicial negado, a Siemens desistiu das negociações com ela e preferiu aguardar a decisão da ação judicial (fl. 89).

1593. O fato é que, embora o acordo com a MPE não tenha sido implementado, ele possuía caráter anticompetitivo, já que consistiam em tratativas feitas entre empresas consideradas

⁵¹⁶ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes, para que uma delas, em troca de subcontratação, não impedissem a divisão de escopo estabelecido entre as demais Representadas.

1594. Por fim, não prosperam os argumentos apresentados pela MPE em sua defesa administrativa, quanto a sua não participação e conhecimento do acordo, uma vez que os argumentos apresentados acima e no mérito da presente Nota Técnica demonstram o contrário.

(iv) Boa Viagem – CPTM

1595. Os acordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, **MPE**, Alstom, IESA, Bombardier, Siemens, TTrans, Tejofran e MGE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2: Alstom; Lote C3: Bombardier; Lote C4: IESA; Lote C5: Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e **MPE**).

1596. Os documentos acostados aos autos e as informações do procedimento licitatório comprovam que tais empresas formaram um “Grupo” para divisão dos contratos resultantes do Programa Boa Viagem, trocaram informações sensíveis, como valores para apresentação de propostas de cobertura e adotaram mecanismos para impedir a entrada de empresas “não alinhadas” (que não faziam parte do “grupo”), com o auxílio das empresas de consultoria Procint e Constech.

1597. A comprovar a formação do “Grupo”, que já estaria completo e fechado, destaca-se e-mail de 29/10/2004, enviado por Peter Golitz a Everton Rheinheimer, com cópia para Marco Missawa e Rodolfo Sergio Canas (todos da Siemens), logo após a audiência pública em que a CPTM apresentou o Programa Boa Viagem para os licitantes interessados. Evidencia-se, ademais, preocupação da MGE e Siemens com empresas que estariam “fora dos acordos” (fls. 869/870, grifos nossos):

A CCC está passando por um processo de saneamento das finanças e pretende voltar com mais força ao mercado.

Está procurando uma aproximação com nosso grupo para executar as reformas dos TUEs da CPTM. [...] Antes de nos procurar, os senhores da CCC foram à MGE e conversaram com o Sr. Moryama para saber se poderiam participar na reforma da porção mecânica dos trens, para o qual o Ronaldo não manifestou nenhuma limitação, apesar de não passar muita informação.

Ao checar estas informações com o Ronaldo, me ficou claro que se tratou de uma manobra evasiva com o objetivo de não nos comprometermos com a CCC e ao mesmo tempo não deixarmos ela demasiadamente livre.

Sei que o nosso grupo já está completo e fechado, não estou sugerindo cooperação. Mas seria interessante mantê-los entretidos mais um pouco, para que não tenham

VERSÃO PÚBLICA

tempo de se alinhem (sic) com outra empresa – conforme reunião na Procint, a CCC, a Mitsui e outras estariam de fora dos acordos.

O risco reside no fato de juntas a CCC e a Mitsui terem os pré-requisitos necessários.

1598. Nessa linha, e-mail de Marco Missawa (Siemens) a Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia para Peter Gölitz (Siemens), de 24/11/2004 (antes da publicação dos editais) comprova a conduta concertada entre as empresas do “Grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer, de maneira que as “4 fornecedoras grandes”, ou seja, Alstom, Bombardier, Siemens e TTrans⁵¹⁷, obtivessem parcelas iguais do projeto (25%) (fls. 872/889):

[...]

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttrans). Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.
- ✓ **No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas.** Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:**
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (aproximadamente 25% do total do pacote)
- ✓ Reflita: obviamente que **todas** as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.
- ✓ Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL⁵¹⁸ assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifo nosso)

⁵¹⁷ Conforme já destacado no mérito, a TTrans participou da licitação 848902011 em consórcio com a MPE.

⁵¹⁸ LuL - Lieferungen und Leistungen, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços.

VERSÃO PÚBLICA

1599. Ademais, ilustra o uso da estratégia de apresentação de propostas de cobertura pelo “Grupo”, o e-mail de Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, Marco Missawa, Ronaldo Cavalieri e Rodolfo Sergio Canas (todos da Siemens), de 30/11/2004 (fls. 913/915, grifos nossos):

1. Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: **vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom** [que dispõe das instalações]? [...]

Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESA. Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes. Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.

1600. Nesse sentido, comprova a adoção da estratégia de cobertura entre as licitantes para se dar uma aparência de competitividade ao certame e corrobora o e-mail de fls. 917/918 do Processo que prevê: “Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011”, a participação do Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE), na Concorrência nº 8489402011, e sua colocação em segundo lugar atrás do Consórcio TTrans/MPE, declarado vencedor do certame.

1601. Mais que isso, verifica-se a partir dos fatos dos procedimentos licitatórios que no lote C5, da Concorrência nº 8488402011, somente a **MPE** competiu com o Consórcio NOVOTREM, tendo ficado em 2º lugar enquanto esse foi declarado vencedor do certame.

1602. Tais fatos, então, constituem prova clara da combinação entre as empresas para divisão do escopo do Programa Boa Viagem.

1603. Além disso, a análise conjunta dos elementos de prova indica que não procedem os argumentos apresentados pela MPE em sua defesa administrativa, quais sejam, de que não há nenhum documento no qual haja menção específica a MPE e acusação genérica de que as empresas que participaram da licitação dividiram os lotes em supostos acordos ilícitos.

1604. Ainda quanto a esses argumentos, importante destacar que restou comprovado que as práticas adotadas nas diferentes licitações estão relacionadas entre si, consubstanciando um único cartel, que, devido à estruturação desse mercado, envolvia a definição de ajustes específicos para cada projeto. Por esse motivo, a participação das Representadas deve ser analisada sob essa perspectiva.

1605. Por fim, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do “grupo” terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$14.829.970,83
8487402011 Subprograma II – Linha C	–	Sem lote Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
	C1	Alstom	R\$5.261.976,69

VERSÃO PÚBLICA			
Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8488402011 Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C2	Alstom	R\$2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$1.927.201,00
	C4	IESA	R\$23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	R\$54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)	R\$83.697.084,12

(v) Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô São Paulo

1606. Ao que se refere à reforma das Linhas 1 e 3, segundo apurado, os grupos de que faziam parte das dez empresas participantes das licitações (**MPE**, Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MGE, TTrans, Temoinsa, IESA e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafera da Linha 3 – Vermelha).

1607. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio MODERTREM - Alstom/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTRENS - **MPE/TTRANS/ Temoinsa**); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/IESA).

1608. Por sua vez, evidência da divisão do mercado e utilização da formação de consórcios como estratégia para sua implementação é o e-mail abaixo, de 11/06/2008, **apreendido na Alstom**, com título “MSP Reforma L1 – L3”⁵¹⁹, enviado por Cesar Ponce de Leon a outras pessoas da Alstom (fls. 1296/1297 do “Apartado”, tradução livre);

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos).

1609. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 é a tabela abaixo, **apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”)**. Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23/09/2008 – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas **MPE**, MGE, Siemens, Temoinsa, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais. Conforme se observa⁵²⁰, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa

⁵¹⁹ Tradução livre de “MSP refurbishment L1 – L3”.

⁵²⁰ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

(“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que realizaram visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor:

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO		
1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)		
* considerando IESA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IESA = não cabe
TJ = 0,645		
IESA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IESA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPÇÃO		
Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IESA = 1,0		
8,49	3,89	3,44
3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IESA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IESA = 0,25 (sub)		
8,49	3,89	3,44
A MELHOR		
4a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IESA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IESA = 1,17		
8,49	3,89	3,44

1610. Importante destacar que **o documento foi encontrado em duas empresas diferentes** – que, ressalte-se, não integraram o mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

1611. Além do mais, **documento apreendido na Temoinsa** também evidencia a divisão do escopo desse projeto e traz “proposta para nova divisão” do Lote 1, uma vez que já era

VERSÃO PÚBLICA

conhecida a decisão de inabilitação do Consórcio BT Azul (Bombardier e Tejofran) no lote 1 da concorrência nº 41377212 (referente aos 51 trens da Linha 1-Azul)⁵²¹. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre **MPE**, Alstom, IESA, MGE, Temoinsa e TTrans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00⁵²² entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”, destaque nosso):

LOTE 1 - 51 TRENS METRO PROPOSTA PARA NOVA DIVISÃO			
	850.000.000		
ALSTOM	220		220
MGE	130		130
IESA	50		125
MPE	150		125
TMI	150		125
TT	150		125
	850		850

1612. Corroborando a divisão do escopo desse lote, tem-se ainda o e-mail, **apreendido também na Temoinsa** e datado de 13/01/2009 (antes da publicação do edital com a divisão do Lote 1 em 1A e 1B). Nele, o **Sr. Adagir Abreu (MPE)** expõe ao Sr. Wilson Daré, com cópia para os Srs. David Lopes (ambos da Temoinsa) e José Valladão (MPE) suas intenções quanto ao Lote 1, mencionado os entendimentos de divisão até então ocorridos, destacando-se que “S” seria a Siemens, “M” a **MPE**, “A e I” a Alstom e IESA, a “TT” a TTrans, e TM a Temoinsa (fls. 624 do “Apartado”, destaque nossos):

Lote 1

Partindo do valor base R\$849 milhões, temos:

S - 60% - R\$ 509

M - quota parte - R\$ 113

A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47

Me parece esta a situação inicial.

Pelo que entendi "A" queria fazer algo por este valor como subcontratado.

Se os valores aumentassem, as proporções deveriam ser mantidas.

No final não sei qual foi a conclusão.

⁵²¹ Salienta-se que essa nova divisão também foi prevista em e-mail enviado antes da apresentação de propostas, entre Temoinsa e Tejofran (fls. 532/533 do “Apartado”): “Assim, minha sugestão seria partir para entendimentos intra-grupo, ou seja, definir que Bombardier/Siemens/Tejofran/MGE e Temoínsa estarão juntas no Lote 1. As quatro primeiras apenas neste lote.”

⁵²² Relembrando que o orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSÃO PÚBLICA

Com a nova realidade a MPE deseja ter um participação significativa no lote 1. A TT e vocês veem dizendo que não queriam participar deste lote.

Parece que agora vocês querem participar, não sei o Giavina mudou de opinião.

A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo. Isso permitiu que no consórcio apresentado, a TT e TM tivessem um percentual maior. Agora preciso da ajuda de vocês para conseguir que a MPE tenha uma participação maior. Isso ocorrendo podemos garantir a TM estará conosco.

Conto com suas ajudas e apoio.

1613. Veja-se que o trecho “A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo” é uma prova clara de cartel, sendo que em um ambiente de verdadeira concorrência, esse tipo de tratativa jamais aconteceria.

1614. Da mesma forma, e-mail de 19/03/ 2009, enviado por Adagir Abreu (MPE) ao Srs. Wilson Daré e David Lopes (ambos da Temoinsa), comprova a coordenação entre as empresas desde a licitação anterior (fl. 457 do Apartado, destaque nosso):

From: "Adagir"
Date: Thu, 19 Mar 2009 11:12:58 -0300
To: <david.lopes@temoinsa.com.br>; <wdare@temoinsa.com.br>
Subject: Trens SP

Caros David e Daré,

Conto com a ajuda de vocês para a MPE ter uma participação nestes projetos.

Os "donos" da MPE estão me cobrando. Na época da licitação anterior segui as orientações do MM, apesar de achar que devemos ter participado. Agora preciso estar em alguma ponta.
Tenho uma reunião em São Paulo amanhã às 11h, na parte da tarde procuro vocês para conversarmos.

Saudações,

Adagir Abreu
MPE

1615. Nessa linha, não prospera o argumento apresentado pela MPE em sua defesa, de que: (i) os e-mails não se referem a supostos acordos anticoncorrenciais, mas tratam da formação de consórcios para participar das licitações; (ii) trata-se de um e-mail trocado entre empresas parceiras do mesmo consórcio, no qual se discute os interesses recíprocos diante de uma nova licitação futura; e (iii) o e-mail foi dirigido a um funcionário da Temoinsa, empresa que compunha - juntamente com a própria MPE e a TTrans - o consórcio MTTRENS. Vejamos.

1616. Realmente MPE e TTrans integraram o Consórcio MTTRENS que, por sua vez, apresentou documentos para habilitação e proposta para o Lote 2 da Concorrência nº 41377212. Contudo, o documento não se refere à negociação para a formação desse consórcio, mas, ao contrário, contém afirmação que a MPE não apresentou proposta para os Lotes 1 e 3 em

VERSÃO PÚBLICA

decorrência do acordo com empresas que integraram outros consórcios, configurando, portanto, a estratégia de supressão de propostas.

1617. Além disso, merece realce o fato de ser o e-mail mais uma comprovação de que empresas concorrentes discutiram não a formação de um único consórcio, porém a formação de consórcios diferentes⁵²³ para que a divisão de escopo previamente combinada fosse implementada.

1618. Por fim, mais um documento **apreendido na Temoinsa** evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos). O documento tem data de criação de 23/03/2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19/03/2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24/04/2009):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO
LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO

REVISADO EM 19/03/2009

LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Explicações: No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IESEA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Trans. No lote 1B -26 formar um consórcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os três, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))

1619. Do documento acima, extraem-se a seguinte observação (grifo nosso): “*No lote 1B – 26 formar um consórcio entre B+TMI + TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os três, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para MPE que será subcontratada*”, que corrobora a participação da MPE no acordo.

1620. Além disso, em conformidade com esse documento e analisando os procedimentos licitatórios, percebe-se que o Lote 1A foi adjudicado para o Consórcio MODERTREM (Alstom e Siemens), pelo valor de R\$ 466.165.521,56, e o Lote 1 B para o Consórcio BTT Linha Azul (Bombardier/Tejofran/Temoinsa), pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.

1621. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa MPE constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei

⁵²³ Vide trecho “S - 60% - R\$ 509 M - quota parte - R\$ 113 A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47”

VERSÃO PÚBLICA

nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1622. Neste momento, passa-se a individualização das pessoas físicas da empresa que colaboraram para a implementação das condutas anticompetitivas.

IV.1.9.1 Adagir de Salles Abreu Filho

1623. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Adagir de Salles Abreu Filho (“Adagir Filho”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1624. Adagir Filho ocupou o cargo de Diretor-Superintendente da MPE, ao menos entre 29/08/2005 e 03/12/2010 (período de sua atuação no cartel), conforme petição SEI 0412652. Ademais, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se os documentos de fls. 624 e 457 do “Apartado”.

1625. Nesse sentido, quanto de fls. 624 do “Apartado”, trata-se de e-mail datado de 13/01/2009 (antes da publicação do edital com a divisão do Lote 1 em 1A e 1B do projeto de reforma das linhas 1 e 3), no qual o próprio **Adagir Abreu** expõe a David Lopes, José Valladão (todos da MPE) e Wilson Daré (Temoinsa) suas intenções quanto ao Lote 1, mencionando entendimentos de divisão até então ocorridos, destacando-se que “S” seria a Siemens, “M” a MPE, “A e I” Alstom e IESA, “TT” a TTrans e “TM” a Temoinsa.

1626. Veja-se que o trecho “*A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo*” é uma prova clara de cartel, sendo que em um ambiente de verdadeira concorrência, esse tipo de tratativa jamais aconteceria.

1627. Da mesma forma, e-mail de 19/03/2009, enviado novamente pelo próprio **Adagir Abreu (MPE)** a Wilson Daré e David Lopes (ambos da Temoinsa), comprova a coordenação entre as empresas desde a licitação anterior (fl. 457 do “Apartado”, destaque nosso):

From: "Adagir"
Date: Thu, 19 Mar 2009 11:12:58 -0300
To: <david.lopes@temoinsa.com.br>; <wdare@temoinsa.com.br>
Subject: Trens SP

Caros David e Daré,

Conto com a ajuda de vocês para a MPE ter uma participação nestes projetos.

Os “donos” da MPE estão me cobrando. Na época da licitação anterior segui as orientações do MM, apesar de achar que devíamos ter participado. Agora preciso estar em alguma ponta.
Tenho uma reunião em São Paulo amanhã às 11h, na parte da tarde procuro vocês para conversarmos.

Saudações,

Adagir Abreu
MPE

VERSÃO PÚBLICA

1628. Assim, tal como esclarecido no mérito, embora o Representado argua – em defesa conjunta com a MPE, José Valladão e Rodrigo Costa – que tal e-mail foi circulado entre empresas consorciadas e que se trata da MPE convencendo as suas consorciadas a participarem dos novos lotes, veja-se que o documento não se refere à negociação para a formação desse consórcio, mas, ao contrário, contém afirmação que a MPE não apresentou proposta para os Lotes 1 e 3 em decorrência do acordo com empresas que integraram outros consórcios, configurando, portanto, a estratégia de supressão de propostas.

1629. Além disso, merece realce o fato de ser o e-mail mais uma comprovação de que empresas concorrentes discutiram não a formação de um único consórcio, porém a formação de consórcios diferentes⁵²⁴ para que a divisão de escopo previamente combinada fosse implementada.

1630. Dessa forma, tendo em vista tratar-se de um dos dirigentes da empresa e, portanto, com poderes para parar tal contato ilícito, Adagir Filho não só tomou conhecimento dos fatos como também corroborou para sua implementação, motivo pelo qual os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.9.2 José Ricardo Garcia Valladão

1631. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de José Ricardo Garcia Valladão (“José Valladão”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1632. José Valladão foi, segundo petição SEI 0412652, Gerente de Filial da MPE e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se o documento de fls. 624 do “Apartado”.

1633. Nesse sentido, quanto ao documento supramencionado trata-se de e-mail datado de 13/01/2009 (antes da publicação do edital com a divisão do Lote 1 em 1A e 1B do projeto de reforma das linhas 1 e 3), no qual Adagir Abreu expõe a David Lopes, **José Valladão** (todos da MPE) e Wilson Daré (Temoinsa) suas intenções quanto ao Lote 1, mencionando entendimentos de divisão até então ocorridos, destacando-se que “S” seria a Siemens, “M” a MPE, “A e I” Alstom e IE SA, “TT” a TTrans e “TM” a Temoinsa.

1634. Veja-se que o trecho “*A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo*” é

⁵²⁴ Vide trecho “S - 60% - R\$ 509 M - quota parte - R\$ 113 A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47”

VERSÃO PÚBLICA

uma prova clara de cartel, sendo que em um ambiente de verdadeira concorrência, esse tipo de tratativa jamais aconteceria.

1635. Assim, tal como esclarecido no mérito, embora o Representado argua – em defesa conjunta com a MPE, Adagir Filho e Rodrigo Costa – que tal e-mail foi circulado entre empresas consorciadas e que se trata da MPE convencendo as suas consorciadas a participarem dos novos lotes, veja-se que o documento não se refere à negociação para a formação desse consórcio, mas, ao contrário, contém afirmação que a MPE não apresentou proposta para os Lotes 1 e 3 em decorrência do acordo com empresas que integraram outros consórcios, configurando, portanto, a estratégia de supressão de propostas.

1636. Além disso, destaca-se o fato de ser o e-mail mais uma comprovação de que empresas concorrentes discutiram não a formação de um único consórcio, porém a formação de consórcios diferentes⁵²⁵ para que a divisão de escopo previamente combinada fosse implementada.

1637. Dessa forma, tendo em vista tratar-se de um executivo que ocupava cargo de Gerência na MPE, haja vista organograma apresentado na petição SEI 0412652, e, portanto, com poderes para parar tal contato ilícito, José Valladão não só tomou conhecimento dos fatos como também corroborou para sua implementação, motivo pelo qual os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.9.3 *Rodrigo Otávio Lobo da Costa*

1638. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Rodrigo Otávio Lobo da Costa (“Rodrigo Costa”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1639. Rodrigo Costa ocupou o cargo de Gerência na MPE (conforme petição SEI 0412652) durante a conduta. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se o documento de fls. 560 do “Apartado”.

1640. Nesse sentido, quanto ao documento supramencionado trata-se de e-mail datado de 13/01/2009 (antes da publicação do edital com a divisão do Lote 1 em 1A e 1B do projeto de reforma das linhas 1 e 3), no qual Adagir Abreu expõe a David Lopes, José Valladão (todos da MPE) e Wilson Daré (Temoinsa) suas intenções quanto ao Lote 1, mencionando entendimentos de divisão até então ocorridos, destacando-se que “S” seria a Siemens, “M” a MPE, “A e I” Alstom e IEESA, “TT” a TTrans e “TM” a Temoinsa.

1641. Veja-se que o trecho “*A MPE concordou em não apresentar propostas para o lote 3 e agora no final para o lote 1. Sempre colocamos que tínhamos interesse em ter uma participação muito maior que a que estamos no lote 2. Em função da harmonia concordamos com tudo*” é

⁵²⁵ Vide trecho “S - 60% - R\$ 509 M - quota parte - R\$ 113 A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47”

VERSÃO PÚBLICA

uma prova clara de cartel, sendo que em um ambiente de verdadeira concorrência, esse tipo de tratativa jamais aconteceria.

1642. Assim, tal como esclarecido no mérito, embora o Representado suscite – em defesa conjunta com a MPE, Adagir Filho e José Valladão – que tal e-mail foi circulado entre empresas consorciadas e que trata-se da MPE convencendo as suas consorciadas a participarem dos novos lotes, veja-se que o documento não se refere à negociação para a formação desse consórcio, mas, ao contrário, contém afirmação que a MPE não apresentou proposta para os Lotes 1 e 3 em decorrência do acordo com empresas que integraram outros consórcios, configurando, portanto, a estratégia de supressão de propostas.

1643. Além disso, destaca-se que o e-mail é mais uma comprovação de que empresas concorrentes discutiram não a formação de um único consórcio, porém a formação de consórcios diferentes⁵²⁶ para que a divisão de escopo previamente combinada fosse implementada.

1644. Dessa forma, tendo em vista tratar-se de um executivo que ocupava cargo de Gerência na MPE, haja vista organograma apresentado na petição SEI 0412652, e, portanto, com poderes para parar tal contato ilícito, Rodrigo Costa não só tomou conhecimento dos fatos como também corroborou para sua implementação, motivo pelo qual os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.10 Procint Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda e Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda. (representada por Lucy Elisabete Pereira Teixeira⁵²⁷)

1645. As evidências presentes nos autos comprovam a participação das empresas Procint Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda. (“Procint”) e Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda. (“Constech”) em conduta anticompetitiva consistente na influência de adoção de conduta comercial uniforme entre as empresas concorrentes investigadas, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1646. A Constech era administrada por Sérgio Teixeira⁵²⁸ e Arthur Gomes Teixeira, Controlador da Procint, o qual operacionalizou a conduta, cuja individualização é feita em seguida.

1647. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que

⁵²⁶ Vide trecho “S - 60% - R\$ 509 M - quota parte - R\$ 113 A e I - diferença - R\$ 227 - Acho que era R\$ 180 e R\$ 47”

⁵²⁷ Conforme Nota Técnica nº 347/2014 Despacho SG nº 1396/2014, fls. 3501-3511.

⁵²⁸ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta dos Representados e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1648. Antes de ser realizada a individualização, é necessário esclarecer que a Representada Constech se encontra dissolvida. Tais informações foram obtidas junto à Receita Federal e à Junta Comercial do Estado de São Paulo. Diante disso, esta empresa foi excluída do polo passivo do presente processo administrativo, sendo incluída sua sócia remanescente, Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira (“Lucy Teixeira”), para que ela pudesse responder em nome de tal sociedade empresária, com base no art. 32 da Lei nº 12.529/2011.

1649. Além disso, ao longo da instrução deste Processo Administrativo, constatou-se íntima relação entre as empresas Constech e Procint. Em primeiro lugar, ressalta-se o pedido de reconsideração feito em nome da Procint e da Sra. Lucy Teixeira (SEI 0055975) referente à decisão saneadora que os considerou revéis. Neste documento, os peticionários afirmam que suas defesas estariam contempladas e presentes na defesa de Arthur Gomes Teixeira (“Arthur Teixeira”), controlador da Procint (SEI 0031261).

1650. No tocante à Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira (“Lucy Teixeira”), representante da Constech, foi juntada procuraçāo outorgada ao Sr. Arthur Teixeira, segundo a qual se ratificava os atos por ele já praticados, logo, “não haveria revelia da Constech” (fl. 3 da reconsideração SEI 0055975). Além do mais, o documento SEI 0060926 trouxe documentos que comprovam a locação, o comodato e a propriedade dos escritórios mantidos pela Procint e Constech, bem como a amostra de contratos mantidos com terceiros para a prestação de serviços pela Procint e pela Constech. Assim, embora possuíssem CNPJ diferentes, ambas as empresas se relacionavam diretamente, tendo, inclusive, o mesmo endereço profissional. Dessa forma, tendo em vista o exposto e o narrado na presente Nota Técnica, optou-se pela individualização conjunta de ambas empresas.

1651. Assim, as empresas Procint e Constech auxiliaram na operacionalização do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Manutenção dos trens – 1^a rodada – CPTM, (ii) Manutenção dos trens – 2^a rodada - CPTM e (iii) Boa Viagem – CPTM.

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1^a rodada (2000 a 2003) - CPTM

1652. As empresas Procint e Constech participaram do cartel quanto ao projeto supracitado, auxiliando em sua operacionalização. Tais acordos anticompetitivos estabeleciam a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, TTrans e Mitsui, que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame, (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

1653. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao Consórcio COBRAMAN, formado por Alstom, Bombardier e CAF; (ii) a Série 2100 ao Consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui; e (iii) a Série 3000 à Siemens. As empresas Tejofran e TTrans também participaram

VERSÃO PÚBLICA

desse acordo, sendo posteriormente subcontratadas. Tais tratativas contaram com a intermediação das empresas de consultoria **Procint e Constech**.

1654. Nesse sentido, destaca-se Histórico da Conduta, no qual os Signatários afirmaram que alguns dias antes da data estabelecida para a entrega das propostas relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 – **Arthur Teixeira (Procint) e Sérgio Teixeira⁵²⁹ (Constech)** entraram em contato com Everton Rheinheimer (Siemens) para realização de novo encontro entre as empresas concorrentes (Temoinsa, Mitsui, Alstom, CAF, Bombardier e Siemens⁵³⁰) visando discutir a divisão do objeto de tais licitações, *in verbis*:

(...) a Siemens seria a empresa vencedora da licitação do projeto CPTM S3000, e que a empresa não precisava apresentar preços competitivos, pois poderia apresentar sua proposta com valores próximos ao orçamento estabelecido pela CPTM. As outras empresas competidoras apresentariam preços superiores à proposta da Siemens e bastante próximas ao orçamento da CPTM, como propostas de cobertura, a fim de que a Siemens saísse vencedora da licitação. Para que todas as empresas pudessem ganhar parte dos contratos, accordou-se que, enquanto a Siemens seria a vencedora do projeto CPTM S3000 (10 trens), as empresas Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa e Mitsui ganhariam o projeto CPTM S2100 (48 trens).

1655. Ressalta-se também os documentos de fls. 2457/2460 do “Apartado”. Trata-se de e-mail apreendido na CAF e trocado entre funcionários da empresa, no qual é reportado a atuação da

⁵²⁹ Falecido.

⁵³⁰ Representadas por Sr. Geraldo Phillippe Hertz Filho (Alstom), Sr. Murilo Cunha (CAF), Sr. Maurício Memória (Temoinsa), Sr. Serge Van Themsche (Bombardier) e o Sr. Masao Suzuki (Mitsui).

VERSÃO PÚBLICA

Procint na intermediação das negociações do acordo anticompetitivo para divisão dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100 (destaques nossos):

"Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br> con fecha 02/07/2002 16:52:15

Por favor, responda a "Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br>

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>

CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>, <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>, Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>

Assunto: REUNIÃO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

Declarou-se contrária a posição da CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

Wagner Ibarrola

1656. Além disso, destaca-se que, de acordo com o documento acima, a Procint teria feito referência a “um acordo assinado pela alta direção das empresas”. Por sua vez, destaca-se que prova de tal acordo foi apreendido na CAF, e consiste em documento datado de 04/06/2002, e

VERSÃO PÚBLICA

que foi assinado por um representante das empresas Alstom, Bombardier, CAF e Siemens (fls. 2454/2456 do “Apartado”):

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCOS, FEES E ADMINISTRATIVOS, FIGURAM INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSE CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPОСTOS, TRAMITES E ADMINISTRATIVOS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESSE ITEM, SERÁ MOTIVO DE ACORDO FESTEJAR.

- A — ~~ff~~
- B — ~~ll~~
- C — ~~tu~~
- D — ~~gg~~

1657. Além do mais, o documento de fls. 895/898 do “Apartado”, apreendido na Alstom e datado de 23/06/2002, traz o relato de reuniões que aconteceram em 16 e 18 de julho de 2002 e que contaram com a participação da **Procint** e nelas foram definidas as subcontratações a serem realizadas pelo consórcio vencedor na Série 2100 (destaque nosso):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Pauta de reunião com CAF - 16 e 18/jul/02.

(EM VERMELHO SÃO AS DECISÕES TOMADAS PELAS EMPRESAS)

Participantes: ALSTOM: (Rubens parcial / David / Vitor parcial)

CAF: (Murilo parcial / Uribe / Pepe Alcaide / Wagner parcial / Carlos parcial)

PROCINT: Luiz Álvaro

BOMBARDIER: Manuel (parcial)

Divisão física do escopo:

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ Consorciada ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
 - ✓ Consorciada CAF: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos e de freio;
 - ✓ Sub Contratada BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e conversor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração);
 - ✓ Sub Contratada TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
 - ✓ Sub Contratadas T TRANS/Tejofran: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis;
 - ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;
1658. Documento semelhante e datado de 03/08/2002, referente à reunião realizada em 01 de agosto de 2002 com a presença de David e Vitor (Alstom), Uribe e Wagner (CAF), Manuel (Bombardier) e **Luiz Álvaro (Procint)**, traz novos desdobramentos do processo de subcontratação das empresas concorrentes para prestação de parte do escopo dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 893/894 do “Apartado”, destaque nosso):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Ata de reunião com CAF - 01-ago-02



Participantes: **ALSTOM:** (David / Vitor)
CAF: (/ Uribe / Wagner)
PROCINT: Luiz Álvaro
BOMBARDIER: Manuel

1. Divisão física do escopo:

Acordada a seguinte mudança no segundo e terceiro parágrafos do ítem denominado Divisão Física do Escopo da Ata de 23/jul/02, passando a ser:

" A consorciada CAF e a sub-contratada Bombardier executarão a parte mecânica mais o conversor e melhoria de Projeto (corte de freio no ponto 4 de tração). "

ALSTOM solicitou análise pela CAF e da "B", para a planilha de divisão das responsabilidade do escopo contratual, elaborada pelos engenheiros, principalmente o item "Mobilização";

Esta planilha, que indicará o escopo de cada empresa do consórcio e das subcontratadas, após concluída a análise e definição do item 2 da presente ata, deverá ser firmada pela ALSTOM e CAF para, após assinatura do contrato com CPTM, ser apresentada aos subcontratados e ser anexo do acordo de interface entre as partes.

VERSÃO PÚBLICA

1659. Por fim, em 02/12/2002, é encaminhada mensagem, na qual é **comprovada a participação e coordenação da Procint** na implementação do conluio, e realização de pagamento pelo “trabalho” realizado (fls. 2461/2462 do “Apartado”, destaque nosso):

"Murilo Cunha" <mrccons@uol.com.br> con fecha 29/11/2002 16:05:53

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>
CC:
Asunto: Re: CONSMAC COMISIONES

Fernando, favor reler o fax que foi enviado a você em 09/06/2002 que é o acôrdo submetido a você e aprovado por telefone que determina o seguinte:

Se não houvesse acôrdo entre o bloco 1(ABCeD) e bloco 2(E e F) e bloco 1 ganhasse a concorrença pagar-se-ia a Procint 2+1 só.
Se houvesse acôrdo, como houve, pagar-se-ia 2+4(ver tal fax): tenho cópia do original assinado por A,B,C,D,E,F e Procint.

Murilo

1660. Documento semelhante – datado de 03/08/2002 – refere-se à reunião realizada em 01/08/2002, com a presença do representante da Procint, Sr. Luiz Álvaro. **Este documento, arrecadado na Alstom**, traz novos desdobramentos do processo de subcontratação das empresas concorrentes para prestação de parte do escopo dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100 (893/894 do “Apartado”, destaque nosso):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Ata de reunião com CAF - 01-ago-02



Participantes: ALSTOM: (David / Vitor)
CAF: (/ Uribe / Wagner)
PROCINT: Luiz Álvaro
BOMBARDIER: Manuel

1. Divisão física do escopo:

Acordada a seguinte mudança no segundo e terceiro parágrafos do item denominado Divisão Física do Escopo da Ata de 23/jul/02, passando a ser:

"A consorciada CAF e a sub-contratada Bombardier executarão a parte mecânica mais o conversor e melhoria de Projeto (corte de freio no ponto 4 de tração)."

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) - CPTM

1661. As empresas Procint e Constech também auxiliaram na operacionalização dos acordos anticompetitivos no projeto supramencionado.

1662. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordo

VERSÃO PÚBLICA

anticompetitivo envolvendo a 2^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a rodada de manutenção, **condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.**

1663. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes com cooperação da **Procint**, destaca-se e-mail trocado entre funcionários da Alstom e Temoinsa no qual, além de relatada a **participação da Procint**, a qual atuou na articulação entre as empresas no conluio para que atingissem seus objetivos (fls. 1262/1264 do “Apartado”, tradução livre, destaques nossos):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Teofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha??

1664. Em seguida, outro e-mail trocado entre funcionários da Tejofran e Temoinsa **relata reunião feita na Procint**, em que foi discutida a postura da “ABC” (Alstom, Bombardier e CAF) de tentar coordenar os players no lugar da própria Procint, **o que desagradou a Arthur Texeira (Controlador da Procint)**. Ao final, afirma que a Procint pediu um tempo para “ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC” (fl. 369 do “Apartado”, grifos nossos):

Prezados todos,

Hoje pela manhã estive com a Procint. Para minha surpresa eles estão também chateados com as posturas de ABC.

Aconteceu que na sexta, no almoço com o Ferrari, foi também a Rosangela. **Eles pediram AJUDA da Procint para tentar resolver a "merda" que eles mesmo criaram ao querer coordenar os players.**

O Artur e Reinaldo então quando souberam das reuniões que eles convocaram com o pessoal ficaram “putos” pois ABC já havia nomeado a Procint como coordenadora. **A Procint acha que nós estamos certos e que consórcio de 5 é loucura, mas ABC ainda estão reticentes e disseram que talvez a solução seja o confronto pois até a Siemens está de "mal" com ABC.**

Ou seja, ABC já consegue ser unanimidade.

A Procint pediu uma semana prá ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação.

VERSÃO PÚBLICA

Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugerí partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início.

A Procint em princípio está plenamente de acordo...

sdçs

Manuel

(iii) Boa Viagem – CPTM

1665. Os acordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, TTrans, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2: Alstom; Lote C3: Bombardier; Lote C4: IESA; Lote C5: Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE). **Novamente, a realização de tais acordos contou com o auxílio das empresas Procint e Constech.**

1666. Nesse sentido, o e-mail enviado por Peter Gölitz a outros funcionários da Siemens, logo após a audiência pública em que a CPTM havia apresentado o Projeto Boa Viagem para os licitantes interessados, nele menciona-se **reunião na empresa de consultoria da Procint para tratar de “acordos”**. Ressalta-se que tal e-mail foi remetido anteriormente ao envio de propostas e o seu conteúdo versa diretamente sobre a estruturação entre as empresas, a fim de impedir a entrada de concorrentes e a frustração do acordo (fls. 869/870, destaque nossos):

A CCC está passando por um processo de saneamento das finanças e pretende voltar com mais força ao mercado.

Está procurando uma aproximação com nosso grupo para executar as reformas dos TUEs da CPTM. [...] Antes de nos procurar, os senhores da CCC foram à MGE e conversaram com o Sr. Moryama para saber se poderiam participar na reforma da porção mecânica dos trens, para o qual o Ronaldo não manifestou nenhuma limitação, apesar de não passar muita informação.

Ao checar estas informações com o Ronaldo, me ficou claro que se tratou de uma manobra evasiva com o objetivo de não nos comprometermos com a CCC e ao mesmo tempo não deixarmos ela demasiadamente livre.

Sei que o nosso grupo já está completo e fechado, não estou sugerindo cooperação. Mas seria interessante mantê-los entretidos mais um pouco, para que não tenham tempo de se alinharem (*sic*) com outra empresa – **conforme reunião na Procint, a CCC, a Mitsui e outras estariam de fora dos acordos.**

O risco reside no fato de juntas a CCC e a Mitsui terem os pré-requisitos necessários.

VERSÃO PÚBLICA

1667. Posteriormente, em mais um e-mail de Peter Gölitz para outros funcionários da Siemens, é destacado o **papel da Procint na intermediação para a implementação do acordo**. Nesse sentido, ressalta-se o seguinte conteúdo “vamos fazer algo para impedir a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc.] ou isso fica a cargo da Procint?”, comprovando o envolvimento da **Procint** durante as negociações do acordo anticompetitivo (fls. 913/915, destaque nosso):

1. Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]?)

ou

vamos fazer algo para impedir a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc.] ou isso fica a cargo da Procint?

Ou a IESA, de nosso grupo de atuação, já sabe das condições para participar conosco etc.)

2. reunião com IESA para definição do escopo;

3. montagem do grupo de trabalho: estabelecer quem é responsável em cada empresa por que parte dentro da proposta (em particular nomear responsáveis para a IESA e MGE que estejam de fato disponíveis durante as festas).

1668. Por sua vez, documento interno da Siemens encontrado nos arquivos de Peter Gölitz (Siemens), datado de 10/01/2005, após a publicação dos editais e antes da entrega das propostas, trata da divisão do escopo do Programa Boa Viagem entre o “grupo” de empresas, da apresentação de proposta de cobertura para a implementação do acordo e da adoção de mecanismos de proteção para impedir a participação de empresas não alinhadas. **Tais assuntos são tratados como “temas a serem discutidos com os consultores”, papel da Procint e da Constech** (fls. 917/918, destaque nossos):

Projeto Boa Viagem CPTM

I) Temas a serem discutidos com os consultores:

(...)

b) Matrix de cobertura: Siemens sugere fazer **uma proposta de cobertura** para o lote D1 – 28 TUE Série 4400 – concorrência 8489402011

c) alterações no escopo de fornecimento (aumento com relação ao escopo acordado): Marcadas em vermelho na tabela.

d) Informações não oficiais sobre possível não contratação nos lotes⁵³¹:

⁵³¹ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, a não contratação era uma possibilidade aventada em razão do baixo orçamento disponibilizado pela CPTM para a realização do projeto.

VERSÃO PÚBLICA

A1 – 10 trens S1600 (Alstom);

B1 – 12 trens S5500 (Bombardier).

Devido a situação real da frota (alto investimento);

É de conhecimento geral?

Consequências para os grupos devido a desestabilização dos pacotes?

e) Como as empresas subcontratadas de outros grupos estão reagindo? (p. ex. Mendes Jr.)?⁵³²

f) Comunicar dificuldades iniciais em relação à subcontratada IESA e possíveis consequências em caso de “corrida por fora”. Quais mecanismos de prevenção poderiam ser adotados?

g) Mecanismos de proteção contra fornecedores “não convidados” (p. ex. CCC, Mitsui).⁵³³

1669. Por fim, o documento de fl. 2507 do “Apartado” – tratando-se de e-mail enviado antes da entrega dos documentos para pré-qualificação – contém relato de contatos do Consultor Arthur Teixeira com os Srs. José Regueiro e Agenor Marinho com o objetivo de viabilizar um acordo entre CAF e Bombardier. Dessa forma, reforça-se mais uma vez o importante papel da Procint/Constech na coordenação das posturas anticompetitivas a serem realizadas (fls. 2507 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Prezados Félix/Luis, desejamos atualizá-los da posição da PQMR II (modernização de trens da CPTM). Houve uma postergação de ofertas a pedidos de diferentes empresas participantes e quando chegou a última data (28-02-05), foi decidido “cancelar” e fazer, a princípio, nova reapresentação do edital em 10-03-05.

Motivo do vazio: Falta de recursos financeiros para as exigências técnicas solicitadas.

Imediatamente ao fato de cancelar a oferta para reapresentá-la, a Procint/Constech (Arthur Teixeira/Sergio Teixeira) chamaram Agenor e eu e, durante o almoço se comprometeram a falar com a Bombardier para que nos acomodem na nova oferta, que sairá em 10-03-05 e que deverá ser apresentada em um breve prazo. Ontem e hoje, Arthur nos telefonou e nos pediu que entrássemos em contato com a Bombardier para acertar nossa participação.

1670. Quanto a tais imputações, de maneira geral, os Representados arguem que nunca firmaram consórcios ou foram subcontratadas para participarem de licitações públicas, mas que, na verdade, a sua contratação se deu pelos consórcios já constituídos ou em constituição para tratar do único assunto de competência da Procint e/ou Constech: engenharia de transportes e processos industriais. Argumenta, ainda, que os serviços contratados tinham caráter

⁵³² De acordo com as informações prestadas pela Siemens, os “outros grupos” mencionados seriam formados pelas empresas que não participaram da licitação, como Mitsui, CCC e Mendes Jr.

⁵³³ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, as empresas dos “outros grupos” não participaram da licitação.

VERSÃO PÚBLICA

eminentemente técnico – como auxílio na preparação de propostas técnicas pelas empresas participantes de licitações –, e/ou de coordenação das “interfaces técnicas” dos contratos⁵³⁴.

1671. No entanto, apesar do próprio conteúdo das provas acima colacionadas rebaterem integralmente os argumentos de defesa apresentados, para que não restem dúvidas quanto à participação das empresas Procint e Constech no cartel, esta SG/CADE ponderará alguns pontos.

1672. Nesse sentido, vale esclarecer que nunca foi imputado às empresas Procint e Constech que estas tivessem formado consórcios e/ou tivessem sido subcontratadas como instrumentos de implementação dos acordos firmados. Na verdade, desde a NT PA 81/2014, esta SG/CADE apontou que se tratava de duas empresas de consultoria que auxiliavam os demais participantes do cartel a finalizarem os seus arranjos anticompetitivos.

1673. Conforme é possível verificar a partir dos documentos acima colacionados, na maioria das vezes os participantes do cartel indicavam a Procint, Constech e seus funcionários como “consultores”, ou seja, no caso em tela, como facilitadores ou mediadores das tratativas ilícitas entre as empresas que efetivamente pretendiam participar das licitações em apreço.

1674. Dessa forma, as condutas adotadas pelas Representadas Procint e Constech constituem infração à ordem econômica previstas no art. 21, inciso II da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1675. Passa-se à individualização da pessoa física que operacionalizou a implementação das condutas anticompetitivas.

IV.1.10.1 Arthur Gomes Teixeira

1676. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Arthur Gomes Teixeira (“Arthur Teixeira”) em conduta anticompetitiva consistente influência de adoção de conduta comercial uniforme entre as empresas concorrentes investigadas, no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1677. Arthur Teixeira foi Controlador da Procint à época da conduta e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 921/923 e fls. 2507, 1795 e 2471 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1678. Nesse sentido, destaca-se e-mail referente ao projeto Boa Viagem, realizado pela CPTM, enviado antes da data de entrega dos documentos para pré-qualificação, no qual

⁵³⁴ Segundo os Representados, “interface técnica” seria o constante contato entre os executores de cada projeto, tendo em vista sua complexidade técnica.

VERSÃO PÚBLICA

integrantes da CAF relatam contato com o consultor da Procint, **Arthur Teixeira**, na tentativa de viabilizar uma concertação entre CAF e Bombardier no certame (fls. 2507 do “Apartado”).

1679. Corroborando a participação de **Arthur Teixeira** como “consultor”, a fim de implementar condutas colusivas no Programa Boa Viagem, ressalta-se o e-mail de fls. 921/923. Neste documento, é mencionada a criação de um e-mail para facilitar o contato “com o consultor”.

1680. Além disso, ressaltam-se alguns fatores que devem ser levados em consideração para a adequada valoração das provas colacionadas. Em um primeiro momento, deve-se ressaltar o cargo ocupado por Arthur Teixeira, tratando-se de Controlador da Procint, logo, um profissional que possui amplo poder decisório e conhecimento sobre a elaboração de propostas feitas pela sua empresa, bem como acompanhamento técnico-comercial efetivo sobre os empreendimentos da mesma.

1681. Tal conclusão pode ser reforçada por meio do e-mail de fls. 2471, o qual menciona que **Arthur Teixeira** era o responsável por tratar do tema referente à CPTM. Neste documento, Agenor Marinho (CAF) envia com cópia para José Uribe (CAF) e-mail, anterior a data de apresentação das propostas, no qual afirma que a CAF não conseguiria participar sozinha do certame do projeto Boa Viagem – CPTM, sendo necessária a formação de consórcio ou subcontratação. **Para lograr êxito neste feito, seria imprescindível o contato com a Procint, especialmente com Arthur Teixeira** (fls. 2471 do “Apartado”)

1682. Outro documento interessante diz respeito ao contrato de prestação de serviço do consórcio vencedor (SISTREM) no projeto Linha 5 – CPTM, o qual contratou a Procint e a Constech como empresas consultoras, elencando qual seria a tarefa do consultor. Segundo o documento, os consultores dispõem de amplo conhecimento do mercado, reconhecida experiência na elaboração de propostas e no acompanhamento de atividades técnico-comerciais. Assim, mais uma vez corrobora-se que não há como escusar-se do conhecimento sobre as negociações e encontros mencionados nos e-mails; o papel das empresas de consultoria é claro, e de seu controlador também (fls. 1795 do “Apartado”).

1683. Dessa forma, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Arthur Teixeira tinha amplo conhecimento da atividade colusiva investigada. Assim, os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas no art. 21, inciso II da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.11 Siemens

IV.1.11.1 Ben-Hur Coutinho de Souza Viana

1684. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Ben-Hur Coutinho de Souza Viana (“Ben-Hur”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1685. Ben-Hur Coutinho foi coordenador de contratos da Siemens, conforme informação fornecida na petição SEI 0388487. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que

VERSÃO PÚBLICA

comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 605/609 e 542/544.

1686. Nesse sentido, destaca-se e-mail datado de 30/08/2006 (após o ajuizamento das ações judiciais), no qual Everton Rheinheimer (Siemens) requer a **Ben-Hur Souza (Siemens)** a **elaboração de um compromisso de subcontratação da MPE para o projeto Metrô DF, em troca da retirada da ação contra o Metrô DF e/ou o Consórcio da Siemens** (fls. 605/609, grifos nossos):

Ben-hur:

Favor preparar um **compromisso de subcontratação da MPE no Metro DF nos termos discutidos com o Wando por ocasião nossa reunião de 29/set em Brasília**.

O documento deve incluir, porém não se limitar aos seguintes pontos:

1) Escopo e valores

2) 'Compromissos' inclusos no preço

3) **Condições para subcontratação:**

a) Adjudicação do contrato para o Consorcio Siemens/Serveng

b) Anuência do Metro DF para a subcontratação

c) **Retirada pela MPE da ação contra o Metro DF e/ou nosso Consorcio**

4) Multa por não-contratação não deve exceder ao valor do resultado calculado para o escopo a ser subcontratado.

1687. Corroborando com a sua participação na implementação do acordo anticompetitivo, observa-se que 5 dias depois da assinatura do contrato, o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng) subcontratou a MGE. Aliás, ressalta-se que a contratação do Representado pela Siemens ocorreu de comum acordo entre as empresas Siemens, Serveng e MGE, a fim de que a Siemens pudesse obter as certificações técnicas necessárias nesta licitação.

1688. Inclusive, destacam-se os e-mails de fls. 542/544, no qual Ben-Hur Viana relembra os termos de sua contratação a Homero Vasconcellos (Serveng), mencionando o acordo firmado junto a Siemens, Serveng e MGE para tal concorrência.

1689. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Ben-Hur Viana tinha conhecimento da atividade colusiva investigada, tendo participado da coordenação e efetivação do acordo colusivo entre as empresas concorrentes participantes da concorrência refere ao Metrô-DF, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV

VERSÃO PÚBLICA

e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.11.2 Luiz Antônio Taulois da Costa

1690. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Luiz Antônio Taulois Costa ("Luiz Costa") em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1691. Luiz Costa era coordenador de contratos da Siemens, conforme informação fornecida na petição SEI 0388488, e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 542/544.

1692. Nesse sentido, destaca-se que a contratação de Luiz Costa (assim como a de Ben-Hur Viana) foi fundamental para que a Siemens se lograsse vencedora do projeto do Metrô DF. O Representado foi contratado pela Siemens com o objetivo de atuar como gerente de projetos na concorrência referente ao Metrô-DF, sendo, inclusive, copiado por Ben-Hur Viana sobre os termos de contratação anteriormente acertados junto a Siemens, Serveng e MGE, estando completamente ciente do assunto (fls. 542/544).

1693. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Luiz Costa no mínimo tinha conhecimento da atividade colusiva investigada, tendo participado da coordenação e efetivação do acordo colusivo entre as empresas concorrentes participantes da concorrência referente ao Metrô-DF, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.11.3 Ronaldo Cavalieri

1694. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Ronaldo Cavalieri em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1695. Ronaldo Cavalieri, à época da conduta imputada, ocupava o cargo de Gerente Administrativo no Setor de Transportes (maio/2000 e abril/2005), conforme petição SEI 0380423, e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 913/915.

1696. Tal como destacado na NT PA/2014 e também na presente Nota Técnica, o Representado foi incluído no polo passivo do presente Processo Administrativo com base no documento de fls. 913/915. Trata-se de e-mail circulado entre funcionários da Siemens,

VERSÃO PÚBLICA

referente ao projeto Boa Viagem, promovido pela CPTM, no qual Peter Golitz relata a Everton Rheinheimer, Marco Missawa, **Ronaldo Cavalieri** e Sergio Canas (todos da Siemens) a preocupação com a participação de empresas não alinhadas nas licitações referente ao projeto supramencionado (grifos nossos):

1. **Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]?)**

ou

vamos fazer algo para impedir a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc.] ou isso fica a cargo da Procint?

Ou a IESA, de nosso grupo de atuação, já sabe das condições para participar conosco etc.)

2. **reunião com IESA para definição do escopo;**

3. montagem do grupo de trabalho: estabelecer quem é responsável em cada empresa por que parte dentro da proposta (em particular nomear responsáveis para a IESA e MGE que estejam de fato disponíveis durante as festas).

1697. Em primeiro lugar, veja-se que tal e-mail sintetiza, no mínimo, parte das discussões anticompetitivas que já estavam acontecendo entre as empresas que pretendiam participar do certame. Em suma, percebe-se do trecho “*vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para ter moeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]*” que as empresas alinhadas utilizaram propostas de cobertura para implementar o acordo, o que também pode ser verificado no e-mail abaixo de Everton Rheinheimer a Peter Gölitz, Marco Missawa, **Ronaldo Cavalieri** e Sergio Canas (todos da Siemens), em 30/11/2004 (fls. 913/915, grifos nossos):

Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESA. **Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes.** Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.

1698. Em sua defesa, o Representado alega que, à época dos fatos ocupava cargo meramente administrativo, sem qualquer poder decisório. Também defende que não realizava qualquer entendimento com terceiros e/ou outras empresas, limitando-se aos assuntos internos da Siemens, tais como revisões de valores finais de propostas, controle de custos, emissões de notas fiscais, entre outros, argumentos que foram reiterados na petição SEI 0380423.

1699. Em sua oitiva (SEI 0209995), Ronaldo Cavalieri reiterou suas funções desempenhadas na empresa. Quando apresentado aos documentos de fls. 913/915535, ressalta-se que o Representado não negou a existência do e-mail e, tampouco, que o recebeu. Ronaldo Cavalieri alega que por se tratar de um e-mail quase em dezembro, próximo às festas de final de ano e ao

⁵³⁵ Por volta de 00:42:00 do áudio.

VERSÃO PÚBLICA

período de férias coletivas da empresa, ele foi copiado apenas para que ficasse de “sobreaviso”, caso o edital desta licitação fosse disponibilizado justamente no período de recesso da empresa.

1700. No entanto, ressalta-se que ainda que Ronaldo Cavalieri alegue desempenhar funções administrativas na empresa à época dos fatos e que foi copiado em um único documento, veja-se que: (i) ocupava cargo de gerência, o que o lhe permitia parar a conduta ilícita ou, no mínimo, reporta-la a seus superiores e (ii) o conteúdo do e-mail em que foi copiado tem escopo claramente anticompetitivo quando ressalta o papel mediador das empresas de consultoria impedissem a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc], bem como prevê a apresentação ou elaboração de proposta de cobertura para a Alstom.

1701. Além disso, veja-se que Ronaldo Cavalieri assinou diversos termos aditivos de contrato conjuntamente com Everton Rheinheimer (fls. 342, 346, 350, 354, 359, 363, 367, 376), tendo em vista a política da empresa para que os contratos fossem assinados por dois executivos, um da área comercial e outro da administrativa, o que indica a ciência do Representado sobre as trativas ilícitas. De um lado, por ter recebido os e-mails acima, cujo objeto era claramente os arranjos anticompetitivos e, de outro lado, porque trabalhava diretamente com **[ACESSO RESTRITO]** que estava diretamente envolvido na conduta.

1702. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima, que o Ronaldo Cavalieri tomou conhecimento da atividade colusiva investigada, tendo sido copiado em e-mail com conteúdo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.11.4 Marco Vinícius Barbi Missawa

1703. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Marco Vinícius Barbi Missawa (“Marco Missawa”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1704. Marco Missawa, gerente da unidade de material rodante da Siemens até 2012 e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 1448, 580/584, 590, 597, 869/870, 872/889, 891/911, 913/915, 921/923 e 1593. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1705. Nesse sentido, destaca-se documento referente ao projeto Linha 5 da CPTM. Trata-se de **apresentação preparada pelo próprio Representado**, a qual comprova a limitação da livre concorrência e o aumento arbitrário dos lucros. Nessa apresentação, de junho de 2003, verifica-

VERSÃO PÚBLICA

se a afirmação de que o “consórcio combinado” é muito bom para todos os participantes (fl. 1448, grifo nosso):

Consórcio político, e portanto com BE muito bom para os participantes.

1706. Ademais, há o seguinte comentário abaixo do slide:

O projeto Linha 5 foi a última adjudicação real, no qual a entrega dos veículos foi realizada por um consórcio “político”, **o que resultou em um preço muito alto**.

1707. Comprovando o envolvimento do Representado ao longo das tratativas ilícitas, colaciona-se documento referente ao projeto Metrô-DF, na qual os Signatários confirmam a **participação de Marco Missawa** como representante da Siemens em reunião realizada muito provavelmente em fevereiro de 2006 (fls. 580/584). Vale ressaltar que nesta reunião foi assinado o documento denominado “ata” em que os concorrentes combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto (fls. 597). Além do mais, em tal documento é encontrada a **assinatura de Marco Missawa, identificada pelas suas iniciais (“MM”)**:

Memória de Negociações

CONDIÇÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

2. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16%–14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.

3. **Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.**

4. **No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.**

5. **No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.**

VERSÃO PÚBLICA

6. **Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.**

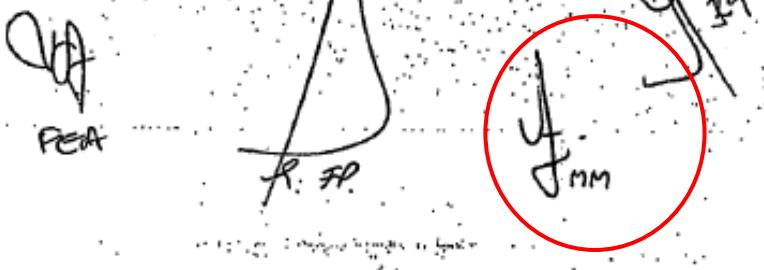
7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual⁵³⁶.

8. Considerando que somente poderão ser, formalmente, subcontratados serviços num montante de 35% do valor do contrato, caberá ao Consórcio perdedor, definir quem será (ao) as empresas formalmente subcontratadas. Os custos referentes à bi-tributação, depois das devidas compensações, serão rateados, na proporcional global apresentada no item 1 acima.

9. O escopo subcontratado, a partir do sétimo mês do contrato, deverá ser subrogado pelo Consórcio vencedor ao Consórcio perdedor, dentro dos percentuais apresentados nos itens 2 e 3 acima. Assim, construir-se-á condições para emissão de atestado em nome do Consórcio perdedor, sem a ressalva da subcontratação⁵³⁷.

10. Fica estabelecido que cada parte irá atuar na busca dos seus interesses para maximizar sua nota técnica, admitindo-se ações de natureza administrativa junto ao cliente. As empresas acordam que não haverá ação judicial de uma parte contra outra (...)” (grifos nosso)

*ser validados pelo cliente;
objeto da análise jurídica, tendo como paradigma a subrogação das
letros de Salvador, da AG/CC para a CND e a operação da Linha 4 do.*



A photograph of a handwritten document. At the top, there is a block of cursive text in Portuguese. Below this, several signatures and initials are written in ink. One specific signature, "J. MM", is circled in red ink. Other visible initials include "PCTA", "R. FP", and "396". There are also some faint, illegible markings and arrows.

⁵³⁶ Nessa licitação, o edital previa que a nota técnica era um multiplicador da nota comercial (composta pelo preço), ou seja, hipoteticamente, mesmo que um consórcio tivesse uma proposta comercial com preço inferior poderia não ganhar a licitação em razão da nota técnica. Os 140 pontos foram resultado de uma simulação feita pela Siemens sobre a nota técnica mínima necessária para que os demais consórcios não vencessem a licitação, independentemente do preço apresentado, conforme as informações prestadas pelos Signatários.

⁵³⁷ Os atestados técnicos são emitidos para comprovar a capacidade técnica da empresa que prestou determinado serviço e podem ser exigidos por outros clientes em licitações posteriores, para comprovação de capacidade técnica. Os atestados são emitidos pelo cliente para o qual o serviço foi prestado. Em casos de subcontratação, a empresa subcontratada não tem direito a emissão de atestados técnicos. Como as empresas têm interesse na emissão desses atestados, a Ata determinava que parte do escopo fosse cedida ao consórcio perdedor de modo que este estivesse apto a receber os mencionados atestados técnicos.

VERSÃO PÚBLICA

1708. Assim, conclui-se pela sua efetiva participação na coordenação de preços e divisão de mercado, especialmente, no que se trata sobre Metrô-DF.

1709. Sobre o projeto Boa Viagem, em primeiro momento, evidencia-se e-mail enviado por Peter Gölitz (Siemens) **com cópia para Marco Missawa**, logo após a audiência pública em que a CPTM apresentou o programa Boa Viagem para os licitantes interessados, no qual reforça que o grupo já estaria fechado e menciona reunião na Procint para tratar dos “acordos” (fls. 869/870).

1710. No entanto, o principal documento que atesta a participação de Marco Missawa também nas tratativas ilícitas deste projeto é **e-mail enviado pelo próprio Representado**, no qual ilustra a conduta concertada entre as empresas do “Grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer. Neste documento, menciona-se as porcentagens referentes a cada uma das empresas e quais seriam as subcontratadas (fls. 872/889):

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttranz). Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. **No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.**
- ✓ **No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas.** Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:**
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (**aproximadamente 25% do total do pacote**)
- ✓ **Reflita: obviamente que todas as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.**
- ✓ Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL538 assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]

1711. Essa narrativa é corroborada pelo conteúdo do e-mail de fls. 891/911. Em novo **e-mail enviado pelo próprio Marco Missawa**, que constantemente atualizava Everton Rheinheimer

⁵³⁸ LuL - *Lieferungen und Leistungen*, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

VERSÃO PÚBLICA

(ambos da Siemens) sobre a situação das negociações e os possíveis atritos entre os participantes (fls. 891/911, grifos nossos):

[...] Você está certo quando diz que não faz sentido para o cliente obter múltiplas peças E. Por outro lado, é um assunto difícil, pois **no caso de uma subdivisão “igual” (em lotes pré-definidos que mais tarde deverão ser convertidos em pedidos individuais) entre 4 principais fornecedores**, tais acordos menos do que ideais apenas podem ser resolvidos até certo ponto.

A Alstom também está interessada em peças E (por exemplo, eles dizem que agora são capazes de produzir conversores de tração no Brasil). A Bombardier agora está sinalizando interesse no mercado local novamente (por exemplo, eles têm 2 pedidos atualmente para um sistema de sinalização a preços predatórios). De alguma forma, isto complica toda a situação. [...]

1712. Inclusive, a preocupação com as empresas não alinhadas e a intermediação da Procint na implementação do acordo fica clara no e-mail de Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, **Marco Missawa**, Ronaldo Cavalieri e Rodolfo Sergio Canas (todos da Siemens), de 30/11/2004 (fls. 913/915, grifos nossos):

1. Definições estratégicas internas (questões mais urgentes: vamos preparar somente as propostas para nossas séries ou vamos preparar uma a mais para termoeda de negociação com a Alstom [que dispõe das instalações]?)?

ou

vamos fazer algo para impedir a entrada de outras empresas não alinhadas [CCC, Mitsui, etc.] ou isso fica a cargo da Procint?

Ou a IESA, de nosso grupo de atuação, já sabe das condições para participar conosco etc.)

2. reunião com IESA para definição do escopo;

3. montagem do grupo de trabalho: estabelecer quem é responsável em cada empresa por que parte dentro da proposta (em particular nomear responsáveis para a IESA e MGE que estejam de fato disponíveis durante as festas).

1713. Por fim, em relação à aquisição dos 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500), **Marco Missawa enviou e-mail** a Lothar Dill (Siemens AG), em que fica claro o acordo entre as empresas que tentaram dividir o escopo das licitações, em especial a que visava adquirir 320 carros (fls. 1593). Em anexo ao este e-mail, foi também enviada uma agenda de visitação a ser realizada em São Paulo por funcionário da Siemens, prevendo inclusive um encontro entre representantes da Siemens e da Mitsui para tratar da licitação de aquisição dos 64 trens (fls.

VERSÃO PÚBLICA

987). Tais encontros aconteceram e tinham como objetivo o concerto dos “acordos” e a vitória face à concorrente CAF:

A	B	C	D	E
1		Visita da TS TR ao Brasil - Estratégia para Localização do Material Rodante	AGENDA	987
2				05
3				
4	Data	08.10.2007	09.10.2007	10.10.2007
5		Segunda	Terça	Quarta
6	Periodo			
7	manha		por volta das 9h30m Reunião interna na TS BRA (Rodovia Anhanguera) Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Leibold Sr. Missawa	Reunião final / Definição dos próximos passos junto à TS BRA (Rodovia Anhanguera) Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Leibold Sr. Missawa
8	tarde	Voo do Sr. Dill / Sr. Kerling para Brasil	15h Reunião com Mitsui Sr. Dill Sr. Kerling Sr. Marchetti Sr. Missawa	por volta das 14h30m viagem ao aeroporto Sr. Dill / Sr. Kerling
9				
10				
11				

1714. Assim, cumpre esclarecer que embora o Representado defende que ocupou cargo sem poder de decisão, sendo mero empregado da Siemens que “nunca fez escolher próprias sobre preços e condições de mercado; apenas expressava segundo as diretrizes que lhe eram dadas pela direção” (SEI 0388577), ressalta-se que a Lei nº 12.529/2011 não exime de responsabilização pessoas físicas que não ocupem cargo com poder de direção. Ademais, o conteúdo das provas acima colacionadas demonstram a atuação ativa do Representado no conluio que, inclusive, assinou documento denominado “ata” em nome da Siemens, no qual os concorrentes combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto do Metrô-DF (fls. 597).

1715. Por fim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que Marco Missawa, além de pleno conhecimento da atividade colusiva investigada, participou de reuniões e enviou e-mails com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.12 Serveng-Civilisan S/A – Empresas Associadas de Engenharia

1716. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da empresa Serveng-Civilisan S/A – Empresas Associadas de Engenharia (“Serveng”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, a qual foi operacionalizada pelo Sr. Homero Vasconcellos, Gerente de Obras da Serveng, e Sr. Moisés Neto, Diretor de Obras da Serveng, cujas individualizações são feitas em seguida.

1717. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação da Serveng em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo: fls. 1622/1632 do

VERSÃO PÚBLICA

“Apartado”, 542/544, 560, 572/573, 1138/1140 do “Apartado”, 1584/1586 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1718. A empresa Serveng participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante ao projeto de Metrô DF.

(i) Metrô DF

1719. Como apontado, quanto ao projeto Metrô-DF, há provas inequívocas de que a empresa **Serveng integrava esse cartel**, juntamente com as empresas Siemens, Alstom, MPE, MGE, IESA e TC/BR. Essas empresas acordaram a divisão do escopo do projeto, definiram conjuntamente os preços que seriam apresentados pelos consórcios METROMAN (Siemens e Serveng) e Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR) e a subcontratação da MPE, com vistas a operacionalizar a divisão de escopo definida entre as empresas.

1720. A importância da participação da Serveng se deu pela viabilização da contratação pela Siemens dos Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza⁵³⁹, ambos até então funcionários da Alstom. Essa intermediação - que também contou com o auxílio da MGE - foi imprescindível para a participação da Siemens na licitação, pois sem esses dois funcionários a empresa não teria capacidade de atender aos requisitos técnicos necessários para participação no certame. Em contrapartida a esse auxílio, a Serveng passou a integrar o consórcio com a Siemens, e, conforme amplamente comprovado no processo, tais empresas, juntamente com suas concorrentes, passaram a discutir a atuação de forma concertada na licitação.

1721. Em relação a este projeto, destaca-se **anotação manuscrita apreendida na Serveng**, na mesa do Sr. Moisés Neto (Serveng). Tal anotação foi feita em documento que contém tabelas com cenários de receita e despesa do Consórcio METROMAN e revela o seguinte, destacando-se que “SC”, no caso, é a sigla em referência à empresa Serveng Civilsan: “Siemens chamou SC; Taulois e Ben-Hur com MGE formaram novo grupo”. “Daí procuram Siemens; **MGE seria subcontratada da Siemens; MGE teria 35% da parte Siemens; SC teria 9% do contrato (Obras Civis); SC propôs consórcio pleno c SC 30,5% Siemens 69,5%**”. Tal documento

⁵³⁹ Conforme narrado pelos Signatários, o edital da licitação de manutenção do Metrô DF publicado em 2005 exigia que o licitante vencedor apresentasse qualificações que eram detidas, naquela época, por apenas dois indivíduos, os Srs. Luiz Costa e Ben-Hur Souza, até então funcionários da Alstom. Eles possuíam formação técnica relacionada a serviços de manutenção de trem e metrô e, à época da licitação, trabalhavam na manutenção do Metrô DF que estava então em andamento, serviço que estava sendo prestado pelo consórcio formado pelas empresas Alstom, IESA e TC/BR (Consórcio AIT).

VERSÃO PÚBLICA

evidencia as tratativas entre o consórcio da Siemens e MGE para viabilização do Sr. Taulois e Ben-Hur, em troca da subcontratação (fls. 1622/1632 do “Apartado”, grifos e destaque nossos):

- SIEMENS CHAMOU SC					
- TAULOIS E BEN HUR FORAM FOMENTAR ALIANÇA ENTRE MGE E SIEMENS.					
- MGE JERIA SUBCONTRATA DA SIEMENS					
- MGE TERIA 35% DA PARTE SIEMENS.					
- SC TENTOU 3% DA CONTRATAÇÃO (02/01/2006)					
- SC FAZIA CONSULTA P/SC 30,5 SIEMENS 67,5 - (35% P/MGE)					
CENÁRIO (A)	OUT	NOV	DEZ	JAN	
RECEITA BRUTA	2.894.932,50	2.894.932,50	5.789.865,00	5.789.865,00	5.789.865,00

1722. Ocorre que, logo após a publicação do edital do projeto de manutenção do Metrô DF em 25/11/2005, a Alstom, diante da possível perda da licitação, em razão da contratação de Luiz Costa e Ben-Hur Souza pela Siemens, passou a fomentar os contatos com a Siemens e as outras empresas que também participavam da concorrência (MPE, Serveng, IESA e TC/BR), com o objetivo de dividir o escopo da licitação, por meio de um acordo anticompetitivo.

1723. No contexto desses contatos, em 06/01/2006 (e, portanto, antes da apresentação de propostas), Everton Rheinheimer (Siemens) reuniu-se com representantes da Alstom e da Serveng em São Paulo, para discutir sobre a divisão do escopo do projeto do Metrô DF. De forma a evidenciar a ocorrência desse contato, os Signatários apresentaram a nota de despesa nº 100115303 de Everton Rheinheimer, em que consta referência a **reunião com Alstom e Serveng** (fls. 560, destaque nosso):

VERSÃO PÚBLICA

26.01.2006 COMPROVANTE DE DESPESAS DE VIAGEM 1

Nome	EVERTON RHEINHEIMER	RELATÓRIO
Nº pessoal	12487	Anhanguera
Nº viag	100115303	Centro cus806050

ROTEIRO DA VIAGEM

Destino da viagem	Motivo/Local/País	Tp.viagem espec.empr
26.01.2006 08:00 -	Diversos	PEQUENAS DESPESAS
26.01.2006 08:30	SAO - Everton Brasil	



COMPROVANTE INDIVIDUAL

Data	NºD	Documento	IVA	Montan.em BRL
26.01.06	001	REPRESENTAÇÃO TER	CO	637,50
26.01.06	002	REPRESENTAÇÃO TER	CO	147,00
26.01.06	003	DESP CONDUÇÃO TAX	CO	40,00
Montante reembolso comprov.indiv.em BRL				824,50

MONTANTES TOTAIS

Total das despesas BRL	824,50
------------------------	--------

ATRIBUIÇÃO DE CUSTOS

Despesas viagem a transferir (com receptor CO) Em : BRL	824,50
824,50 BRL a: Empresa Divisão Centro custo	5510 520 8060500000

Informações adic.do comprovante individual

NºD Doc.	Mont.	Moeda	Data	até
001 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificacão Local	637,50	BRL	26.01.06	26.01.06
			Repres. em 24.01.06	
			CPTM Reforma	
			São Paulo	
002 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificacão Local	147,00	BRL	26.01.06	26.01.06
			Repres. em 06 e 23.01.06	
			Metrô DF - reunião c/Sr. Alstom e Serveng	
			São Paulo	
003 DESP CONDUÇÃO T Descrição Justificacão Local	40,00	BRL	26.01.06	26.01.06
			Táxi em 20.12.06	
			Metrô DF - reunião c/Sr. Amigo, Alstom	
			São Paulo	

1724. Aliás, outras provas dos autos demonstram a realização de reuniões e conversas entre representantes da Siemens (co-consorciada da Serveng) e da Alstom. A título de exemplo, destaca-se a referência a reunião realizada entre Newton Duarte e Isidro Quinonero (Alstom) em 17/01/2006 (fls. 566), três dias antes da apresentação de propostas. Assim, não há como tal cooperação ser no contexto de um consórcio entre as empresas, restando a explicação de que tal acordo era para a divisão de escopo da licitação entre elas.

1725. Em sentido semelhante, em 19/01/2006, um dia antes da data inicialmente prevista para a entrega das propostas, Everton Rheinheimer (Siemens) almoçou com Renato Ely (Presidente da TC/BR) para também conversar sobre os ajustes anticompetitivos envolvendo o projeto de manutenção do Metrô DF. Conforme tal e-mail intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, sabidamente tais empresas não estariam no mesmo consórcio, tanto que ele se refere a uma reunião futura que teria com o Consórcio Alstom, IESA e TC/BR, consórcio este que veio a

VERSÃO PÚBLICA

efetivamente participar da licitação como concorrente do Consórcio Siemens e Serveng (fls. 569, destaques nossos):

From: Rheinheimer, Everton
Sent: segunda-feira, 23 de janeiro de 2006 08:27
To: Duarte, Newton Jose Leme
Subject: Metro DF / Acordo com Alstom

Prezado **Newton**,

Segunda-feira, 23.01.2006 as 14:00 hs. tenho uma reunião com o **Consórcio Alstom / ESA / TCBR** para tentarmos um acordo.

Como ficou a tua conversa com o Ramon sobre a subcontratação da Siemens nos Lotes 1+2 da Linha 4? Qual a posição dele? Tenho a nítida impressão de que ele está nos enrolando mais uma vez! Sou da opinião de que devemos condicionar o acordo de Brasília a subcontratação nos Lotes 1+2.

Durante minha ultima reunião com o Paulo Borges no dia **19.01.2006** sobre uma possível cooperação no PPP da Linha 4, ele me informou (com toda a sua arrogância usual) que a Alstom estaria desenvolvendo um terceiro fornecedor de retificador controlado, já que o Metro não quer a Balfour Beatty. O que ocorreu, foi que a visita do pessoal do Metro SP ao Metro de Oslo, onde nossos retificadores controlados estão operando, foi um sucesso. Por estas e outras, acho que devemos endurecer com a Alstom.

→ A conversa do Renato Elly da **TCBR** durante o almoço de quinta-feira foi muito interessante, porém acho que eles não estão com esta bola toda. Segundo o Dep. Arruda, o Tadeu Felippelli está sem força junto ao Governador. Também não é de interesse do Governador cancelar esta Licitação.

Abraço,

Everton Rheinheimer
Siemens Ltda.
TS - Sistemas de Transporte
Tel. (55 11) 3908-2020

1726. Outros documentos apreendidos na sede da Alstom, conforme destacado ao longo do mérito, também confirmam o teor e o contexto dos e-mails acima, apontando claramente os ajustes entre os consórcios concorrentes.

1727. Aliás, em sua defesa, a Serveng destaca que, em relação a essas reuniões e aos acordos anticompetitivos indicados nos e-mails acima, não há qualquer prova que a Serveng participou ou anuiu com eventuais acordos. Ora, primeiramente, considerando que a Serveng integrava o consórcio com a Siemens, é desarrazoado supor que esta empresa estava negociando acordos anticompetitivos com o grau de detalhes expostos no mérito e que sua co-consorciada Serveng não tinha conhecimento. E mais, o documento de fls. 560 acima indicava que a Serveng estava na reunião com Siemens e Alstom reportada por Everton Rheinheimer (Siemens), para além de

VERSÃO PÚBLICA

outros documentos que demonstram a participação da Serveng nos ajustes e que serão mais detalhados abaixo.

1728. Nesse sentido, destaca-se e-mail apresentado pelos Signatários, que demonstra o cunho ilícito de tais tratativas, de 06 de fevereiro de 2006 (apenas 11 dias antes da entrega das propostas ao Metrô DF), em e-mail denominado “Metro DF / Acordo com Alstom”. Everton Rheinheimer mantém Newton Duarte (ambos da Siemens) a par das tratativas anticompetitivas com o consórcio concorrente no Metrô DF (Alstom, IESA e TC/BR) e o informa sobre uma nova reunião que ocorreria no dia seguinte, à tarde, entre Siemens, Serveng e Alstom, na sede da Serveng. Destaca-se a clara referência a uma divisão de metade do escopo da licitação para cada empresa, embora, formalmente a Siemens fosse a vencedora, e vinculação do acordo nessa licitação à subcontratação da Siemens nos lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô São Paulo (fls. 572/573, grifos nossos):

Amanhã à tarde na Sede da SERVENG faremos mais uma tentativa de acordo com a ALSTOM para o Metro DF. Nossa última proposta foi uma divisão 50%-50%, onde a SIEMENS sairia vencedora.

(...)

Mesmo chegando a um acordo com a ALSTOM no Metro DF, ainda falta acertar nossa subcontratação para os Sistemas de MT e Tração nos Lotes 1+2 da Linha 4. Não tenho tocado no assunto com o Amigo da ALSTOM para não tumultuar as negociações em curso, porém não mudei de opinião quanto ao condicionamento da assinatura do acordo com ALSTOM no Metro DF a subcontratação da SIEMENS nos Lotes 1+2 da Linha 4.

(...)

Em vista do acima exposto, gostaria que abordasses novamente o tema ‘Subcontratação’ com o Ramon F., para que não fique a impressão de que desistimos do nosso pleito. (grifos nossos)

1729. Apesar da Serveng, em sua defesa administrativa (SEI 0031515), negar sua participação em tal reunião, os Signatários a confirmam e esclarecem, ainda, que estiveram presentes os Srs. Everton Rheinheimer (Siemens), Francisco Amigo (Alstom) e **Homero Vasconcellos (Serveng)**. Na ocasião, a Siemens reforçou a sua proposta de adjudicação do projeto Metrô DF para seu consórcio e divisão de 50-50% do escopo com o Consórcio da Alstom.

1730. Ora, a cerca de dez dias da apresentação das propostas finais, uma reunião entre empresas que integrariam diferentes consórcios, por si só, já é preocupante. Quando esta reunião acontece com o claro intuito de dividir o escopo desta licitação, haja vista que as empresas buscavam maximizar seus lucros forjando um comportamento competitivo durante a realização deste certame – através da apresentação de proposta de cobertura pelo consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TC/BR), não restam dúvidas de que as empresas frustraram o caráter competitivo deste certame.

1731. Corroborando tal entendimento, destaca-se e-mail de 13/02/2004 (4 dias antes da entrega das propostas), intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, em que Everton Rheinheimer reporta a Newton Duarte (ambos da Siemens) que os termos do acordo foram

VERSÃO PÚBLICA

finalmente acertados com o Consórcio Alstom/IESA/TCBR, após muitas discussões (fls. 576/577, grifos nossos):

Depois de muitas discussões, chegamos a um acordo com a Alstom, onde o Consorcio Alstom / IESA / TCBR ficaria com 52% do volume total e o nosso Consorcio com 48%. Resolvemos ceder nos 2%, pois o Ramon F. estava irredutível quanto à divisão 50%-50%, alegando que não teria aprovação da França. Para mostrar boa vontade e para não colocar em risco todo o processo, resolvemos mostrar flexibilidade e aceitar a diferença de 2%.

(...)

A estratégia é de entrarmos com duas propostas independentes, com preços muito próximos, sendo que o vencedor, subrrogará parte do escopo ao perdedor. Como não houve acordo quanto ao vencedor, ficou decidido que este será determinado pela melhor pontuação técnica (atestados e proposta técnica).

Para fecharmos o acordo, falta ainda esclarecer duas questões fundamentais:

1) A segurança de que o vencedor realmente poderá subrrogar parte do escopo ao perdedor,

2) **A questão da sub-contratação da Siemens nos Lotes 1+2**

A primeira é uma questão jurídica, que vamos esclarecer no início desta semana; a segunda é uma questão estratégica.

Quanto a segunda questão, gostaria de saber o que ficou acertado com o Ramon, para que eu possa concluir (ou não) o acordo. De toda maneira, gostaria que o documento de acordo Alstom/Siemens fosse assinado por ti e pelo Ramon.

Aguardo feedback quanto a questão 2 acima (grifos nossos)

1732. Destaca-se que esse documento expressa, de forma incontestável, que (i) Siemens, Serveng, Alstom, IESA e TC/BR não estavam negociando a formação de um consórcio legítimo, (ii) de um lado, o Consórcio Siemens/Serveng, e de outro o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR, sabiam que seriam concorrentes no certame; (iii) aliás, tais empresas confirmaram que elas entrariam com propostas independentes perante o órgão licitante, como se concorrentes fossem, com vistas a dar uma aparência de competitividade; (iv) combinaram, ademais, que entrariam com “preços muito próximos”; (v) combinaram desde logo a divisão “informal” do escopo da licitação em 52% para o Consórcio Alstom/IESA/TCBR (Metrô Planalto), e **48% para o Consórcio Siemens/Serveng (METROMAN)**; (vi) tal divisão seria implementada por meio da subcontratação de parte do escopo para a perdedora, independentemente de quem ela fosse, estando, pois as duas partes asseguradas da obtenção de vantagens em tal licitação; e (vii) não há como se alegar que as empresas integrantes dos consórcios juntamente com Siemens e Alstom não sabiam e não se beneficiaram da referida combinação, uma vez que isso implicava decisões como a divisão percentual do escopo

VERSÃO PÚBLICA

independentemente do resultado da licitação e a posterior subcontratação /subrrogação para se atingir aos percentuais acordados.

1733. Apesar das contundentes provas de que as empresas Alstom, IESA, TC/BR, Siemens, Serveng e MGE (que desde o início constou que seria subcontratada pela Siemens por ter viabilizado a contratação dos Srs. Ben-Hur e Luiz Costa) agiram em conluio com vistas a dividir o escopo da licitação em tela e frustrar o seu caráter competitivo, os contatos e tratativas entre concorrentes não pararam por aqui, havendo documentos apreendidos em outras empresas que demonstram isso.

1734. Nesse sentido, destaca-se e-mail apreendido na Alstom, intitulado “div MDF”, ou seja, divisão do Metrô DF, de 14/02/2006 (um dia após o e-mail acima da Siemens, sinalizando que as empresas estavam alinhadas, e 3 dias antes da apresentação das propostas à comissão licitante). Nele constava a planilha Excel abaixo, denominada “Divisão – 10.02.06.xls”, contendo a divisão do escopo do projeto Metrô DF (“MDF”) acordada entre o “GRUPO 1” (“A” Alstom; “I” IESA; e “T” TCBR) e o “GRUPO 2” (“SI/M” Siemens e MGE; e “SV” Serveng) exatamente na mesma proporção mencionada no e-mail acima de 52% e 48%, respectivamente (fls. 1138/1140 do “Apartado”, destaque nosso):

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	Gerenciamento	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	Material Rodante	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	SCT	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	Energia	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	Via Permanente	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	Edificações / Terminal Asa	33.795,9					33.795,9
Total		441.135,8	141.334,8 32,0%	70.369,8 16,0%	17.645,5 4,0%	146.132,8 33,1%	65.652,9 14,9%
						52,0%	48,0%
						SI = 22,1% M = 11,0%	97.421,8 48.710,9

1735. Outra confirmação de que a Serveng tinha conhecimento e participou dos acordos colusivos é a anotação manuscrita apreendida na mesa de Moisés Smaire (Serveng). Neste documento, consta a divisão do escopo do projeto de manutenção do Metrô DF exatamente na mesma proporção mencionada no e-mail acima mencionado: 52% para o Consórcio Alstom, IESA e TC/BR, e 48% para o Consórcio Siemens e Serveng, inclusive com os exatos

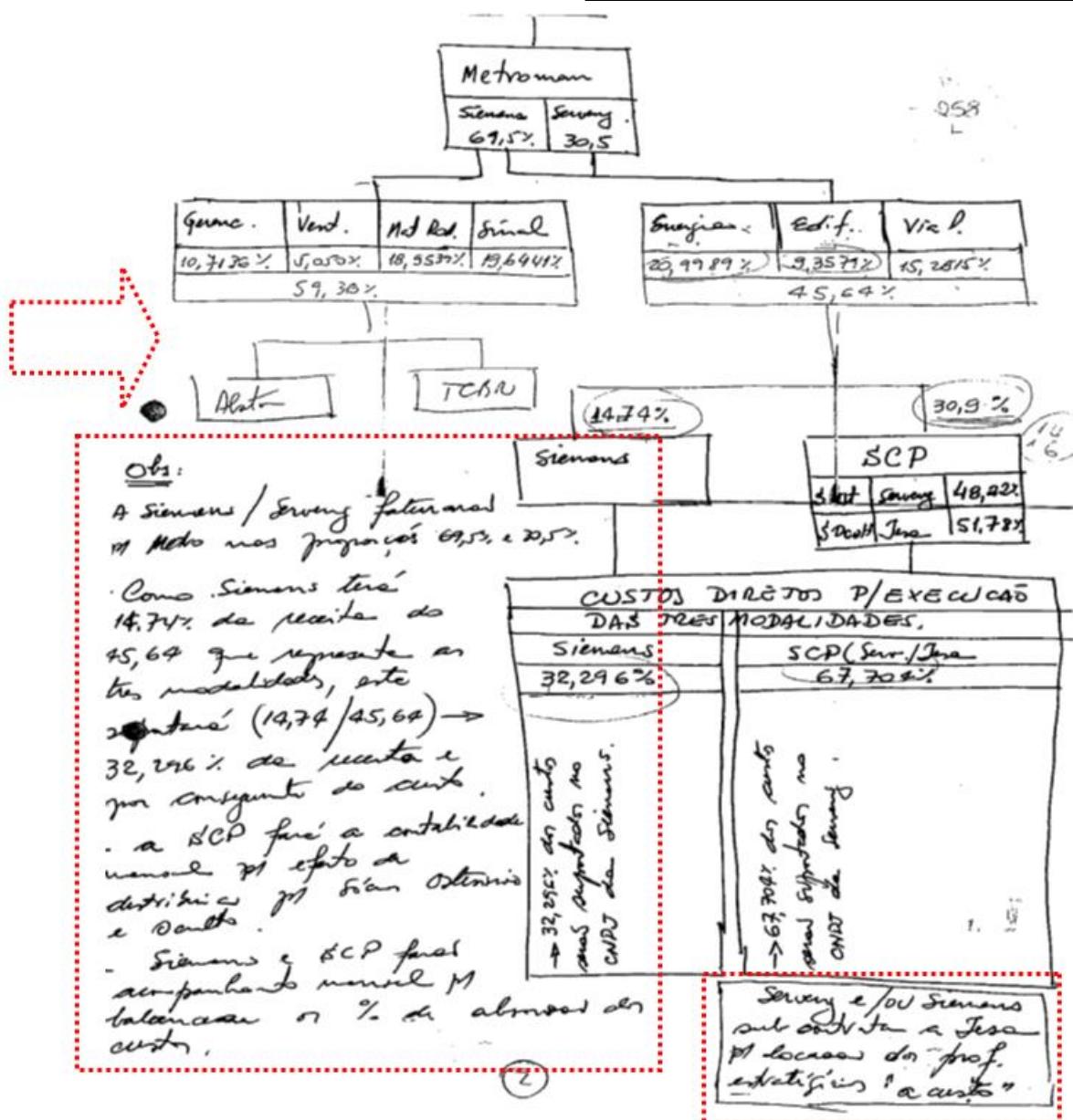
VERSÃO PÚBLICA

percentuais de cada empresa no contexto do consórcio⁵⁴⁰. Observa-se que não se refere a uma situação publicamente conhecida, mas que ainda viria ocorrer, já que ele considera “opções”, além de claramente utilizar linguagem no futuro (fls. 1584/1586 do “Apartado”):

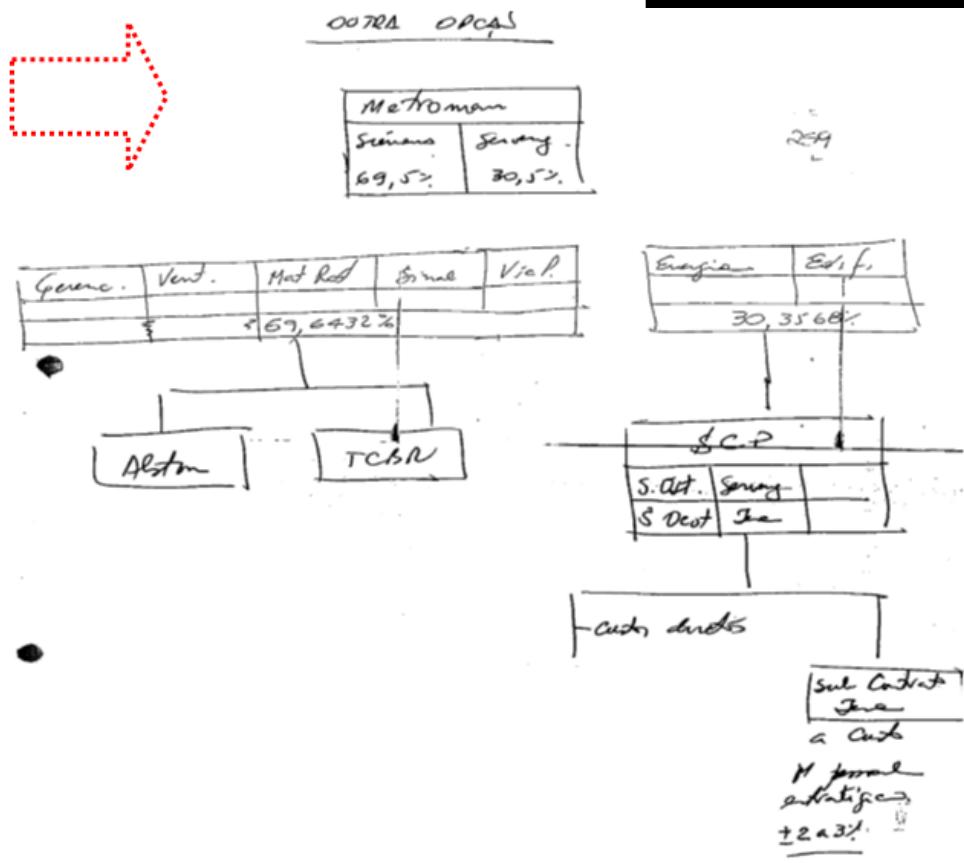
	R\$	%
① Gerenciamento	- 620.298,41 ✓	10,7136
② Vendas	- 272.370,56 ✓	5,050.
③ Material Rod	- 1097.405,41	18,9539.
④ SCT	- 1137.368,84 /	19,6441
⑤ Energia	- 1.215.408,86 /	20,9989 *
⑥ Vias	- 884.792,92 /	15,2816 *
⑦ Edif. f.	- 5.810,20 /	9,3579 *
	5.799.865,-	100%
Siemens	- 69,5% - 4.023.956,17.	
Serveng	- 30,5% - 1.765.908,83	
Ac		
Siemens	- 33,1	1.916.445,31
Altom	- 32,-	1.852.756,80
TCBR	- 4,-	231.594,60
Serveng	- 14,9	862.589,88
Iesa	- 16	926.378,40 > 1.789.061

⁵⁴⁰ Siemens 33,1, Altom 32, TCBR 4, Serveng 14,9 e IESA 16.

VERSÃO PÚBLICA



VERSÃO PÚBLICA



(3)

1736. Por fim, consolidando todo o conjunto probatório e tornando inescusável a participação da Serveng, destaca-se a “Memória de Negociações” ou “Ata”, na qual se constata a combinação efetiva da divisão do projeto. Mais uma vez, é posto o percentual de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e 48% para o Consórcio METROMAN (Siemens/Serveng), corroborando a divisão explicitada pelos documentos colacionados acima, bem como corroborando que as empresas acordaram a apresentação dos preços na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor

VERSÃO PÚBLICA

apresentado pelo Metrô DF, de acordo com o sorteio realizado pelos consórcios (fls. 597, destaque nosso):

Memória de Negociações

CONDICÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

1. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16% 14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.
3. Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.
4. No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.
5. No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.
6. Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.
7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual¹⁷⁸.
8. Considerando que somente poderão ser, formalmente, subcontratados serviços num montante de 35% do valor do contrato, caberá ao Consórcio perdedor, definir quem será (ao) as empresas formalmente subcontratadas. Os custos referentes à tributação, depois das devidas compensações, serão rateados, na proporcional global apresentada no item 1 acima.

1737. Aliás, verifica-se que, após discussão judicial envolvendo essa licitação, apenas em 02 de maio de 2007 o Metrô DF publicou decisão determinando que os envelopes contendo as propostas técnica e comercial dos consórcios Metrô Planalto e METROMAN fossem abertas. Em 07 de maio de 2007, as propostas foram abertas e os valores apresentados pelos consórcios pré-qualificados (Consórcio METROMAN e Consórcio Metrô Planalto) foram tornados públicos, conforme abaixo:

Consórcio	Valor (Manutenção)
Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng)	R\$ 77.722.157,64
Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR)	R\$ 77.310.948,00

VERSÃO PÚBLICA

1738. Verifica-se que os valores das propostas comerciais apresentadas foram equivalentes a, respectivamente, 94 e 94,49% do orçamento indicado pelo Metrô DF no edital, que era de R\$ 82.245.669,93, bastante próximos aos termos combinados entre as empresas concorrentes e estabelecidos na Ata (fls. 597) – que eram de 95% e 94,5% (fls. 597).

1739. Em decorrência da nota obtida, calculada com base em critérios técnicos e comerciais, o Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng) foi considerado o vencedor da licitação em 14/09/2007, tendo assinado o contrato com o Metrô DF em 28/09/2007.

1740. Veja-se que, em sua defesa, a Serveng argumenta que a maioria dos documentos utilizados como prova por esta SG/CADE tem como autores funcionários da Siemens ou foram apreendidos na sede da Alstom e, portanto, seriam comunicações unilaterais ou, no máximo, bilaterais entre as duas empresas e que não poderiam ser a ela imputadas, alegação essa, porém, que não merece prosperar.

1741. Primeiramente, destaca-se que os documentos comprobatórios da infração decorrem não são da leniência como também foram apreendidos em várias empresas diferentes, dentre elas a Alstom e a própria Serveng. Aliás, em documento apreendido na Serveng, resta claro o conhecimento da empresa quanto à divisão de escopo e a discussão sobre cenários de consórcios concorrentes que viriam a participar da licitação. Por fim, também não é razoável considerar que a Serveng, integrante do Consórcio METROMAN juntamente com a Siemens, desconheceria o ilícito que estava sendo realizado no âmbito desta concorrência promovida pelo Metrô DF. Eram decisões cruciais, as quais definiram a porcentagem de participação e a subcontratação de outra empresa, aspectos esses que não poderiam ser unilateralmente decididos apenas pela Siemens.

1742. Dessa forma, as condutas adotadas pela empresa Serveng constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.12.1 *Homero Lobo de Vasconcellos*

1743. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Homero de Vasconcellos em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1744. Homero de Vasconcellos era Gerente de Obras da Serveng e, ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, o documento de fls. 542/544. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que

VERSÃO PÚBLICA

possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1745. Nesse sentido, destaca-se e-mail apresentado pelos Signatários, que comprova a discussão de divisão do escopo da licitação, datado de 06/02/2006 (apenas 11 dias antes da entrega das propostas ao Metrô DF), intitulado “Metro DF/ Acordo com Alstom”. Veja-se que Everton Rheinheimer reporta a Newton Duarte (ambos da Siemens) as tratativas anticompetitivas com o consórcio concorrente no Metrô DF (Alstom, IESA e TC/BR) e o **informa sobre uma nova reunião que ocorreria no dia seguinte, à tarde, entre Siemens, Serveng e Alstom, na sede da Serveng**. Destaca-se que os Signatários confirmam a realização de tal reunião e esclarecem, ainda, que estiveram presentes Everton Rheinheimer (Siemens), Francisco Amigo (Alstom) e **Homero Vasconcellos** (Serveng) (fls. 572/573).

1746. Ademais, como já mencionado, o papel da Serveng nos acordos colusivos desse certame foi imprescindível para habilitação da Siemens, pois intermediou a contratação dos dois únicos funcionários capacitados para o serviço de manutenção objeto da concorrência, que eram até então funcionários da Alstom. Tal atividade fica constatada no e-mail enviado por Ben-Hur, sobre os termos de sua contratação e do Sr. Luiz Costa. Tal mensagem eletrônica foi enviada para o Sr. **Homero de Vasconcellos** (fls.542/544).

1747. O contato entre esses Representados foi o que possibilitou a Siemens, por meio das contratações, conseguir o atestado de aptidão para executar o projeto. Ademais a efetividade desse acordo foi o que levou à subcontratação da MGE, 5 (cinco) dias após a adjudicação do contrato, tendo em vista que também colaborou na intermediação. Por fim, ressalta-se que, atualmente, Ben-Hur Viana e Luiz Costa são funcionários da Serveng.

1748. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Homero de Vasconcellos participou das discussões de divisão de escopo da licitação ou no mínimo tinha conhecimento da atividade colusiva investigada, tendo participado de pelo menos uma reunião com os consórcios concorrentes, buscando o acordo entre eles para efetivação do conluio. Desse modo, os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.12.2 Moisés Smaire Neto

1749. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Moisés Neto em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1750. Tendo em vista que o Representado não atendeu ao Despacho Decisório nº 40/2017, o qual requisitou os cargos ocupados pelas pessoas físicas, bem como a descrição de suas atividades, esta SG/CADE, em pesquisa na RAIS, verificou que Moisés Smaire Neto (“Moisés Neto”) foi Gerente de produção e operações de construção civil e obras públicas entre 2006 e

VERSÃO PÚBLICA

2008 e que, a partir de 2009, ocupou cargo de Diretor de operações de obras públicas e civis na Serveng.

1751. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 1622/1632 e 1584/1586 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III- Do mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1752. Como apontado, quanto ao projeto Metrô-DF, há provas inequívocas da sua participação. Evidencia-se que o principal documento, o qual se refere diretamente a este Representado, consiste em manuscrito encontrado sobre sua mesa. Tal manuscrito foi encontrado na Serveng, na mesa do próprio Moisés Neto, em documento que contém tabelas com cenários de receita e despesa do Consórcio METROMAN e revela o seguinte, destacando-se que “**SC**”, **no caso, é a sigla em referência à empresa Serveng-Civilsan**: “Siemens chamou SC; Taulois e Ben-Hur com MGE formaram novo grupo”. “Daí procuram Siemens; MGE seria subcontratada da Siemens; MGE teria 35% da parte Siemens; SC teria 9% do contrato (Obras Civis); SC propôs consórcio pleno c SC 30,5% Siemens 69,5%”. (fls. 1622/1632 do “Apartado”).

1753. Além do mais, **em outro documento apreendido também na mesa de Moisés Neto**, demonstra-se a divisão do escopo do projeto de manutenção do Metrô-DF, exatamente na mesma proporção mencionada nos e-mails da Siemens e da Alstom apreendidos: fls. 576/577 e fls. 1138/1140 do “Apartado”, respectivamente. Esclarece-se que apesar do documento não possuir data, observa-se que ele considera “opções”, além de claramente utilizar linguagem empregada no futuro, demonstrando, portanto, que não se refere a uma situação publicamente conhecida pós-realização do projeto ou publicização do resultado final da licitação (fls. 1584/1586 do “Apartado”).

1754. Por fim, consolida-se que este cenário não só confirma os e-mails anteriores da Alstom e Siemens, mas também é o mesmo encontrado no documento chamado de “Memória das Negociações” ou “Ata” (fls. 597), a indicar que, portanto, **o Representado Moisés Neto participava e tinha ciência da divisão de mercado e dos acordos anticompetitivos entre os concorrentes**.

1755. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Moisés Neto participou das discussões de divisão de escopo da licitação, tendo participado das negociações e acordos colusivos, tendo papel importante para o sucesso do conluio neste certame. Desse modo, os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94,

VERSÃO PÚBLICA

bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.13 TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A

1756. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da empresa TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S.A (“TC/BR”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1757. Tais condutas foram operacionalizadas por meio de Renato Grillo Ely, Diretor Presidente da empresa, conforme informado em sua defesa administrativa, cuja individualização é feita em seguida.

1758. Ao longo da instrução, conforme tabela colacionada acima, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1759. A empresa TC/BR participou do cartel, tendo sido detalhado e comprovada a sua participação no tocante ao projeto Metrô DF.

1760. Comprovando a participação da empresa TC/BR na atividade colusiva, tem-se os seguintes documentos: fls. 569 e 597 e 1584/1586 do “Apartado”.

(i) Metrô DF

1761. Ao que se refere à concorrência acima, destaca-se o e-mail de fls. 596, enviado em 23/01/2006, no qual Everton Rheinheimer avisa Newton Duarte (ambos da Siemens) **sobre almoço entre aquele e Renato Ely (TC/BR)**. Tal encontro ocorreu em 19/01/2006, um dia antes da data inicialmente prevista para entrega das propostas, para conversarem sobre os ajustes anticompetitivos envolvendo o projeto de manutenção do Metrô DF. Conforme tal e-mail, intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, sabidamente tais empresas não estariam no mesmo consórcio, tanto que Everton Rheinheimer se refere a uma futura reunião que teria com o consórcio Alstom, IESA e TC/BR, consórcio este que veio a efetivamente participar da licitação como concorrente do consórcio Siemens e Serveng (destaques nossos):

VERSÃO PÚBLICA

From: Rheinheimer, Everton
Sent: segunda-feira, 23 de janeiro de 2006 08:27
To: Duarte, Newton Jose Leme
Subject: Metro DF / Acordo com Alstom

Prezado Newton,

Segunda-feira, 23.01.2006 as 14:00 hs. tenho uma reunião com o Consórcio Alstom / IESA / TCBR para tentarmos um acordo.

Como ficou a tua conversa com o Ramon sobre a subcontratação da Siemens nos Lotes 1+2 da Linha 4? Qual a posição dele? Tenho a nítida impressão de que ele está nos enrolando mais uma vez! Sou da opinião de que devemos condicionar o acordo de Brasília a subcontratação nos Lotes 1+2.

Durante minha última reunião com o Paulo Borges no dia 19.01.2006 sobre uma possível cooperação no PPP da Linha 4, ele me informou (com toda a sua arrogância usual) que a Alstom estaria desenvolvendo um terceiro fornecedor de retificador controlado, já que o Metro não quer a Balfour Beatty. O que ocorreu, foi que a visita do pessoal do Metro SP ao Metro de Oslo, onde nossos retificadores controlados estão operando, foi um sucesso. Por estas e outras, acho que devemos endurecer com a Alstom.

→ A conversa do Renato Elly da TCBR durante o almoço de quinta-feira foi muito interessante, porem acho que eles não estão com esta bola toda. Segundo o Dep. Arruda, o Tadeu Felippelli está sem força junto ao Governador. Também não é de interesse do Governador cancelar esta Licitação.

Abraço,

Everton Rheinheimer
Siemens Ltda.
TS - Sistemas de Transporte
Tel. (55 11) 3908-2020

1762. Ademais, em **documento manuscrito apreendido na mesa de Moisés Neto (Serveng)**, consta a divisão do escopo do projeto de manutenção do Metrô DF, qual seja: 52% para o Consórcio Alstom, IESA e TC/BR, e 48% para o Consórcio Siemens e Serveng, inclusive com os exatos percentuais de cada empresa no contexto do consórcio⁵⁴¹. Portanto, esta SG/CADE não acredita ser razoável que tal documento, apreendido na Serveng - integrante do Consórcio METROMAN e concorrente do consórcio Metrô Planalto, Alstom, IESA e TC/BR – trata-se de mera especulação e prospecção de cenários.

1763. Apesar do documento não possuir data, observa-se que ele considera “opções”, além de claramente utilizar linguagem no futuro, demonstrando, portanto, que não se refere a uma

⁵⁴¹ Siemens 33,1, Alstom 32, TC/BR 4, Serveng 14,9 e IESA 16.

VERSÃO PÚBLICA

situação publicamente conhecida pós-realização do projeto ou publicização do resultado final da licitação (fls. 1584/1586 do “Apartado”, destaque nosso):

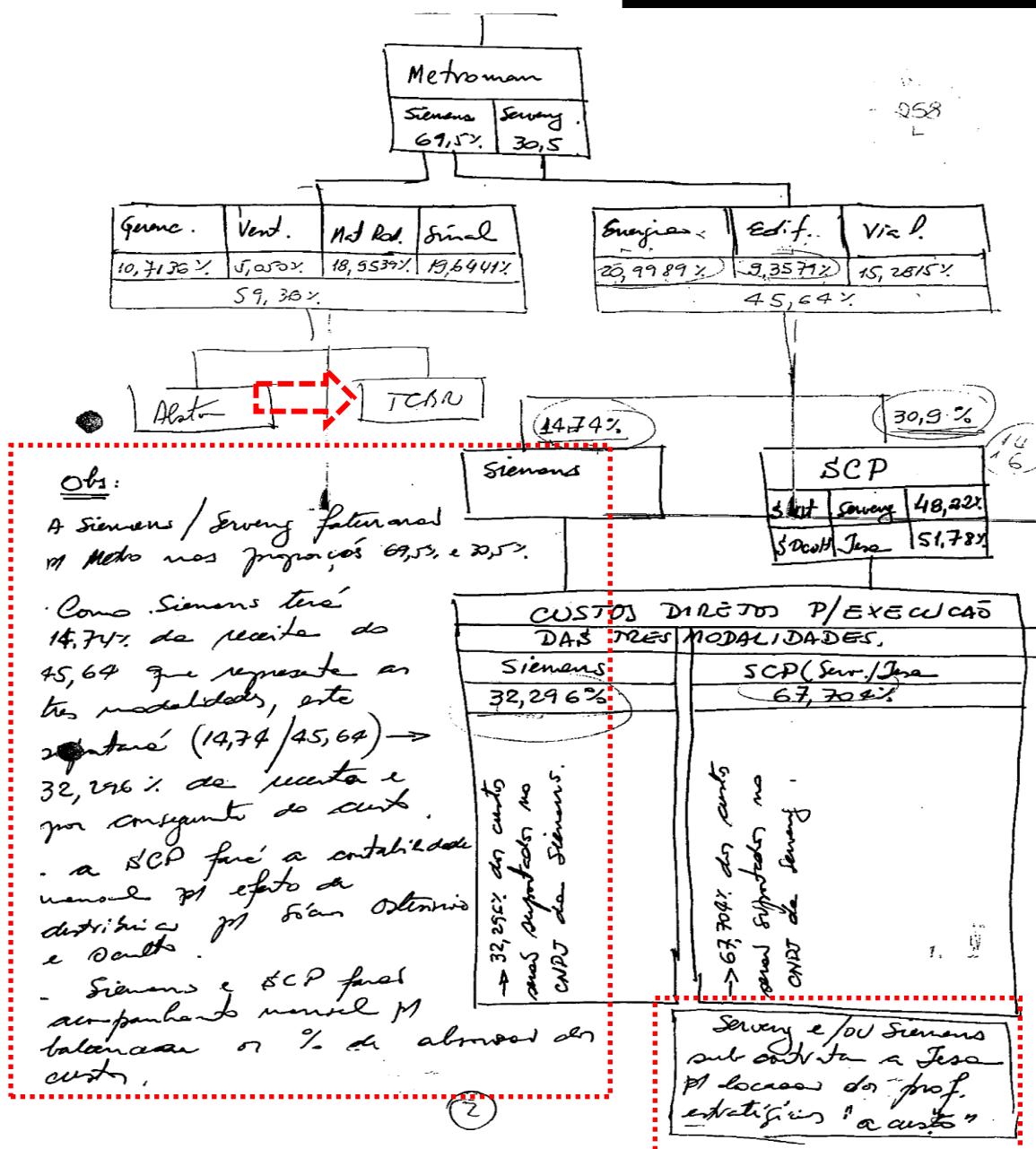
	R\$	%
① Gerenciamento	- 620.298,11 ✓	10,7136
② Ventilador	- 292.390,56 ✓	5,050.
③ Material Rod	- 1097.405,41	18,9539.
④ SCT	- 1137.368,84 /	19,6441
⑤ Energia	- 1.215.808,86 /	20,9989
⑥ Vise l	- 884.722,92 /	15,2816
⑦ Edif. f.	- 541.810,30 ,	9,3579
	5.789.865,-	100%

Siemens Servay - 69,5% - 4.023.956,17.
 Siemens Servay - 30,5% - 1.765.908,83
 $16 + 14,9 = \underline{30,9}$

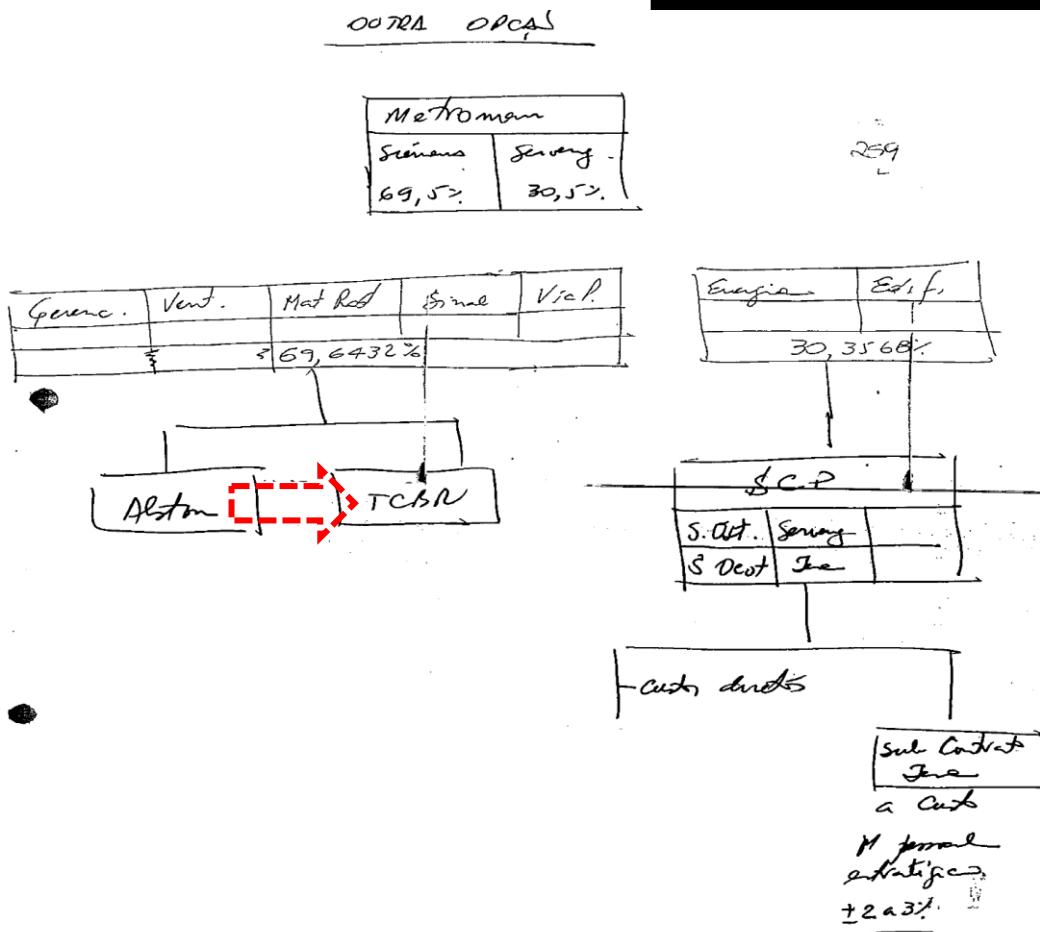
Ac		
Siemens Astro	- 33,1	1.916.445,31
TCBR	- 32,-	1.852.756,80
Siemens Servay	- 4,-	231.594,60
Jesse	- 14,9	862.589,88
	- 16	926.378,40 > 1.789.061

(1)

VERSÃO PÚBLICA



VERSÃO PÚBLICA



(3)

1764. Segundo os Signatários, após diversas discussões – atestadas, ainda, por documentos apreendidos em sedes de diversas empresas –, os consórcios concorrentes Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e METROMAN (Siemens/Serveng) reuniram-se, muito provavelmente em 16/02/2006 (apenas um dia antes da data de entrega das propostas), para assinar um documento denominado Memória de Negociações (ou “Ata”), em que combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto.

1765. Tal “Ata” previa claramente as condições de apresentação das duas propostas dos consórcios concorrentes, a ocorrer no dia seguinte, **definindo que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR (Consórcio Metrô Planalto) e 48% do volume total para o Consórcio Siemens/Serveng (Consórcio METROMAN)**, corroborando com a divisão feita e comentada pelos Representados no e-mail colacionado acima.

1766. Na “Ata”, as empresas também acordaram sobre os preços a serem apresentados na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor apresentado

VERSÃO PÚBLICA

pelo Metrô DF, de acordo com o sorteio realizado pelos consórcios (fls. 597, grifos e destaque nossos):

Memória de Negociações

CONDIÇÕES BÁSICAS DE APRESENTAÇÃO DE 2 PROPOSTAS

1. O escopo de cada participante no contrato a ser desenvolvido é o seguinte:

Empresa	Percentual
Alstom	32%
IESA	16%
TCBR	4%
Siemens	32% 33,5%
Serveng	16%-14,5%

2. O detalhamento do escopo de cada participante é apresentado no Anexo 1.

3. Fica acordado que serão apresentadas duas propostas, uma em Consórcio liderado pela Alstom, com a participação da IESA e da TCBR, e outra em Consórcio liderado pela Siemens, com participação da Serveng.

4. No caso do Consórcio Siemens ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Alstom, a partir da assinatura do Contrato, um total de 52% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 2.

5. No caso do Consórcio Alstom ser vencedor, subcontratará ao Consórcio Siemens, a partir da assinatura do Contrato, um total de 48% dos serviços, com o detalhamento apresentado no Anexo 3.

6. Os valores de preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5% do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.

7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual⁵⁴².

⁵⁴² Nessa licitação, o edital previa que a nota técnica era um multiplicador da nota comercial (composta pelo preço), ou seja, hipoteticamente, mesmo que um consórcio tivesse uma proposta comercial com preço inferior poderia não ganhar a licitação em razão da nota técnica. Os 140 pontos foram resultado de uma simulação feita pela Siemens

VERSÃO PÚBLICA

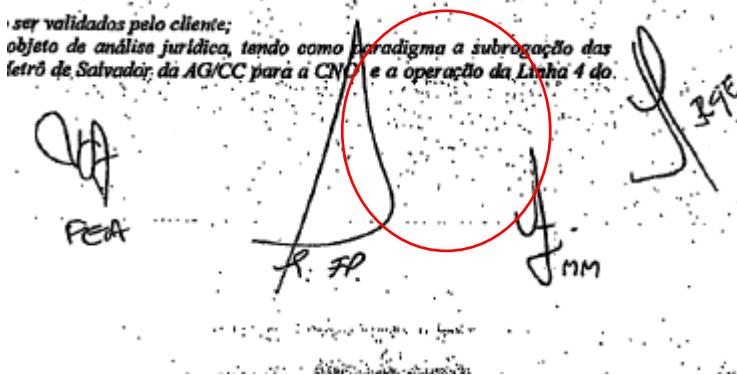
8. Considerando que somente poderão ser, formalmente, subcontratados serviços num montante de 35% do valor do contrato, caberá ao Consórcio perdedor, definir quem será (ao) as empresas formalmente subcontratadas. Os custos referentes à bi-tributação, depois das devidas compensações, serão rateados, na proporcional global apresentada no item 1 acima.

9. O escopo subcontratado, a partir do sétimo mês do contrato, deverá ser subrogado pelo Consórcio vencedor ao Consórcio perdedor, dentro dos percentuais apresentados nos itens 2 e 3 acima. Assim, construir-se-á condições para emissão de atestado em nome do Consórcio perdedor, sem a ressalva da subcontratação⁵⁴³.

10. Fica estabelecido que cada parte irá atuar na busca dos seus interesses para maximizar sua nota técnica, admitindo-se ações de natureza administrativa junto ao cliente. As empresas acordam que não haverá ação judicial de uma parte contra outra (...)” (grifos nossos)

1767. De acordo com os Signatários, este documento foi assinado por **Renato Ely (TC/BR)**, Marco Missawa (Siemens), Francisco Amigo (Alstom) e Fleury Pissaia (IESA). Embora Renato Ely negue que tenha assinado tal ata, é possível identificar que uma das assinaturas está identificada com suas iniciais, quais sejam: RGE – Renato Grillo Ely. As demais assinaturas também contam com as iniciais de quem os Signatários apontaram, quais sejam (destaque nossos):

- FEA: Francisco Essi Amigo (Alstom);
- FP: Fleury Pissaia (IESA); e
- RGE: Renato Grillo Ely (TC/BR).



sobre a nota técnica mínima necessária para que os demais consórcios não vencessem a licitação, independentemente do preço apresentado, conforme as informações prestadas pelos Signatários.

⁵⁴³ Os atestados técnicos são emitidos para comprovar a capacidade técnica da empresa que prestou determinado serviço e podem ser exigidos por outros clientes em licitações posteriores, para comprovação de capacidade técnica. Os atestados são emitidos pelo cliente para o qual o serviço foi prestado. Em casos de subcontratação, a empresa subcontratada não tem direito a emissão de atestados técnicos. Como as empresas têm interesse na emissão desses atestados, a Ata determinava que parte do escopo fosse cedida ao consórcio perdedor de modo que este estivesse apto a receber os mencionados atestados técnicos.

VERSÃO PÚBLICA

1768. Nesse sentido, destaca-se que outro documento dos autos comprova que a **assinatura é de Renato Grillo Ely (TC/BR)**:



1769. Tal “Ata” constitui prova irrefutável não só de que a TC/BR e demais empresas de consórcios concorrentes (consórcio Metrô Planalto e consórcio METROMAN) agiram em conluio, mas também constitui consolidação das tratativas feita pela TC/BR na véspera da data de apresentação de propostas, com objetivo claro de forjar o caráter competitivo desta concorrência. Isto porque tal documento demonstra a divisão de mercado e combinação de preços, que estavam próximos ao orçamento do Metrô DF – o que indica, também, a apresentação de preços supracOMPETITIVOS, evidenciando a ocorrência de prejuízo aos cofres públicos.

1770. Dessa forma, as condutas adotadas pela empresa TC/BR constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1771. Com relação ao indivíduo Renato Ely, passa-se a individualização da sua conduta, que corroborou para a implementação do cartel em nome da TC/BR.

IV.1.13.1 Renato Grillo Ely

1772. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Renato Grillo Ely (“Renato Ely”) em conduta anticompetitiva, consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1773. Renato Ely informa em sua defesa administrativa que foi Diretor Presidente da TC/BR até 2006 e afirma ter se desligado da empresa no mesmo ano. No entanto, esta SG/CADE apurou na RAIS que, na verdade, a partir de 2007 o Representado continuou na empresa na função de engenheiro civil, cargo que ocupou até 2009.

1774. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam a sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 569 e 597. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a reprodução de provas já constantes da Seção III – do mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas as principais provas que possibilitaram, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1775. Nesse sentido, destaca-se o e-mail de fls. 569, enviado em 23 de janeiro de 2006, no qual Everton Rheinheimer avisa Newton Duarte (ambos da Siemens) sobre almoço entre ele e o Representado Renato Ely (TC/BR). Tal encontro ocorreu em 19 de janeiro de 2006, um dia antes da data inicialmente prevista para entrega das propostas, para conversarem sobre os ajustes anticompetitivos envolvendo o projeto de manutenção do Metrô DF. Conforme tal e-mail, intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, sabidamente tais empresas não estariam no mesmo consórcio, tanto que Everton Rheinheimer se refere a uma futura reunião que teria com o consórcio Alstom, IESA e TC/BR, consórcio este que veio a efetivamente participar da licitação como concorrente do consórcio Siemens e Serveng.

1776. Destaca-se que, ainda em relação ao almoço com Renato Ely (TC/BR), do dia 19 de janeiro de 2006, quinta-feira, durante a sua oitiva, em 14 de janeiro de 2016, Everton Rheinheimer (Siemens), quando esta SG/CADE o questionou se durante o referido almoço teria sido discutido algum assunto com teor anticompetitivo, como combinações de preço, ele não só respondeu afirmativamente, como afirmou que Renato Ely tinha interesse em não enfrentar ou competir com a Siemens e correr o risco de perder o contrato, tendo em vista que tanto a TC/BR quanto a Siemens sabiam que muito provavelmente esta seria a ganhadora da licitação⁵⁴⁴.

1777. Ademais, segundo confirmaram os Signatários, após diversas discussões – atestadas, ainda, por documentos apreendidos em sedes de diversas empresas (exemplo: fls. 576/577) –, os consórcios concorrentes Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e METROMAN (Siemens/Serveng) reuniram-se, muito provavelmente em 16 de fevereiro de 2006 (apenas um dia antes da data de entrega das propostas), para assinar um documento denominado Memória de Negociações (ou “Ata”), em que combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto.

1778. Tal “Ata” previa claramente as condições de apresentação das duas propostas dos consórcios concorrentes, a ocorrer no dia seguinte, definindo que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Alstom/IESA/TC/BR (Consórcio Metrô Planalto) e 48% do volume total para o Consórcio

⁵⁴⁴ Conferir SEI 0209931, a partir de 01:13:37.

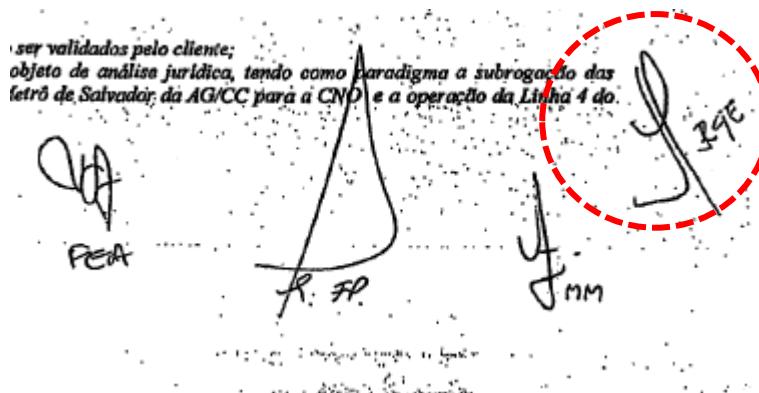
VERSÃO PÚBLICA

Siemens/Serveng (Consórcio METROMAN), corroborando com a divisão feita e comentada pelos Representados nos e-mails colacionados acima.

1779. Na “Ata”, as empresas também acordaram sobre os preços a serem apresentados na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor apresentado pelo Metrô DF, de acordo com o sorteio realizado pelos consórcios (fls. 597, grifos nossos):

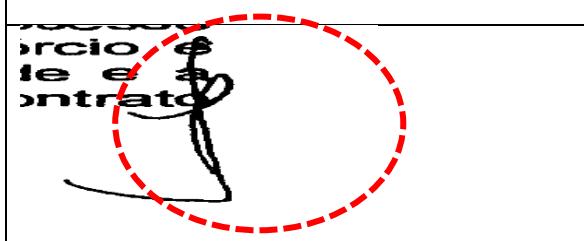
1780. De acordo com os Signatários, este documento foi assinado por Renato Ely (TC/BR), Francisco Amigo (Alstom) e Fleury Pissaia (IESA), mas também por representantes de empresas de consórcios concorrentes, como como o Representados Marco Missawa (Siemens). Embora Renato Ely, em sua defesa administrativa, negue que tenha assinado tal ata, é possível verificar que uma das assinaturas está identificada com suas iniciais, quais sejam: RGE – Renato Grillo Ely. As demais assinaturas também contam com as iniciais de quem os Signatários apontaram, quais sejam:

- FEA: Francisco EssiAmigo (Alstom);
- FP: Fleury Pissaia (IESA); e
- RGE: Renato Grillo Ely (TC/BR).



1781. Nesse sentido, destaca-se que outros documentos dos autos comprovam que a assinatura é de Renato Grillo Ely:

Renato Grillo Ely, fl. 772/775 do
“Apartado” – Termo de Compromisso
Público de Constituição de Consórcio:



VERSÃO PÚBLICA



1782. Tal “Ata” constitui prova irrefutável não só de que as empresas integrantes dos consórcios Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e METROMAN (Siemens/Serveng) agiram em conluio, mas também constitui consolidação das tratativas feitas pelas empresas na véspera da data de apresentação de propostas, com objetivo claro de forjar o caráter competitivo desta concorrência. Isto porque tal documento demonstra a divisão de mercado e combinação de preços, que estavam próximos ao orçamento do Metrô DF – o que indica, também, a apresentação de preços supracOMPETITIVOS, evidenciando a ocorrência de prejuízo aos cofres públicos.

1783. Aliás, tal objetivo foi atingido através do intermédio do Representado, que atuou em nome da TC/BR, haja vista ser seu Diretor Presidente. Aliás, refuta-se o argumento trazido em sua defesa administrativa de que Renato Ely saiu da empresa em 2006 e, portanto, não teria participado de qualquer acordo ilícito.

1784. Primeiro, porque sequer comprova que efetivamente saiu da empresa, apenas alegando que tal fato teria ocorrido em 26 de dezembro de 2006. Segundo, esta SG/CADE, através de base de dados a que em acesso, verificou que o Representado manteve vínculo com a TC/BR até, pelo menos, 2009. Terceiro, porque conforme relato dos Signatários, Renato Ely, no mínimo, reuniu-se com membros da Siemens para tratar do acordo anticompetitivo e ele e a TC/BR estavam cientes de tais tratativas (vide. fl. 86).

1785. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Renato Ely não só participou de reunião com conteúdo anticompetitivo, como também integrou consórcio que se beneficiou de tais tratativas ilícitas, de modo que os atos por eles praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.14 Trans Sistemas de Transporte S.A (“TTrans”)

1786. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da empresa TTrans Sistemas de Transporte S.A (“TTrans”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1787. Tais condutas foram operacionalizadas por meio das pessoas Edgard Camargo de Toledo Filho (Diretor de desenvolvimento de negócios da área de material rodante), Edson

VERSÃO PÚBLICA

Yassuo Hira (Gerente de Orçamento), Massimo Andrea Giavina Bianchi (Diretor Presidente), cujas individualizações são feitas em seguida.

1788. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1789. A empresa TTrans participou do cartel, tendo sido detalhado e comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Linha 5 - Metrô São Paulo; (ii) Manutenção dos trens – 1^a rodada - CPTM; (iii) Manutenção dos trens – 2^a rodada - CPTM; (iv) Manutenção dos trens – 3^a rodada - CPTM; (v) Extensão da Linha 2 – Metrô São Paulo; (vi) Projeto Boa Viagem - CPTM; e (vii) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo.

(i) Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo – CPTM

1790. Ao que se refere à concorrência da Linha 5 (Lilás) do metrô de São Paulo, conduzida pela CPTM, foi comprovado que Siemens, Siemens AG, Alstom, Alstom Transport, DaimlerChrysler (atualmente Bombardier), CAF, Mitsui e **TTrans** acordaram a divisão do escopo da licitação. Tal acordo foi implementado por meio de um reconsorciamento – o que representou, ao fim, a supressão de proposta dos consórcios concorrentes constituídos no início do processo licitatório (Metrô Cinco⁵⁴⁵, Adtranz Total Rail Systems⁵⁴⁶, Alstom⁵⁴⁷ e SICAF⁵⁴⁸) – com vistas à apresentação de proposta única no certame. Isso foi realizado mediante o Consórcio SISTREM, formado pela união de consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação.

1791. Nesse sentido, destaca-se narrativa dos Signatários, os quais afirmaram que, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Os seguintes representantes das empresas participaram dessas reuniões: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; Sr. Albert Blum, Presidente da Daimler Chrysler; Sr. Paulo Junior, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; **Sr. Massimo Bianchi, Presidente da TTrans**; Sr. Masao Suzuki, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e um diretor da CAF cujo nome não fora informado (fls. 70/71).

1792. Ressalta-se também outro documento apresentado pelos Signatários. Trata-se de documento denominado “Projektjournal”, uma espécie de diário elaborado e mantido pelo Sr. Peter Rathgeber (Gerente de Vendas da Siemens AG), em que eram anotadas as negociações relativas ao projeto Linha 5 do Metrô São Paulo. Alguns trechos desse documento merecem destaque, pois registram os contatos anticompetitivos em que foram realizadas as negociações

⁵⁴⁵ Consórcio Metrô Cinco (TTrans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.).

⁵⁴⁶ Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.).

⁵⁴⁷ Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport).

⁵⁴⁸ Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF)

VERSÃO PÚBLICA

que, ao final, resultaram no acordo de divisão do escopo do projeto (fls. 1380/1385, destaques nossos):

30 de novembro de 1999

“Paralelamente, ocorrem [de acordo com desejo do cliente] (...) as **“Reuniões-Secretas” entre Alstom, ADtranz⁵⁴⁹, Siemens, Ttrans e Mitsui**. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.”

(...)

14 de fevereiro de 2000

[Por pressão do cliente] **a união entre Alstom, Ttrans, Adtranz, Mitsui e Siemens para divisão do fornecimento torna-se contratual, com planilha de preços, sem data, Alstom é a líder do consórcio, a Siemens um ‘subfornecedor nomeado**

1793. Dessa forma, a subcontratação da TTrans, que integrou o consórcio Metrô Cinco e foi derrotado pelo consórcio SISTREM na fase de julgamento das propostas, para execução de parcela do objeto contratual, revela mera aparência de concorrência no certame.

1794. Importante ressaltar que em 2001, a Setal Engenharia Construções e Perfurações S/A, previamente subcontratada pelo consórcio ganhador, transferiu os direitos e obrigações referentes ao setor de transportes Ferroviários, Rodoviários e Metroviário para a TTrans. Destaca-se que a Setal Engenharia Construções e Perfurações S/A era controlada pela PEM Engenharia, Construções e Perfurações S/A, que integrou o Consórcio Metrô Cinco durante o procedimento licitatório, por esse motivo, a cessão de direitos e obrigações para a Trans Sistemas de Transportes S.A. foi por ela aprovada.

1795. Por isso, carece de fundamento as justificativas apresentadas em defesa administrativa, de que sua subcontratação (i) não ocorreu de forma expressa, tendo em vista que, na verdade, a Setal foi a empresa efetivamente subcontratada pelo consórcio ganhador, a qual, por sua vez, cedeu seus direitos e obrigações na área metroviária à TTrans e (ii) que a TTrans era a única empresa capaz de produzir sinalização de ferrovias e sistemas de bilhetagem.

1796. Sobre os documentos acima, destaca-se que os Signatário informaram que **Massimo Bianchi (Presidente da TTrans)** participou das reuniões sobre tal projeto que ocorreram na sede da Mitsui. Além disso, segundo anotações do "Projektjournal" do Sr. Peter Rathgeber (Siemens), a **TTrans participou das discussões quanto aos cenários de consórcios e ajustes que seriam apresentados** ao órgão licitante quando ainda integrava o consórcio concorrente Metrô Cinco⁵⁵⁰. Ademais, nota-se que, em 30/11/1991 e 14/02/2000, o Consórcio que a TTrans integrava, Metrô Cinco, formalmente, ainda era concorrente dos consórcios SICAF (Siemens, Siemens AG e CAF), Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail

⁵⁴⁹ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

⁵⁵⁰ Composto por TTrans, PEM Engenharia S.A. e Ansaldo Transporti S.P.A e derrotado pelo Consórcio SISTREM.

VERSÃO PÚBLICA

Systems (UK Holding) Ltda.) e Alstom (Alstom e Alstom Transport), o que corrobora a sua participação no conluio desde o seu início.

1797. No mais, tal como destacado durante o mérito, entende-se que o consórcio SISTREM tinha condições para executar integralmente o objeto do contrato celebrado com a CPTM, dado que comprovou habilitação técnica, o que significa que a subcontratação da Mitsui, já na celebração do contrato, **e da TTrans**, 21 dias após a celebração do contrato, carece de racionalidade e evidencia o ajuste prévio entre as empresas, bem como reforça que o Consórcio Metrô Cinco participou do conluio para apenas simular a concorrência.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM

1798. Logo em seguida, ressalta-se a participação da TTrans na alocação privada do projeto de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM.

1799. Tais acordos anticompetitivos estabeleciam a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran, **TTrans** e Mitsui, que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame, (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

1800. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao Consórcio COBRAMAN, formado por Alstom, Bombardier e CAF; (ii) a Série 2100 ao Consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui; e (iii) a Série 3000 à Siemens. Tejofran e **TTrans também participaram desse acordo**, tendo em vista que posteriormente foram subcontratadas.

1801. Quanto à participação da TTrans no acordo, destaca-se documento de fls. 2457/2460 do “Apartado”. Trata-se de e-mail datado de 02/07/2002, apreendido na CAF, o qual relata reunião entre concorrentes sobre a licitação da Série 2100. Em tal e-mail, intitulado “Reunião – 48 Trens”, descreve-se reunião entre representantes da CAF, Alstom, Bombardier, **TTrans**,

VERSÃO PÚBLICA

Tejofran e a empresa de consultoria Procint para discutir a manutenção dos trens da Série 2100 (destaques nossos):

"Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br> con fecha 02/07/2002 16:52:15

Por favor, responda a "Wagner Ibarrola" <ibarrola@cafbrasil.com.br>

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>

CC: "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>, <juribe@caf.es>, <jalcaide@caf.es>, "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>, Caf São Paulo <cafsaopaulo@cafbrasil.com.br>

Asunto: REUNIÃO - 48 TRENS

Caf São Paulo - Para Sr. Murilo

Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, T Trans / Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2.100 CPTM. A seguir relato a posição informada por cada empresa:

CAF - Pediu a revisão do acordo anterior e propôs a divisão dos serviços entre todos, em partes iguais e que não aceitaria de outra forma.

Procint - Comentou que existia um acordo assinado pela alta direção das empresas e que este deveria ser mantido. Não fez declaração quanto a posição da CAF em dividir o contrato em partes iguais, porém a meu ver, demonstrou que o acordo acertado anteriormente deveria ser mantido.

Alstom - Comentou que o acordo acertado deveria ser mantido e que deveríamos seguir em frente fazendo o detalhamento dos serviços.

Declarou-se contrária a posição da CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais.

Bombardier - Manteve a mesma posição da Alstom e declarou-se contrária a posição proposta pela CAF quanto a divisão dos serviços em partes iguais.

T Trans - Mostrou-se de acordo com o proposto pela CAF quanto a divisão dos serviços entre todos em partes iguais. Declarou que não gostaria de criar obstáculos e que até ACEITARIA o acordo anterior.

Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto.

A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 comentários em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira.

A próxima reunião será confirmada pela Alstom para o próximo dia 10.

Atenciosamente,

Wagner Ibarrola

1802. Ressalta-se que esse e-mail apreendido na CAF demonstra e sintetiza de forma clara acordos entre concorrentes referentes às licitações das Séries 2100 e 3000. Nota-se no e-mail a existência de divergência quanto à divisão do escopo dos serviços – percentuais cabíveis a cada uma das empresas – e teria sido agendada reunião para o dia 10 de julho, data na qual as propostas comerciais da licitação das Séries 2100 e 3000 seriam abertas pela CPTM. Quer dizer, as empresas Bombardier, Tejofran e TTrans (Consórcio Trem Azul) tinham apresentando

VERSÃO PÚBLICA

propostas comerciais independentes no certame para a Série 2100, sendo, portanto, à época da realização da reunião, concorrentes do consórcio formado por Alstom e CAF.

1803. Por este motivo, diferentemente do que alega a TTrans em sua defesa administrativa, de que nenhum funcionário seu efetivamente participou da reunião, verifica-se que houve alguma comunicação entre as empresas (no caso em tela, entre a TTrans e CAF), haja vista que o cenário combinado – de subcontratação da TTrans na licitação da Série 2100 – foi efetivada, conforme ficará comprovado.

1804. Nesse sentido, destaca-se o **documento apreendido na Alstom**, de fls. 895/898 do “Apartado”, de 23/07/2002, que traz o relato de reuniões realizadas em 16 e 18/07/2002 sobre a Série 2100, das quais participaram representantes de Alstom, CAF, Bombardier e Procint, destacando-se os Representados David Lopes (Alstom), Murilo Cunha (CAF), José Regueiro (CAF), Wagner Ibarrola (CAF), Carlos Leopoldo (CAF) e Manuel Filho (Bombardier). Em tais reuniões foram definidas as subcontratações que o Consórcio CONSMAC (Alstom/CAF) faria das empresas Bombardier (concorrente que havia participado do certame), Temoinsa (concorrente que havia participado do certame em Consórcio com a Siemens), TTrans e Tejofran (integrantes do Consórcio Trem Azul, que havia participado do certame).

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE’s da série 2100 da CPTM.

Ass.: Pauta de reunião com CAF - 16 e 18/jul/02.

(EM VERMELHO SÃO AS DECISÕES TOMADAS PELAS EMPRESAS)

Participantes: **ALSTOM: (Rubens parcial / David / Vitor parcial)**

CAF: (Murilo parcial / Uribe / Pepe Alcaide / Wagner parcial / Carlos parcial)

PROCINT: Luiz Álvaro

BOMBARDIER: Manuel (parcial)

Divisão física do escopo:

- ✓ Consorciada ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
- ✓ Consorciada CAF: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos e de freio;
- ✓ Sub Contratada BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e conversor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração);

VERSÃO PÚBLICA

- ✓ Sub Contratada TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ SubContratadas T TRANS/Tejofran: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis;
- ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;

1805. Ademais, verifica-se que a negociação dos termos do acordo colusivo para divisão das licitações ainda não havia se encerrado. Em 03/09/2002, David Lopes (Alstom) encaminhou mensagem eletrônica a Antonio Charro (Alstom) – originariamente recebida de Juan Maria Iniguez (Alstom) em 15/07/2002 – referente aos acordos colusivos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100 (fls. 1274/1380 do “Apartado”, destaque nossos):

Apos acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-T'Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo Consórcio CONSMAC (Altsom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)⁵⁵¹

1806. Nesta mensagem eletrônica, foi anexado documento intitulado “divisão escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão de escopo entre as empresas envolvidas no acordo colusivo – recordando-se que as empresas a serem subcontratadas, Bombardier, TTrans (integrante do Consórcio Trem Azul) e Temoinsa, tinham se apresentado como licitantes independentes no certame, atuando como concorrentes do Consórcio CONSMAC – bem como informações a respeito do impacto da subcontratação da formação de preços do Consórcio (fls. 1147 do “Apartado”, grifos e destaque nossos):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Divisão da contratação.

Consórcio composto por ALSTOM e CAF;

Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, T TRANS e TEMOINSA;

Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio (ALSTOM + CAF) alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58.

⁵⁵¹ Na CAF, foi apreendido documento intitulado “Acordo Interno de Interfaces” – referente à prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100 – no qual constavam como partes a Alstom/CAF (integrantes do Consórcio CONSMAC, vencedor da licitação), e Bombardier, Temoinsa e TTrans/Tejofran como subcontratadas (fls. 3726/3753 do “Apartado”). As subcontratadas, inclusive, indicaram representantes para atuarem na gestão do Consórcio CONSMAC (*vide* Organograma constante das fls. 2503/2506 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

A divisão física do escopo ficou combinada como a seguir:

- ✓ ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
- ✓ CAF e BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e convertidor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração)
- ✓ TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ T TRANS: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis,
- ✓ Todas as empresas irão compartilhar os custos com a subcontratação da manutenção do Rádio e as execuções com limpeza e segurança;

Situação financeira do projeto após divisão física e financeira:

SITUAÇÃO	GA 008 APROVADA	ATUAL
<i>Preço de venda (Parte da ALSTOM sem taxas)</i>	<i>23,7 MEuros</i>	<i>19,1 MEuros</i>
<i>Preço de venda (Parte da ALSTOM com taxas)</i>	<i>27,6 MEuros</i>	<i>21,9 MEuros</i>
<i>Câmbio Euro/BRL</i>	<i>2,435</i>	<i>2,435</i>
<i>Encargos gerais (KG, KC, KS, KT percentagens brasileiras)</i>	<i>9,69%</i>	<i>9,46%</i>
<i>Contingências</i>	<i>7,02%</i>	<i>8,13%</i>
<i>Margem líquida</i>	<i>12,03%</i>	<i>12,10%</i>
<i>Margem bruta</i>	<i>21,72%</i>	<i>21,56%</i>
<i>Parte importada</i>	<i>15,60%</i>	<i>16,84%</i>
<i>Material</i>	<i>38,50%</i>	<i>28,64%</i>
<i>Mão de obra</i>	<i>29,70%</i>	<i>22,06%</i>
<i>Serviços</i>	<i>31,80%</i>	<i>49,30%</i>

Parte dos serviços as empresas subcontratadas efetuarão faturamentos diretamente à CPTM, limitado a 30% do total do Contrato;

VERSÃO PÚBLICA

Sobre o valor que as empresas subcontratadas efetuarão faturamentos para a ALSTOM (6,1 MEuros), no recálculo da GA 008 estão incidindo o KT, KC, KS e Network Fee;

Ver GA 008, em anexo, do recálculo do projeto após divisão física e financeira do projeto.

15/jul/02

1807. Importante destacar que no e-mail acima, apreendido na Alstom, está previsto “**Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio Alstom/CAF alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58**”. Ora, a corroborar que a subcontratação não seguiu a lógica legal e economicamente prevista de tal instituto - como pretendem ressaltar os Representados -, verifica-se que ela resultou em um aumento de 15% no valor da proposta apresentada pelo Consórcio CONSMAC. Veja-se que, tendo sido o Consórcio CONSMAC habilitado desde o início, ele teria condições de entregar o objeto licitado, mas resolveu subcontratar alguém que aumentou o total da proposta, ao invés de torná-la mais competitiva, argumento esse que exclui qualquer racionalidade econômica e apenas corrobora que as subcontratações em questão se prestaram a implementar a formação do cartel na licitação para prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100, e que o aumento da proposta visaria recompensar as empresas subcontratadas pela apresentação de propostas de cobertura no certame, o que resultou em prejuízos ao Erário.

1808. Dessa forma, tendo em vista os documentos acima colacionados, resta improável que a Alstom e CAF, por exemplo (haja vista que os documentos citados foram encontrados nestas empresas), integrantes do mesmo consórcio para disputar as licitações referentes às Séries 2000, 2100 e 3000 (formando os denominados consórcios COBRAMAN, CONSMAC e SERMAFER, respectivamente), dispusessem de informações sobre as demais empresas que se apresentaram como concorrentes, se não através de um acordo anticompetitivo.

1809. Nesse sentido, verifica-se que a TTrans era uma das empresas consideradas quando das tratativas para implementação do acordo anticoncorrencial, e, inclusive, apesar de ter se apresentado como concorrente na licitação referente à Série 2100, por meio de consórcio feito com a Tejofran, ambas as empresas foram subcontratadas pelo consórcio vencedor (CONSMAC, integrado pela Alstom e CAF), tal como previamente combinado.

(iii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 – 2008) - CPTM

1810. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que a Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, **TTrans**, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2ª rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas que seriam subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1ª rodada de manutenção, condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.

1811. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos realizados no passado, destaca-se e-mail de 03/08/2007, no qual **Massimo Giavina Bianchi (TTrans)** enviou

VERSÃO PÚBLICA

mensagem eletrônica para Telmo Giolito Porto (Tejofran) – intitulada “CONSMAC etc.”⁵⁵² – na qual faz referência à existência de “várias articulações em curso”, em resposta à proposta realizada de possível subcontratação da TTrans pelo consórcio Temoinsa/Tejofran (fls. 1465/1466 do “Apartado”, grifos nossos):

>>> Massimo Giavina - TTrans <mgiovina@ttrans.com.br> 3/8/2007 08:53 >>
Prezado Telmo,
Temos que conversar.
Como você sabe, existem várias articulações em curso.
Não tenho nada contra em avançar as discussões.
Abraços M. Giavina

-----Mensagem original-----
De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]
Enviada em: quinta-feira, 2 de agosto de 2007 20:36
Para: mgiovina@ttrans.com.br
Assunto: CONSMAC etc

Prezado Giavina:

A TTrans aceitaria ser subcontratada de um consórcio Temoínsa+Tejofran ?

Abraços,Telmo

1812. O e-mail acima foi enviado em 03/08/2007, isto é, quase dois meses antes da apresentação das propostas técnicas e comerciais, ou, ainda, habilitação das empresas e consórcios, o que indica a irracionalidade de uma proposta de subcontratação antes da adjudicação do contrato, o que só faria sentido em um cenário em que o consórcio já tivesse razoável certeza de que se consagraria vencedor, como de fato ocorreu na licitação referente à Série 2100 (consórcio COMAFER – Alstom, Bombardier e CAF – sagrou-se vencedor e TTrans, que havia participado sozinha e apresentou-se como concorrente, foi subcontratada). Ademais, entende-se que para vencer a licitação na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, a empresa e/ou consórcio deve demonstrar capacidade técnica para adimplir a integralidade do escopo, o que também indica que a subcontratação seria só mais um instrumento para operacionalizar o cartel.

1813. No mesmo dia, 03/08/2007, há nova troca de mensagens entre Massimo Bianchi (TTrans) e Telmo Porto (Tejofran), em que fazem referência às negociações acerca de uma divisão do mercado, nos moldes daquele realizado nos anos de 2001-2002 (fls. 1465/1466 do “Apartado”, destaque nossos):

Prezado Telmo,

Estou sempre de acordo para que se some as posições no sentido de termos força no entendimento global. Eles são grandes...

⁵⁵² Referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) que venceu a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 realizada em 2002.

VERSÃO PÚBLICA

Fui procurado e já existe uma intenção para reproduzir o passado, mas nada de formal.

Sobre a montagem de um consórcio, não tenho, a princípio, nada contra.

Um abraço

Massimo Giavina

-----Mensagem original-----
De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br] **Enviada em:** sexta-feira, 3 de agosto de 2007 09:53
Para: Massimo Giavina - TTrans
Assunto: Re: RES: CONSMAC etc

Prezado Giavina:

Eu queria sua primeira impressão. Também preciso matutar no fim-de-semana.

Percebo grande prepotência de ABC e acho que poderíamos criar um grupo alternativo efetivamente forte.

Abraços,Telmo⁵⁵³

1814. Adiante, em 06/09/2007, a **TTrans** é mencionada por seus concorrentes. Nesse sentido, destaca-se e-mail enviado por Telmo Porto (Tejofran) que encaminhou a Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele a Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100⁵⁵⁴, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE. Ademais, relata-se que “Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade” (fls. 377/378 do “Apartado”, destaque nossos):

>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>
Prezado Maurício:

Última notícia é que existe a seguinte idéia:
CONSMAC formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.
Neste caso, teríamos 33,33% e, por justiça, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e Temoinsa com 18,33%.
Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.
O que fazemos ?

Considerando:

-que o contrato está aumentando em valor absoluto.
-minimização de custos judiciais.
-minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega,

⁵⁵³ “ABC” seriam Alstom, Bombardier e CAF.

⁵⁵⁴ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

quanto da execução do contrato.
-incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA.
-dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.
 -relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.
 Sou a favor da aceitação da situação.
 Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços, Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>
 Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC. Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada.
 Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante). Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran). Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil (qualificação, proposta, gasto com advogados etc). De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços, Telmo

(iv) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) – CPTM

1815. Conforme detalhado ao longo do mérito e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo anticompetitivo existente entre Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, **TTrans**, MPE, MGE e Serveng também se estendeu à 3ª rodada de manutenções conduzidas pela CPTM no período de 2011 a 2013.

1816. Primeiramente, ainda antes da disponibilização do edital – que ocorreu em 02/02/2011 –, Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail a Telmo Porto (Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores, já adiantando o posicionamento da **TTrans**, (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

(...)

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

Q COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

VERSÃO PÚBLICA

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. **Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.**

Faltam os espanhóis.

(...)

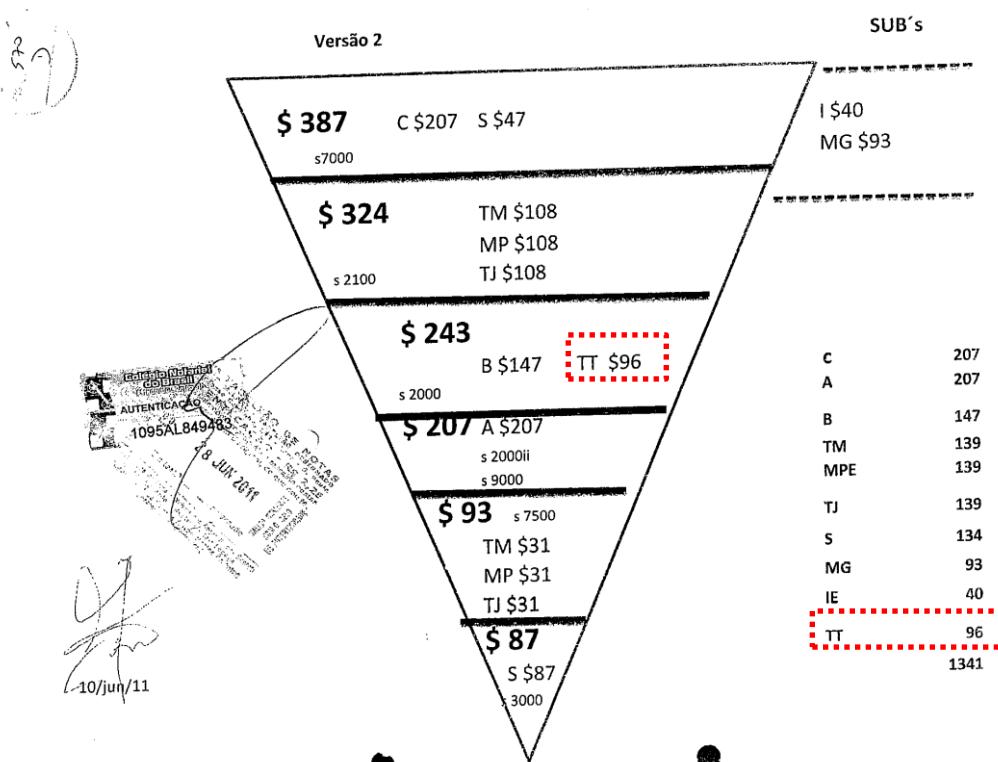
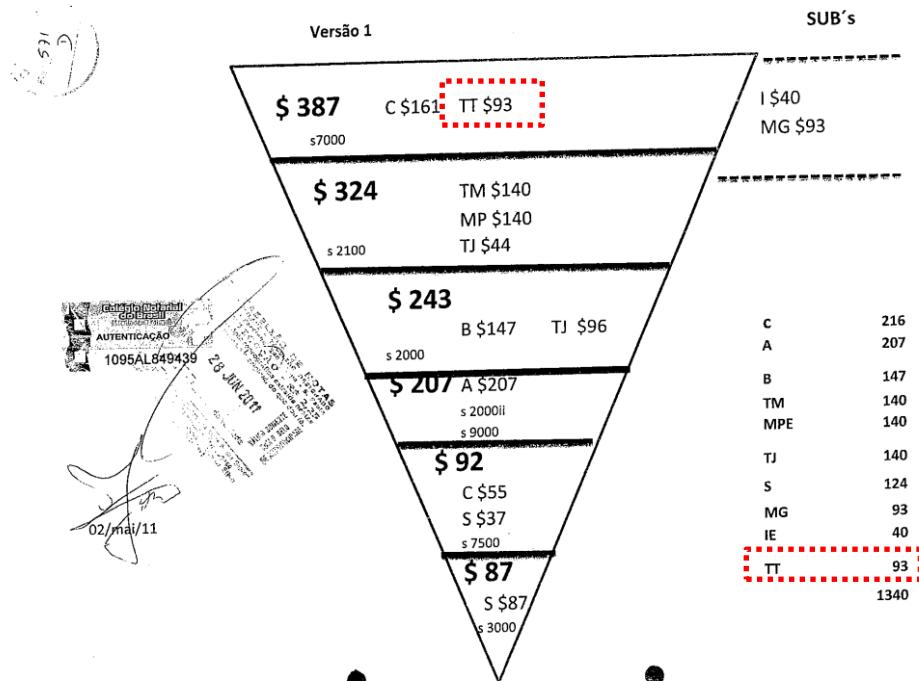
Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafar até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

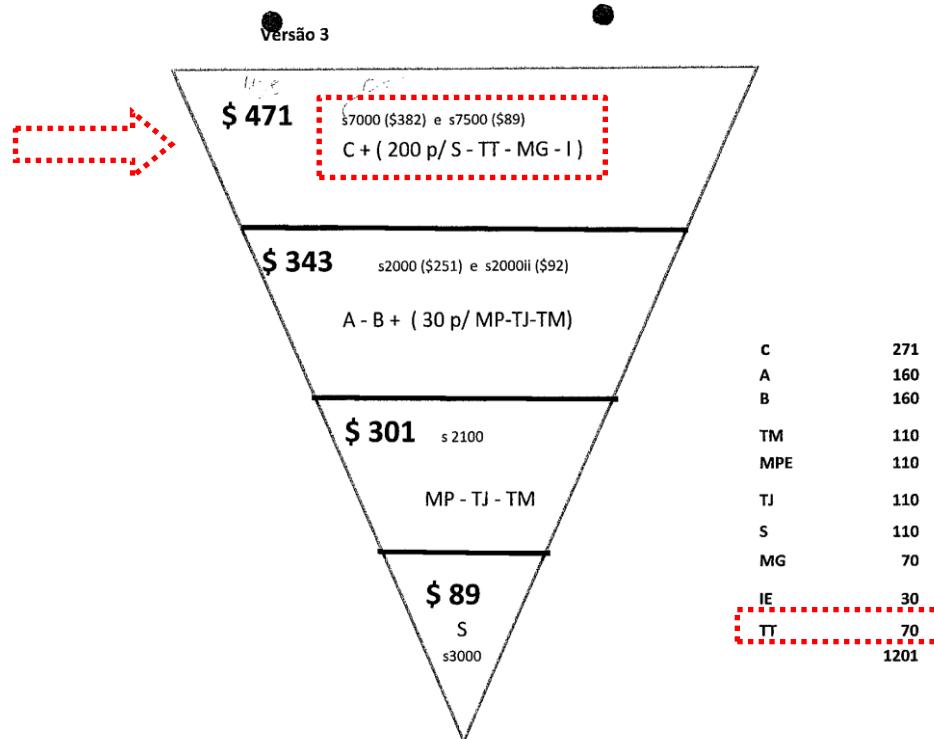
1817. A negociação acerca da divisão do mercado – no presente caso, das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – possuía caráter dinâmico, como demonstram documentos apreendidos na sede da Temoinsa. Tais documentos – que apresentam, inclusive, selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio – apresentam três versões para a divisão do mercado: a Versão 1 (de 02 de maio de 2011), a Versão 2 (de 10 de junho de 2011) e a Versão 3 (sem data). Nota-se que

VERSÃO PÚBLICA

as Versões 1 e 2 têm data anterior à disponibilização dos editais, 23 de maio de 2012 (fls. 200/212 do “Apartado”, destaque nossos).



VERSÃO PÚBLICA



1818. Percebe-se que as propostas foram estruturadas na forma de uma “pirâmide invertida”, de forma a ordenar as licitações por nível de faturamento esperado, isto é, as Séries que proporcionariam faturamento mais elevado encontram-se na parte superior da pirâmide. Na Versão 1 da “pirâmide invertida” propõe-se que as licitações sejam assim divididas:

- Série 7000 (“\$7000”) – faturamento esperado R\$387.000.000,00 (“\$387”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e TTrans (“TT”), que dividiram o faturamento (“C\$161” e “TT\$93”).
- Série 2100 (“\$2100”) – faturamento esperado R\$324.000.000,00 (“\$324”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Temoinsa (“TM”), MPE (“MP”) e Tejofran (“TJ”), que dividiram o faturamento (“TM\$140”, “MP\$140” e “TJ\$44”).
- Série 2000 (“\$2000”) – faturamento esperado R\$243.000.000,00 (“\$243”):
 - Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Bombardier (“B”) e TJ (“TJ”), que dividiram o faturamento (“B\$147” e “TJ\$96”).
- Séries 9000 (“\$9000”) e 2070 (“\$2000ii”⁵⁵⁵) – faturamento esperado R\$207.000.000,00 (“\$207”):

⁵⁵⁵ Assumimos aqui que se refere à Série 2070, composta por carros fabricados pela Alstom.

VERSÃO PÚBLICA

- Empresa à qual seria destinada a licitação: Alstom (“A”).
- e. Série 7500 (“s7500”) – faturamento esperado R\$92.000.000,00 (“\$92”);
- Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e Siemens (“S”), que dividiram o faturamento (“C\$55” e “S\$37”).
- f. Série 3000 (“s3000”) – faturamento esperado R\$87.000.000,00 (“\$87”);
- Empresa à qual seria destinada a licitação: Siemens (“S”).

1819. Sugeria-se, ademais, que IESA (“I”) e MGE (“MG”) fossem subcontratadas (“Sub’s”) pelas empresas vencedoras, destinando a elas um faturamento de R\$40 milhões e R\$93 milhões, respectivamente. Caso tal proposta de divisão de mercado fosse implementada, a CPTM despenderia R\$1.340.000.000,00 com tais contratos, sendo que o faturamento de cada empresa participante do cartel teria os seguintes valores: CAF R\$216 milhões; Alstom R\$207 milhões; Bombardier R147 milhões; Temoinsa R\$140 milhões; MPE R\$140 milhões; Tejofran R\$140 milhões; Siemens R\$124 milhões; MGE R\$93 milhões; IESA R\$40 milhões; **TTrans R\$93 milhões.**

1820. Ademais, conforme elucidado no mérito, após reunião presencial ocorrida em 03 de outubro de 2011, na casa de David Lopes, da Temoinsa, (vide documento de fls. 662/664), destaca-se documento arrecadado na CAF - elaborado, em 23 de novembro de 2011, mas que faz referência à reunião realizada em 03 de outubro de 2011. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com

VERSÃO PÚBLICA

definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas, sendo a TTrans identificada como “TT” (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos):

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE							C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG		
	Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011(dato de Agenor). Propuesta del Asesor												
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)B (30%)C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	A (91%),B(160); A subcontrata (30) a IE	R\$ 251.000.000	61	160	30						251		
COFESBRA	2070	48	A/B/C		R\$ 99.500.000	A (92)	R\$ 92.000.000	92								92		
COMAFER	2100	144	RENFE	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%)TJ (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	MP (100),TM (100),TJ (100)	R\$ 300.000.000		100	100	100					300		
S	3000	40	S	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 89.000.000		89							89		
10 TRENES						C (382); C subcontrata a TT												
DEC (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000	(70) y MG (60)	R\$ 382.000.000	252		70	60					382		
9 TRENES DE																		
A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA		25	25	25	25				100		
		808		Total	R\$ 1.308.500.000	Total	R\$ 1.203.000.000	297	222	114	185	100	100	100	30	70	60	
									322	247	139	210						
																		NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA

Reunión Previa	
197.123.505,98	A
143.266.932,27	B
383.609.561,75	C
89.000.000,00	S
390.000.000,00	NF
Incrementar NF	hasta 460.000.000,00
Quitar Fabricantes (+10%)	70.000.000,00
A	19.058.903
B	13.851.775
C	37.089.322
Nuevo Status	
178.064.603	A
129.415.157	B
346.520.239	C
89.000.000	S
460.000.000	NF
1.203.000.000	
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR	

VERSÃO PÚBLICA

	Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C A S B MP TM TJ IE TT MG										
							C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG	
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5		30				251		
COFESBRA	2070	48	A/B/C	A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80							92		
COMIFER	2100	144	RENFE		R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000			100	100	100				300		
S	3000	40	S	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000		89							89		
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C		R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52		70	60			382		
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C		R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21							89		
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25					100		
					SIN 9000	R\$ 1.203.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	70	60	
					CON 9000	R\$ 1.303.000.000	371,5	203	114	154,5	100	100	100	30	70	60	
					% PARTICIPACION	SIN 9000		28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	8,3%	2,5%	5,8%	5,0%
					CON 9000			28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%

1821. Verifica-se que o manuscrito encontrado na CAF acima, com sugestão da Alstom, e essa tabela, segundo reunião de 03/10/2011 com consultor, definem os mesmos ganhadores para as licitações, quais sejam: (i) para a Série 2000, Alstom e Bombardier, bem como subcontratação da IESA; (ii) para a Série 2070, Alstom; (iii) para a Série 2100, NF⁵⁵⁶ no manuscrito e MP (MPE), Temoinsa e Tejofran na tabela; (iv) para a Série 3000, Siemens; (v) para a Série 7000, CAF, bem como **subcontratação da TTrans e da MGE**; e (vi) para a Série 7500, CAF e Alstom.

1822. Por sua vez, em e-mails apreendidos na MGE, destacam-se mensagens eletrônicas trocadas entre Carlos Teixeira e Carlos Roso (MGE), em julho de 2012, que **indicam negociação para subcontratação, pela CAF, das empresas TTrans e MGE** no âmbito do contrato para manutenção dos trens CPTM Série 7000, conforme já previsto em tabela encontrada na CAF colacionada acima. Em uma das mensagens, questionam: “Qual o plano C? Subcontratado antes da concorrência?”, corroborando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes

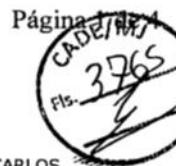
⁵⁵⁶ Assumimos aqui que a sigla se refere a Novos Fornecedores, os quais seriam Temoinsa, Tejofran, MPE, IESA e MGE, uma vez que o documento prevê que 390.000.000,00 seria destinado a NF e quando somados os valores de faturamento esperado para cada uma delas (30 IE, 100 MP, 100 TM, 100 TJ e 60 MG), chega-se ao mesmo valor. Ademais, o documento prevê que tais empresas seriam “pequenas” em comparação aos quatro grandes, Alstom, Bombardier, CAF e Siemens, o que também corrobora que a expressão “NF” se refere a tais empresas.

VERSÃO PÚBLICA

do cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas (fls. 3765/3768 do “Apartado”, destaques nossos):

VERSÃO PÚBLICA

RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)



RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

From: Carlos Teixeira <PRS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/CARLOS TEIXEIRA>
Sent: 23/07/2012 19:22:37 +00:00
To: Carlos Roso <PRS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/Carlos Roso>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)
Essa vai ser f...

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 16:22
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Quero que ele peite,

From: Carlos Teixeira <cteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 19:06:01 +0000
To: Carlos Roso<crosro@PROGRESSRAIL.com>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Qual é o plano C? Subcontratado antes da concorrência?

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 16:02
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Falei com bernard novamente e falei o que faremos se a pwc nao aceitar ele quer esgotar isso,disse que pessoalmente tem que dar uyns trancos neles para irmos,se nao der vemos o plano C

From: Carlos Teixeira <cteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 18:51:24 +0000
To: Carlos Roso<crosro@PROGRESSRAIL.com>
Subject: RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Eu já disse que nosso Jurídico do USA estão com dúvidas sobre alguns poucos itens e que devemos fazer um contato direto com o Advogado da CAF para esclarecer. Digo lascado porque se a CAF quiser assinar amanhã não vamos ter os ratios para entregar na sequencia!!

De: Carlos Roso
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 15:49
Para: Carlos Teixeira
Assunto: Res: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Fala com Edgard que nossos advogados estao protegendo mais os interesses dos minoritarios

From: Carlos Teixeira <cteixeira@PROGRESSRAIL.com>
Date: Mon, 23 Jul 2012 18:01:52 +0000
To: Carlos Roso<crosro@PROGRESSRAIL.com>
Subject: ENC: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)

Agora estamos lascados.

De: Edgard Toledo Filho - T' TRANS [mailto:etoledo@ttrans.com.br]
Enviada em: segunda-feira, 23 de julho de 2012 14:58
Para: 'J.M.Uribe'
Cc: 'Agenor Marinho'; Carlos Teixeira; Glávina, Massimo A.
Assunto: ENC: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)
Prioridade: Alta

Prezados Uribe e Agenor,

Consultamos o nosso jurídico e informamos que a T'Trans está de acordo com os termos do Memorando de Entendimentos, anexo.

Assim sendo, solicitamos que nos envie, o mais rápido possível, as minutas do Compromisso de Constituição de Consórcio e do Acordo de Associação que deverão ser assinados antes da apresentação da nossa proposta.

Atenciosamente.

EDGARD TOLEDO FILHO

Diretor Comercial - Material Rodante

Trans Sistemas de Transportes S.A - T'TRANS

Tels. (11) 3039.1005 ou (11) 8687-2409

Fax.(11) 3039.1015

VERSÃO PÚBLICA

1823. Veja-se que as mensagens foram trocadas em sequência à mensagem encaminhada por **Edgar Filho (TTrans)** para José Regueiro (CAF), com cópia para Agenor Marinho (CAF), Carlos Teixeira (MGE) e **Massimo Bianchi (TTrans)** sobre o Memorando de Entendimentos, Compromisso de Constituição de Consórcio e Acordo de Associações a ser celebrado entre as empresas.

1824. Em 01/08/2012, antes da apresentação das propostas, agendadas para 07 a 14/08/2012, o Sr. Wilson Daré (Temoinsa) envia e-mail a destinatário não-identificado (mcrpar@ig.com.br) na qual anexara tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, TTrans, Siemens, IESA e Serveng), sendo que essas empresas logo após vieram a apresentar propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”, destaque nossos):

1825. Esse e-mail corrobora as mensagens eletrônicas trocadas entre funcionários da MGE acima, indicando que a participação da MGE em conjunto com TTrans e CAF na série 7000 seria resultado do acordo entre as empresas, dado que antes da apresentação das propostas (agendadas para 07 a 14/08/2012), a Temoinsa, empresa que não participou da referida troca de mensagens, já tinha conhecimento sobre esse provável acordo para consórcio/subcontratação.

1826. Adiante, em 10/08/2012, José Regueiro envia e-mail a Iñigo Celigueta (ambos da CAF), encaminhando as atas com os resultados relativos às licitações para manutenção das Séries 2000, 2070, 2100 e 3000⁵⁵⁷. No corpo da mensagem, há referência à colaboração entre empresas licitantes, que dariam cobertura umas às outras (fls. 2618/2619 do “Apartado”, tradução livre, grifo nosso):

Comentários: Entendo que nós, Siemens e Serveng (consórcio SCG) estamos sozinhos e que o resto: Temoinsa+MPE (que ainda apareceu, mas não estará como sub na RG dos 2100 caso a TMT ganhe) + Ttrans+Trail+Alstom+Bombardier, **estão unidos e dão cobertura uns aos outros.** (...) Coragem e melhor preço possível.

1827. Ou seja, depreende-se do documento acima que, embora os representantes da TTrans não estejam efetivamente copiados no e-mail, os demais players consideravam a empresa quando da divisão do escopo e inclusive a CAF (concorrente direta da TTrans, Temoinsa,

⁵⁵⁷ Uma vez que as propostas das Séries 7000 e 7500, só seriam entregues em 13 e 14 de agosto e 2012.

VERSÃO PÚBLICA

Serveng, Alstom e etc) sabia que TTrans, Trail, Alstom e Bombardier estavam agindo em conluio e dariam cobertura uns aos outros.

1828. Ainda, em 08/04/2013, Manuel Filho (Tejofran) informou a David Lopes (Temoinsa), **Edgard Filho (TTrans)**, Wilson Daré (Temoinsa) e Rodrigo Costa (MPE) que a MGE o teria procurado para “entendimento no 3000”, possivelmente se referindo aos trens da CPTM Série 3000 (fls. 560 do “Apartado”).

(v) Linha 2 do metrô de São Paulo (Linha Verde) – Metrô

1829. Sobre o projeto Linha 2 do metrô de São Paulo, conduzido pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), as empresas Alstom, Siemens, **TTrans**, Bombardier e Balfour Beatty também mantiveram contatos com finalidade anticompetitiva. O acordo celebrado entre as empresas previa que dois consórcios seriam formados para dividir o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e o consórcio formado por Bombardier, Balfour Beatty e TTrans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora – proposta de cobertura –, sendo posteriormente subcontratado.

1830. Esses acordos são comprovados por anotações feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), sobre reunião ocorrida no segundo semestre de 2004 (antes da disponibilização do edital em janeiro de 2005), entre Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e TTrans. Ele reporta que estiveram presentes Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), Serge Van Themsche (Bombardier), Haroldo Carvalho (Balfour) e **Edson Hira (TTrans)**, e foram discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor – a corroborar o caráter anticompetitivo dos ajustes –, em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721, destaque nossos):

A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:

*g) Devido aos atestados de Sinalização e PCL, **Alstom e Bombardier** não podem ficar no mesmo consórcio.*

*h) Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, **Alstom e TTrans** não podem ficar no mesmo consórcio.*

i) Devido ao atestado de Baixa Tensão, Siemens e TTrans não podem ficar no mesmo consórcio.

Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções/composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

Solução 1

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

VERSÃO PÚBLICA

Solução 2

Consórcio 1: Alstom + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

Solução 3

Consórcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + TTrans

Em todos os três casos, o Consórcio 1 seria o vencedor.

No caso da Solução 3, o Órgão teria que emitir um atestado em nome da Bombardier para os sistemas de Tração e Media Tensão executados na Extensão Norte. Com este atestado, prescindiríamos do atestado da Balfour Beatty para os sistemas de Tração e Media Tensão para a formação dos dois consórcios, levando a seguinte composição⁵⁵⁸:

Solução 4

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + TTrans

Esta alternativa [Ilegível]

Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 as 08:30 horas, para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

Atestados L2						
	Sistema	Alstom	TTrans	Siemens	B. Beatty	Bombardier
1	<i>S/E Tração 750Vdc</i>			X	X	(X)
2	<i>Media Tensão</i>			X	X	(X)
3	<i>Baixa Tensão</i>		X	X		
4	<i>Sinalização</i>	X				X
5	<i>PCL</i>	X				X
6	<i>Escadas Rolantes</i>	X	X			
7	<i>Elevadores</i>	X	X			
8	<i>Telecomunicações</i>	X	X	X		X
9	<i>SCAP</i>	X	X			
10	<i>Ventilação Principal</i>	X		X	X	
11	<i>Iluminação</i>	(.)	X	(.)		
12	<i>Bandejamento</i>	(.)	X	(.)		

⁵⁵⁸ Apenas a Siemens e a Balfour Beatty tinham atestados para os sistemas de tração e média tensão. Caso a Bombardier fosse capaz de obter tais atestados em tempo hábil (em função dos serviços que desempenhara em outro projeto), a Balfour Beatty poderia ser excluída da divisão de escopo.

VERSÃO PÚBLICA						
13	<i>Ventilação Auxiliar/Ar-Cond.</i>		X	(.)		
14	<i>Bombas</i>		X	(.)		
15	<i>SSO</i>		X	(.)		
16	<i>Detecção de Incêndio</i>		X	(.)		
	<i>Legenda</i>					
	X = atestados válidos					
	(X) = atestados sujeitos a emissão pelo Órgão					
	(.) = atestados sujeitos a confirmação pelo Órgão					

1831. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto, e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. **Ressalta-se que empresas concorrentes discutem cenários para a formação de dois consórcios diferentes** para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem.

1832. Ademais, destaca-se e-mail apreendido na Alstom, trocado entre Wagner Ribeiro e Paulo Borges (ambos da Alstom), antes da publicação do edital, com cópia para Francisco Perroni e Paulo Stuart (ambos também da Alstom). Nesse e-mail, intitulado “L2 – Análise Preços”, o Sr. Wagner Ribeiro envia aos colegas dois arquivos (“Mágica.xls” e “Mágica 1.xls”) com os preços de referência da Alstom e os preços de referência “de los 5 amigos”, que, no caso, conclui-se serem as cinco participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e TTrans) (fls. 1216/1217 do “Apartado”):

Conforme conversamos segue a análise de preços para o projeto Linha 2, tomando como base a extensão Oeste da CMSP:

1) Preços de referência de los 5 amigos:

[Embedded WMF, 0.69in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 66x47x8]

2) Preços de referência ALSTOM:

[Embedded WMF, 0.78in x 0.49in, size 3KB][Embedded BMP, 75x47x8]

1833. A título de exemplo, destaca-se outro documento apreendido na Alstom, que demonstra a divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor. Em e-mail de 10 de fevereiro de 2005 (antes da apresentação das propostas em 07/03/2005), cujo assunto é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, enviado por Julio Leitão (Alstom) a Edson Assini (Siemens), Edyval Campanelli (Balfour), Marcelo Zugaiar (Bombardier) e Edson Hira (TTrans), com cópia para Wagner Ribeiro e

VERSÃO PÚBLICA

Francisco Perroni (ambos da Alstom), a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável⁵⁵⁹ (fls. 1412/1414 do “Apartado”, destaque nossos):

Com o objetivo de elaboração da proposta comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE, solicitamos o preenchimento relativo ao **“escopo de fornecimento”** de cada empresa, das planilhas que seguem em anexo conforme discriminadas abaixo e que as mesmas sejam devolvidas devidamente preenchidas até o dia **15 – Fev – 2005**, para que as possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta. (...)

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T – TTrans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier

1834. Outro documento apresentado pelos Signatários, que confirma a existência de contatos e trocas de informações sensíveis entre os competidores do projeto de extensão da Linha 2, é uma tabela interna da Siemens, de 20 de julho de 2004 (ainda antes da disponibilização do edital em 15 de janeiro de 2005), na qual constam valores que seriam ofertados por cada uma das empresas participantes dos ajustes anticompetitivos. Segundo o Histórico da Conduta, as abreviações⁵⁶⁰ constantes no documento significam: AA – Alstom; SSA – Siemens; TT – T’Trans; B&B – Balfour Beatty; BB – Bombardier, informando, ainda, que, dentre os valores constantes do documento, alguns haviam sido estabelecidos em proposta anterior, outros eram decorrentes de proposta da Siemens e outros estavam de acordo com a “divisão” (fls. 724, destaque nossos):

⁵⁵⁹ Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente.

⁵⁶⁰ Outras abreviações constantes no documento significam: ANR-IMG – Trecho entre as estações Ana Rosa e Imigrantes; e VMD-ANR – Trecho entre as estações Vila Madalena e Ana Rosa.

VERSÃO PÚBLICA

Sistemas Linha 2

Discriminação	Valor		Valor atualizado	%
	ANR-IMG	VMD-ANR		
Sistema de Tracção	11.920		19.000	59%
Sistema de média tensão	12.880		13.700	8%
Sistema de baixa tensão	7.620		8.700	14%
Iluminação	7.620		4.600	-37%
Bombeamento	3.040		2.700	-12%
Sistemas auxiliares	3.830		2.600	-32%
Escadas rolantes	6.750			
Escadas rolantes		5.150	14.800	24%
Elevadores	1.900		3.400	-25%
Elevadores		3.488		
Ventilação principal	7.230		7.230	0%
Telecomunicações	16.000		15.200	-5%
Telecomunicações		8.500		
SCAP	1.000		500	-50%
Controle Local	3.000		8.400	180%
Sinalização	22.000		18.000	-18%
CCO	2.010		-	-100%
	105.800	17.148	119.030	-3%
TOTAL ANR - IMG				
TOTAL VMD - ANR				
TOTAL LINHA 2 (a loitar)	119.030			
(%)	100,0			

AA	SSA	Fornecedores				B&B	BB	Total
		ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR			
		19.000						
2.610		6.090						
				2.700		4.800		
					2.600			
		7.400		7.400				
1.700		1.700						
7.230								
		5.300						
				500				
8.400								
14.400								
-								
41.740		47.890		5.800		4.800	13.500	119.730
		5.300						5.300
47.040		47.890		5.800		4.800	13.500	119.030
		38,5		40,2		4,9	4,0	11,3
								100

COMPLEMENTAÇÕES ANR-VMD

Vent. Principal (Est. Paraiso)	1.780
BT Telecom, Aux., Ilum. E Bandej	18.000
TOTAL COMPLEMENTAÇÕES	19.780
TOTAL	138.610
(%)	100
TOTAL SEM ESCADAS E ELEVADORES	

	1.780							1.780
							18.000	18.000
								19.780
48.820		47.890		23.800		4.800	13.500	138.610
	35,2		34,5		17,1	3,5	9,7	100,0
39.720		38.790		23.800		4.800	13.500	120.610
	32,9		32,2		19,7	4,0	11,2	100,0

Sistemas Linha 2

Discriminação	Valor		Valor atualizado	%
	ANR-IMG	VMD-ANR		
Sistema de Tracção	11.920		19.000	59%
Sistema de média tensão	12.880		13.700	8%
Sistema de baixa tensão	7.620		8.700	14%
Iluminação	7.620		4.600	-37%
Bombeamento	3.040		2.700	-12%
Sistemas auxiliares	3.830		2.600	-32%
Escadas rolantes	6.750			
Escadas rolantes		5.150	14.800	24%
Elevadores	1.900		3.400	-25%
Elevadores		3.488		
Ventilação principal	7.230		7.230	0%
Telecomunicações	16.000		15.200	-5%
Telecomunicações		8.500		
SCAP	1.000		500	-50%
Controle Local	3.000		8.400	180%
Sinalização	22.000		18.000	-18%
CCO	2.010		-	-100%
	105.800	17.148	119.030	-3%
TOTAL ANR - IMG				
TOTAL VMD - ANR				
TOTAL LINHA 2 (a loitar)	119.030			
(%)	100,0			

AA	SSA	Fornecedores				B&B	BB	Total
		ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR			
		19.000						
2.610		6.090						
				2.700		4.800		
					2.600			
		7.400		7.400				
1.700		1.700						
7.230								
		5.300						
				500				
8.400								
14.400								
-								
41.740		47.890		5.800		4.800	13.500	119.730
		5.300						5.300
47.040		47.890		5.800		4.800	13.500	119.030
		38,5		40,2		4,9	4,0	11,3
								100

COMPLEMENTAÇÕES ANR-VMD

Vent. Principal (Est. Paraiso)	1.780
BT Telecom, Aux., Ilum. E Bandej	18.000
TOTAL COMPLEMENTAÇÕES	19.780
TOTAL	138.610
(%)	100
TOTAL SEM ESCADAS E ELEVADORES	

	1.780							1.780
							18.000	18.000
								19.780
48.820		47.890		23.800		4.800	13.500	138.610
	35,2		34,5		17,1	3,5	9,7	100,0
39.720		38.790		23.800		4.800	13.500	120.610
	32,9		32,2		19,7	4,0	11,2	100,0

1835. Ainda de acordo com o Histórico da Conduta, em 17/09/2004, outra reunião entre Alstom, Siemens, Bombardier, TTrans e Balfour foi realizada. Nessa reunião, as empresas discutiram a divisão do escopo do projeto e definiram quem faria parte do consórcio vencedor,

VERSÃO PÚBLICA

tendo ao final escolhido a “Solução 1”, que estabelecia que o consórcio formado pela Alstom e Siemens seria o vencedor da licitação.

(vi) Boa Viagem - CPTM

1836. Os acordos anticompetitivos entre concorrentes estenderam-se ao projeto Boa Viagem – CPTM. Nesta licitação, Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, **TTrans**, Tejofran e MPE realizaram vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão ocorreu da seguinte forma: (i) Concorrência 8486402011: Lote A2 – IESA; Lotes A3 e A4 – Alstom; (ii) Concorrência 8487402011: Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran); (iii) Concorrência 8488402011: Lotes C1 e C2: Alstom; Lote C3: Bombardier; Lote C4: IESA; Lote C5: Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE); e (iv) Concorrência 848902011: **Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)**.

1837. Inicialmente, a título de exemplo, ressalta-se e-mail de Marco Missawa a Dirk Schönberger, com cópia para Peter Gölitz (todos da Siemens), de 24/11/2004 (antes da publicação dos editais). Ele ilustra a conduta concertada entre as empresas do “Grupo” a fim de dividirem os lotes das licitações que pretendiam vencer, de maneira que as “4 fornecedoras grandes”, consistentes na Alstom, Siemens, Bombardier e **TTrans**, obtivessem parcelas iguais do projeto (25%), enquanto as menores seriam subcontratadas ou venceriam lotes residuais (fls. 872/889):

[...]

- ✓ as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para **4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttrans)**. Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.
- ✓ **No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas.** Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.
- ✓ **Após várias discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:**
 - Série 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)
 - Série 1400 (3), Série 1600 (2), Série 4400 (10): modernização (de sua posição 2)
 - Volume total: aproximadamente R\$85 milhões (**aproximadamente 25% do total do pacote**)
- ✓ Reflita: obviamente que **todas** as firmas tentam assegurar para si os “melhores” lotes. Mas apesar disso deve-se chegar a um acordo.

VERSÃO PÚBLICA

✓ Iniciaremos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL⁵⁶¹ assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifo nosso)

1838. A divisão do “Programa Boa Viagem” entre 4 fornecedores também é comprovada pelo e-mail de Marco Missawa a Dirk Schönberger, com cópia a Peter Gölitz (todos da Siemens), em 29/11/2004 (fls. 891/911, destaque nossos):

[...] Você está certo quando diz que não faz sentido para o cliente obter múltiplas peças E. Por outro lado, é um assunto difícil, pois **no caso de uma subdivisão “igual” (em lotes pré-definidos que mais tarde deverão ser convertidos em pedidos individuais) entre 4 principais fornecedores**, tais acordos menos do que ideais apenas podem ser resolvidos até certo ponto.

A Alstom também está interessada em peças E (por exemplo, eles dizem que agora são capazes de produzir conversores de tração no Brasil). A Bombardier agora está sinalizando interesse no mercado local novamente (por exemplo, eles têm 2 pedidos atualmente para um sistema de sinalização a preços predatórios). De alguma forma, isto complica toda a situação. [...]

1839. Ademais, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do “grupo” terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$14.829.970,83
8487402011 – Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
8488402011 – Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$1.927.201,00
	C4	IESA	R\$23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	R\$54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 – Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE)	R\$83.697.084,12

1840. Por fim, imperioso afastar o argumento trazido pela TTrans em sua defesa administrativa, na qual alega que não participou de qualquer acordo ilícito e que passava por

⁵⁶¹ LuL - *Lieferungen und Leistungen*, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

VERSÃO PÚBLICA

dificuldades que a permitiram apenas consorciar-se com a MPE para cumprir o escopo da Concorrência nº 848902011, dado que não tinha condições financeiras de adimplir a licitação sozinha.

1841. Assim, mesmo que a empresa de fato tivesse algum tipo de dificuldade financeira que justificasse a necessidade de consorciar-se com outra empresa – o que é totalmente lícito, como esta SG/CADE ressaltou exaustivamente em diversos momentos desta Nota Técnica – o fato é que o conteúdo probatório nos leva a outra conclusão.

1842. Independentemente da real necessidade de consorciar-se para disputar o certame, destaca-se que os documentos acima demonstram que, na verdade, as empresas discutiram antes mesmo da publicação dos editais (nesse sentido, veja-se o documento de fls. 872/889), alocando as respectivas licitações e dividindo o mercado de maneira ilícita.

1843. Nesse sentido, ainda quanto ao mesmo documento (de fls. 872/889), ressalta-se mais uma vez que a TTrans já constava entre as demais concorrentes como uma das 4 (quatro) grandes fornecedoras que deveria lograr êxito em algum dos certames. Ou seja, essa SG/CADE demonstrou de maneira indubitável que para além da possível necessidade de consorciamento da TTrans com a empresa MPE, o fato é que em momento muito anterior – antes da publicação dos editais – a TTrans constava, entre as empresas concorrentes, como uma das principais fornecedoras que deveriam lograr êxito no certame (o que de fato ocorreu). Em suma, existem provas suficientes para comprovar que as empresas (incluindo a TTrans) combinaram antes os resultados do certame, demonstrando-se, portanto, o caráter ilícito e anticompetitivo de tal alocação privada do escopo desta licitação.

(vii) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô SP

1844. No que se refere à reforma das Linhas 1 e 3, segundo apurado, os grupos do qual faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

1845. Verificou-se que, ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio MODERTREM - Alstom/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTTRENS - MPE/TTrans/Temoinsa); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/IESA).

1846. De início, cumpre ressaltar que a **TTrans**, na Concorrência nº 4137721202, realizou visita técnica e apresentou proposta comercial. Já na Concorrência nº 4137721201, o consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/Temoinsa) logrou êxito no lote 2 da concorrência.

1847. No entanto, tal resultado não foi fruto do acaso. Nesse sentido, destaca-se o e-mail de fls. 1296/1297 do “Apartado”, enviado em 11/06/2008 (antes da publicação do edital da concorrência nº 41377212, que ocorreu em 30/06/2008) no qual representantes da Alstom

VERSÃO PÚBLICA

relatam a necessidade de “organização de mercado” para divisão do certame (tradução livre e grifos nossos):

Eu penso que o ponto mais importante é a “organização do mercado”. Na apresentação foi dito que nós montaremos consórcios. Mas nada foi dito sobre os potenciais parceiros. Eu sei que se trata de uma sensível questão local mas nós devemos montar um grupo forte para nos certificarmos da divisão do bolo (dentro do consórcio e deixando algo para outros grupos).

1848. Posteriormente, tabela arrecadada tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”), indicava reunião entre as “10 empresas” em 23 de setembro de 2008 – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes de diversas empresas e, entre elas, da TTrans – indicando que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa⁵⁶², foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que acorreram à visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor:

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO		
1. OPCÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)		
* considerando IESA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IESA = não cabe
Tj = 0,645		
IESA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IESA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2. OPCÃO		
Neste caso TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IESA = 1,0		
8,49	3,89	3,44

⁵⁶² Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

3. OPCÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
$S_i = 3,0$	$C = 1,89$	$A = 2,69$
$Bo = 3,0$	$MPE = 1,0$	$IESA = 0,75$
$TMI/TJ = 1,6$	$TT = 1,0$	
$MGE = 0,64$		
$IESA = 0,25$ (sub)		
8,49	3,89	3,44

A MELHOR		
4. OPCÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
$S_i = 3,015$	$C = 1,93$	$A = 2,44$
$Bo = 3,015$	$TMI = 0,80$	$IESA = 1,00$
$TJ = 0,645$	$TT = 1,16$	
$MGE = 0,645$		
$IESA = 1,17$		
8,49	3,89	3,44

1849. Aponta-se que o documento foi encontrado em duas empresas diferentes – que, ressalte-se, não integraram o mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

1850. Além do mais, documento apreendido na Temoinsa que evidencia a divisão do escopo desse projeto é a tabela reproduzida abaixo, que traz “proposta para nova divisão” do Lote 1. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre Alstom, MGE, IESA, MPE, Temoinsa e TTrans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00⁵⁶³ entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”, destaque nosso):

LOTE 1 - 51 TRENS METRO		
PROPOSTA PARA NOVA DIVISÃO		
850.000.000		
ALSTOM	220	220
MGE	130	130
IESA	50	125
MPE	150	125
TMI	150	125
TT	150	125
	850	850

1851. Finalmente, mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nosso). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de

⁵⁶³ Relembrando que o orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSÃO PÚBLICA

redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009). Neste documento, também **há coluna da planilha dedicada aos valores da TTrans**:

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TM/LTJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00				142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Explicações	No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IE SA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a TTrans. No lote 1B -26 formar um consórcio entre B+TMI-TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinha é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))
--------------------	---

1852. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes, planilhas com divisão de mercado e escopo das licitações negociadas, anotações pessoais apresentadas pelos próprios signatários ou documentos apreendidos na sede das empresas Representadas.

1853. Ademais, não procedem os argumentos de defesa suscitados pela TTrans ao longo de sua defesa e de suas alegações finais perante a SG/CADE. Os seus argumentos de defesa já foram rebatidos ao longo da explicação do mérito, no momento oportuno, e, em síntese, restou demonstrado que a SG/CADE não questionou ou considerou como ilegais as figuras dos consórcios ou subcontratações previstas na Lei 8.666/93, ao contrário do reiteradamente suscitado pela empresa.

1854. Da mesma forma, esta SG/CADE não questiona que, em determinados momentos, por questões técnicas ou de complementariedade de produtos ou serviços, as empresas devem conversar com outros agentes, de forma a, juntos, ofertarem em consórcio uma proposta mais competitiva. Ocorre que as provas coligidas ao longo da instrução e detalhadas ao longo do mérito e da individualização acima comprovam que (i) as empresas se reuniam desde antes do lançamento do edital para discutirem – conjuntamente – os vários cenários de consórcios e participações individuais das empresas e/ou subcontratações, de forma a dividirem o escopo da licitação e darem uma aparência de competição que de fato não existia entre elas; (ii) as discussões anticompetitivas acima não se referiam a questões técnicas, e nem possivelmente – como observado em alguns documentos – resultavam em propostas mais competitivas, gerando, ao contrário do esperado, um valor mais alto para a Administração Pública, razão pela qual não procedem os argumentos da Representada.

1855. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa TTrans constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei

VERSÃO PÚBLICA

nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1856. Passa-se, agora, a individualização das pessoas físicas da empresa que corroboraram para a implementação dos acordos anticompetitivos.

IV.1.14.1 Edgard Camargo de Toledo Filho

1857. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Edgard Camargo Toledo Filho (“Edgard Filho”), em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1858. Edgard Filho foi Diretor de Desenvolvimento de Negócios na área de material rodante, conforme informado na petição SEI 0380268. Ademais, em sua própria defesa administrativa, conforme documento 01, o Representado alega ter exercido o cargo de Representante da Diretoria Comercial, ao menos entre abril de 2008 e fevereiro de 2015.

1859. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam sua participação na conduta, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 560e 3765/3768 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1860. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 560 do “Apartado”, referente à 3ª rodada de acordos colusivos dos trens das Séries 2000, 3000 e 2100, promovida pela CPTM entre 2011 e 2013.

1861. Trata-se de e-mail enviado por Manuel Filho (Tejofran), em 08/04/2013, informando a David Lopes (Temoinsa), **Edgard Filho (TTrans)**, Wilson Daré (Temoinsa) e Rodrigo Costa (MPE) que a MGE teria o procurado para “entendimento no 3000”.

1862. Quanto ao e-mail de fls. 3765/3768 do “Apartado”, também referente à 3ª rodada, apreendido na MGE, trata-se de mensagens eletrônicas trocadas entre Carlos Teixeira e Carlos Roso (MGE), que indicam negociação para subcontratação, pela CAF, da **TTrans** e da MGE no âmbito do contrato para manutenção dos trens da Série 7000. Em uma das mensagens, questionam: “Qual o plano C? Subcontratado antes da concorrência?”, corroborando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas.

1863. **Tal e-mail foi encaminhado posteriormente pelo próprio Representado a Massimo Bianchi (TTrans)**, José Uribe (CAF), Agenor Filho (CAF) e Carlos Teixeira (MGE). Datado de 23/07/2012, com o título “MOU Série 7000 (28/06/2012)”, Edgard Filho relata que a TTrans estava de acordo com o memorando de entendimentos, bem como solicitou que a CAF enviasse

VERSÃO PÚBLICA

as minutas do “Compromisso de Constituição de Consórcio e do Acordo de Associação que deverão ser assinados antes da apresentação da nossa proposta”.

1864. Deste modo, verifica-se que embora o Representado alegue que o e-mail de fls. 560 não tenha qualquer indício anticompetitivo, haja vista que foi enviado em 08/04/2013 e que a entrega de propostas e promulgação do vencedor ocorreu em 09/08/2012 -, veja-se que o e-mail acima, de fls. 3765/3768, encaminhado pelo representado em 23/07/2012, já indica, **antes da entrega das propostas**, o arranjo e contato entre a TTrans e demais empresas, que cogitaram o momento de subcontratar a MGE, como uma forma de compensação por sua colaboração – já que a MGE não participou da licitação da Série 3000 na 3^a rodada, mas na 2^a rodada foi subcontratada para executar serviços na Série 3000.

1865. Dessa forma e, diferentemente do que pretende sustentar o Representado em sua defesa, não há que se falar que o contato da MGE com a Tejofran, Temoinsa e TTrans seria tão somente porque a MGE teria interesse puro e simplesmente na realização de parte do escopo dos trabalhos referentes à Série 3000 mas, sim, como forma de recompensá-la por sua conduta – talvez de abstenção de participação em troca de uma subcontratação -, dando continuidade às tratativas que decorreram durante a 1^a e 2^a rodada.

1866. Ademais, veja-se que Edgard Filho, à época, era Diretor de Desenvolvimento de Negócios na área de material rodante da TTrans, motivo pelo qual não parece razoável supor que o representado não tivesse conhecimento de tais tratativas ilícitas. Mesmo porque, conforme o documento colacionado acima, o próprio encaminhou e-mail para representantes de empresas concorrentes a respeito da maneira e momento em que ocorreria uma subcontratação, mais uma vez como forma de implementação do cartel. Por fim, também não há nos autos qualquer indício de que o Representado se opôs a tais tratativas.

1867. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou do ilícito, tendo em vista que recebeu e-mail com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.14.2 *Edson Yassuro Hira*

1868. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Edson Yassuro Hira (“Edson Hira”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado o mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1869. Edson Hira foi contratado pela TTrans em 1998, ano em que ocupou o cargo de Gerente de Orçamentos, até 2007.

1870. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam sua participação em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 720/721 e 1412/1414 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente

VERSÃO PÚBLICA

Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1871. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 720/721. Trata-se de documento referente ao projeto da Linha 2 do metrô de São Paulo, consistindo em anotações feitas por Everton Rheinheimer (Diretor da Divisão de Transportes da Siemens), a respeito de reunião ocorrida no segundo semestre de 2004 (antes mesmo da disponibilização do edital, em 15/01/2005), entre as empresas Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e **TTrans**. Nessa reunião, na qual estavam presentes Everton Rheinheimer (Siemens), Paulo Borges (Alstom), Serge Van Themsche (Bombardier), Haroldo Carvalho (Balfour) e **Edson Hira (TTrans)**, foram discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor, em evidente divisão do escopo desse projeto (fls. 720/721).

1872. No documento acima, verifica-se que as empresas não estavam discutindo a formação de um único consórcio capaz de executar o escopo do projeto e assim poderem participar do certame ou apresentar uma proposta mais competitiva. Ressalta-se que empresas concorrentes discutiram cenários para a formação de dois consórcios diferentes para ambos serem qualificados, sendo que o “o consórcio 1” venceria a licitação e o “consórcio 2” apresentaria proposta de cobertura, independente das empresas que os integrassem. Ou seja, as empresas participariam formalmente em consórcios distintos, mas, na verdade, atuariam como consórcio único, já que de qualquer forma, seja como participante do consórcio vencedor, seja como subcontratada, elas ganhariam. Nesse contexto, Edson Hira participou desta reunião com objetivo claramente anticompetitivo.

1873. Nesse sentido, mais do que isso foi feito: as empresas fizeram uma análise dos atestados técnicos detidos por cada uma delas, para que nenhum dos dois consórcios fosse desclassificado e o acordo frustrado. Veja-se que tantas informações técnicas de empresas concorrentes em uma anotação da Siemens só pode significar troca de informações entre elas, a fim de viabilizar a implementação do acordo e impedir que empresas não alinhadas participassem do certame. Pensar que a Siemens teria essas informações prontas exige um alto custo de monitoramento, para além do fato de as provas dos autos indicarem que elas derivariam, em verdade, de prévio ajuste entre as empresas.

1874. Ainda sobre o mesmo projeto, ressalta-se o documento de fls. 1412/1414, apreendido na Alstom, datado de 10/02/2005 (portanto antes da apresentação de propostas que ocorreu no dia 07/03/2005). O assunto do e-mail é “Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial – Linha 2 – CMSP – CONSÓRCIO LINHA VERDE”, enviado por Julio Leitão (Alstom) a Edson Assini (Siemens), Edyval Campanelli (Balfour), Marcelo Zugaiar (Bombardier) e **Edson Hira (TTrans)**, com cópia para Wagner Ribeiro (Alstom) e Francisco Perroni (Alstom), no qual a Alstom solicitou informações comerciais a empresas do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta, o que não faria qualquer sentido em um ambiente competitivo saudável. Note-se, inclusive, que, antes mesmo da apresentação das propostas, já há referência à subcontratação das empresas do consórcio concorrente, corroborando que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) foi escolhido para vencer o

VERSÃO PÚBLICA

certame, devendo subcontratar as empresas do consórcio concorrente (fls. 1412/1414 do “Apartado”).

1875. Não há qualquer ilegalidade nas previsões do edital e no contrato em autorizar a subcontratação de empresas para a execução parcial do objeto, desde que previamente aprovada pela licitante, porém, vê-se que a subcontratação foi um instrumento para implementação do acordo entre as empresas definido ainda antes da publicação do edital. Nesse sentido, sublinhe-se o curto espaço de tempo entre a assinatura do contrato (15 de abril de 2005) e a subcontratação das empresas (entre 15 de maio de 2005 e 14 de junho de 2005).

1876. Nessa perspectiva, importante enfrentar alguns argumentos trazidos pelo Representado em sua defesa. Em primeiro lugar, quanto à reunião ocorrida e comprovada através do manuscrito de Everton Rheinheimer, acostado às fls. 720/721, Edson Hira defende não só que nunca esteve na reunião, como também alega ser improvável comprovar indubitavelmente quem estava presente, tendo em vista que não consta qualquer informação como esta no documento. Por fim, quanto ao e-mail de fls. 1412/1414, defende que a interpretação desta SG/CADE está equivocada, porque é comum que as empresas solicitem orçamentos para os fornecedores (subcontratados) para, então, selecioná-los e preparar a proposta comercial. Neste caso, estaria claro que tal e-mail trata meramente de uma solicitação de orçamento para a TTrans no papel de possível subcontratada.

1877. Quanto à primeira alegação, veja-se que não há exigência de bilateralidade na apresentação de provas pelos Signatários que devem, nos termos do art. 86, caput II, da Lei nº 12.529/2011, apresentar documentos que comprovem a infração noticiada, independente da natureza unilateral, bilateral ou multilateral dos documentos. Ademais, o Representado também não apresentou qualquer outro documento que pudesse contrariar a prova acima. Dessa forma, não só o documento de fls. 720/721 é considerado verídico, como as informações contidas nele foram reforçadas e confirmadas pelo documento de fls. 1412/1414 do “Apartado”.

1878. Ora, veja-se que a discussão a respeito da divisão do escopo entre as empresas continua, antes mesmo da data de apresentação das propostas. Assim como exaustivamente explorado durante o mérito desta Nota Técnica, a formação de consórcios e eventuais acordos de subcontratação não tinham como objetivo aumentar a competitividade durante o certame, mas, sim, dividir o seu escopo entre as empresas, de forma a beneficiá-las e é exatamente sobre isto que tratam ambos os documentos.

1879. Por fim, não se pode ignorar a posição ocupada por Edson Hira na TTrans. Conforme explicitado em sua defesa administrativa, entre 1998 e 2007, ele esteve à frente do cargo de Gerente de Orçamentos e não consta nos autos qualquer indício de que este tenha se oposto às tratativas ilícitas. Ademais, também não parece razoável defender que Edson Hira não tivesse conhecimento das tratativas, haja vista que além de participante de uma reunião cujo conteúdo era claramente anticoncorrencial, este também foi copiado em e-mail que deu encaminhamento às decisões tomadas e, por fim, era o responsável pela elaboração da proposta comercial a ser oferecida pela TTrans.

1880. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Edson Hira participou dos ilícitos, tendo em vista que esteve presente em ao menos uma reunião com concorrentes para tratar de assunto anticoncorrencial, de modo que os atos por ele praticados constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art.

VERSÃO PÚBLICA

21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.14.3 *Massimo Andrea Giavina Bianchi*

1881. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Massimo Andrea Giavina Bianchi (“Massimo Bianchi”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1882. Massimo Bianchi tornou-se acionista minoritário da TTrans em 1997 e em 03/08/2007 adquiriu todas as suas ações e tornou-se Diretor Presidente da empresa.

1883. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam sua participação em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 70/71 e 1465/1466 e 3765/3768 do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1884. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 70/71, referente ao projeto da Linha 5 (lilás) do metrô de São Paulo, promovido pela CPTM. Segundo os signatários, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, houve conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizada no escritório da Mitsui e algumas no escritório da TTrans. Os seguintes representantes das empresas participaram dessas reuniões: Sr. Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; Sr. Albert Blum, Presidente da Daimler Chrysler; Sr. Paulo Junior, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; **Sr. Massimo Bianchi, Presidente da TTrans**; Sr. Masao Suzuki, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e um diretor da CAF cujo nome não fora informado.

1885. Ademais, como prova de que o Representado se manteve presente durante as tratativas, ressalta-se o e-mail de fls. 1465/1466 do “Apartado”, referente 2ª rodada de acordos colusivo para manutenção de trens da CPTM. Nesta oportunidade, o próprio Massimo Bianchi é o remetente do e-mail, enviando-o para Telmo Giolito Porto (Tejofran) – intitulado “CONSMAC etc.”⁵⁶⁴ – na qual faz referência à existência de “várias articulações em curso”, em resposta à proposta realizada de possível subcontratação da TTrans pelo consórcio Temoinsa/Tejofran (fls. 1465/1466 do “Apartado”).

1886. O e-mail acima foi enviado em 03/08/2007, isto é, quase dois meses antes da apresentação das propostas técnicas e comerciais, ou, ainda, habilitação das empresas e consórcios, o que indica a irracionalidade de uma proposta de subcontratação antes da adjudicação do contrato, o que só faria sentido em um cenário em que o consórcio já tivesse razoável certeza de que se sagraria vencedor, como de fato ocorreu. Ademais, entende-se que para vencer a licitação na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, a empresa e/ou

⁵⁶⁴ Referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) que venceu a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 realizada em 2002.

VERSÃO PÚBLICA

consórcio deve demonstrar capacidade técnica para adimplir a integralidade do escopo, o que também indica que a subcontratação seria só mais um instrumento para operacionalizar o cartel.

1887. No mesmo dia, 03/08/2007, há nova troca de mensagens entre Massimo Bianchi (TTrans) e Telmo Porto (Tejofran), em que fazem referência às negociações acerca de uma divisão do mercado, nos moldes daquele realizado nos anos de 2001-2002 (fls. 1465/1466 do “Apartado”).

1888. Por fim, corroborando com a prova de efetiva participação do Representado no conluio, ressalta-se o e-mail de fls. 3765/3768 do “Apartado”. Trata-se de mensagem eletrônica apreendida na MGE, trocadas entre Carlos Teixeira e Carlos Roso (MGE), em julho de 2012, que indicam negociação para subcontratação, pela CAF, da empresa TTrans e da MGE no âmbito do contrato para manutenção dos trens CPTM Série 7000, conforme já previsto em tabela encontrada na CAF colacionada acima. Em uma das mensagens, questionam: “Qual o plano C? Subcontratado antes da concorrência?”, corroborando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas (fls. 3765/3768 do “Apartado”).

1889. Veja-se que as mensagens foram trocadas em sequência à mensagem encaminhada por Edgar Filho (TTrans) para José Regueiro (CAF), com cópia para Agenor Marinho (CAF), Carlos Teixeira (MGE) e **Massimo Bianchi (TTrans)** sobre o Memorando de Entendimentos, Compromisso de Constituição de Consórcio e Acordo de Associações a ser celebrado entre as empresas.

1890. Por fim, para além das indubitáveis provas de sua participação e articulação no conluio, frise-se o seu cargo de alto escalão – Diretor Presidente -, e que não há qualquer indício de que o Representado tenha se oposto a tais práticas/combinações anticompetitivas.

1891. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Massimo Bianchi participou dos ilícitos, tendo em vista que trocou e-mails e com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.15 Empresa Tejofran de Saneramento e Serviços Ltda.

1892. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda. (“Tejofran”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1893. Tais condutas foram operacionalizadas por meio das pessoas Antônio Dias Felipe (Funcionário), Manuel Carlos do Rio Filho (Diretor Administrativo), Marcos José Ribeiro

VERSÃO PÚBLICA

(Gerente Comercial), Reinaldo de Andrade (Funcionário) e Telmo Giolito Porto (Diretor Administrativo), cuja individualização é feita em seguida.

1894. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1895. A empresa Tejofran participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Manutenção dos trens – 2^a rodada - CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 3^a rodada – CPTM; (iv) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo e (v) Série 5000 - CPTM.

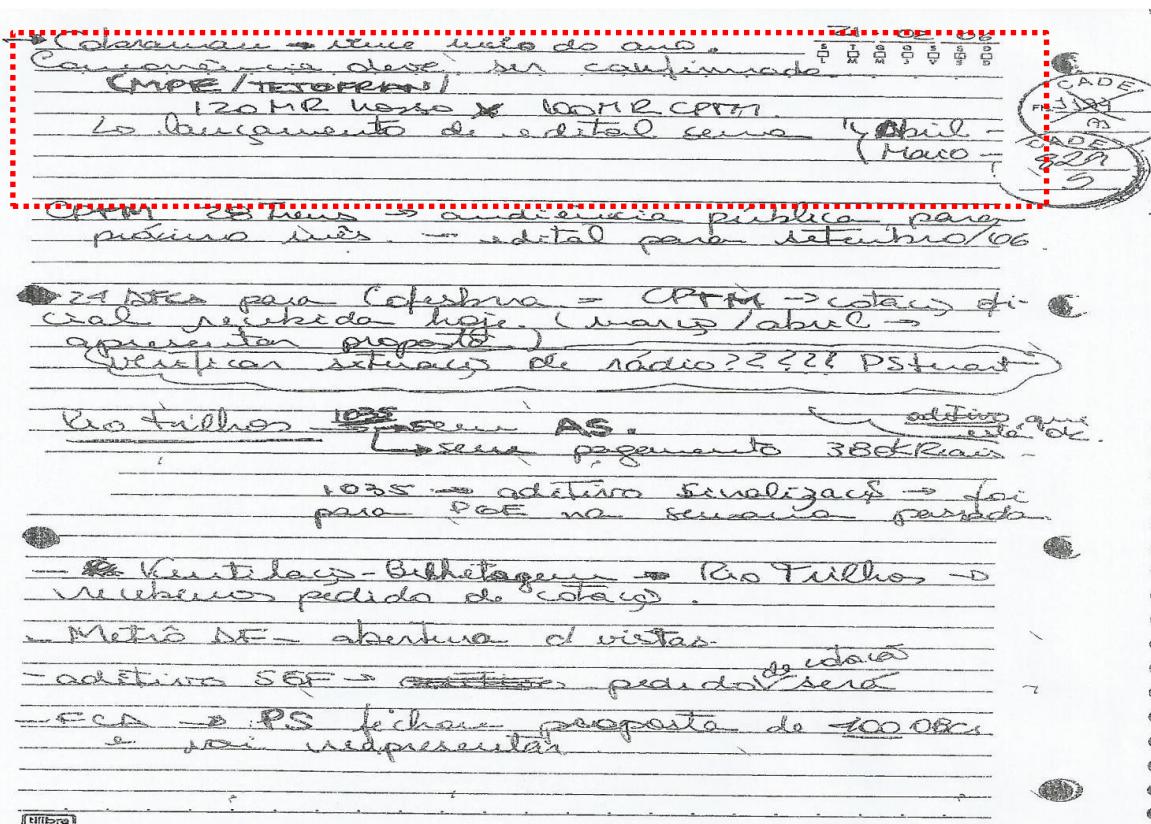
(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) - CPTM

1896. Ao que se refere à concorrência para Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1^a rodada (200 a 2003) – CPTM, foi comprovado que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^º rodada de manutenção.

1897. Em relação às provas de tratativas entre concorrentes para manter acordos já negociados no passado, destaca-se anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (Alstom), datada de 21/02/2016, na qual consta previsão de que possivelmente o edital relativo aos serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2000 seria lançado em abril ou maio daquele

VERSÃO PÚBLICA

ano (fls. 829 do “Apartado”), contendo, ainda, referências a MPE e Tejofran, que viriam a ser empresas concorrentes:



1898. A Tejofran também é mencionada em tabela circulada entre integrantes da Temoinsa, conforme documento acostado às fls. 372/373 do “Apartado”. Trata-se de e-mail datado de 12/03/2007, portanto antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (destaques nossos). Ressalta-se que mais uma vez a empresa Tejofran constava em documento apreendido na sede de empresa concorrente:

VERSÃO PÚBLICA

divisão anterior a valores atuais			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT		
Contrato	TUE	carros	total carros								
Consmaq	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244		14.175.600	47.022.163		
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188					
série 3000	10	4	40			49.020.000					
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização			102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401		
Total Geral			443.159.924								
Manutenção											
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Consmaq	48	3	144			15		61	68		144
Cobraman	30	4	120	42	36	42					120
Cob Adt	12	4	48	24		24					48
BV 5500	12	2	24		16			8			24
série 3000	10	4	40			40					40
série 4400	32	3	96			30			33	33	96
1700	25	4	100	40	40	20					100
			572	106	92	101	70	69	68	33	33
											539
			Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%	5,8%	5,8%
Fat. Mês			20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000	660.000
Rev. Geral											
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Consmaq	24	3	72					36	36		72
série 3000	5	4	20				20				20
Cobraman	28	4	112	30	30	30					90
			204	30	30	30	20	36	36	0	182
			Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%	17,6%	0,0%	0,0%
Fat.			600.000	122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000	-
Manutenção e Revisão Geral			808.800.000	145.200.000	128.400.000	139.200.000	96.000.000	104.400.000	103.200.000	39.600.000	39.600.000
Aumento Real			82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%	

Legenda: A: Alstom; B: Bombardier; C: CAF; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Tejofran; TM: Temoinsa; TT: TTrans

1899. Em outra oportunidade, a Tejofran é novamente citada por empresa que se apresentou como concorrente nos certames. Conforme e-mail apreendido na Alstom, datado de 16/04/2007, Cesar Ponce de Leon relata a Luiz Ferrari (ambos da Alstom) conversa telefônica com Maurício Memória (Temoinsa). Segundo o relato, Cesar Ponce de Leon e Maurício Memória conversaram acerca das audiências públicas preparatórias para licitações de manutenção e reabilitação dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, tendo sido informado que a Procint estava atuando, mas que não se deveria excluir do acordo as empresas Temoinsa, Tejofran, IESA e NPE (possivelmente MPE): deveriam, enfim, fazer um acordo como o do passado (fls. 1262/1264 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Tejofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha??

1900. Em outro e-mail apreendido na Alstom, enviado no mesmo dia, cerca de três horas após o e-mail acima, Luiz Ferrari (Alstom) responde a César Ponce de Leon (Alstom) – com cópia para Ruy Grieco (Alstom) – informando que estavam conversando “entre os 4 grandes, para

VERSÃO PÚBLICA

depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa”, indicando que as grandes empresas que haviam se sagrado vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações relativas às licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantenho informado.

Outro ponto importante - o COBRAMAN I só pode ser aditado por "contrato emergencial", mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Aí existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos próprios (acho pouco provável).

Saludo,

Luiz Fernando

1901. Veja-se que a empresa era constantemente citada em e-mails e planilhas que a consideravam como participante da divisão do escopo, corroborando a narrativa de que o contato entre elas era constante.

1902. Nesse sentido, ressalta-se e-mail circulado entre integrantes da Temoinsa, em 13/06/2007. Intitulado “Reunião 13/jun/07”, trouxe como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁵⁶⁵ (fls. 621/623 do “Apartado”, destaque nossos). Importante realçar que Manuel Filho, da Tejofran, também recebeu o e-mail em cópia:

Vejam o que discutimos e o que combinamos.

David

⁵⁶⁵ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver..xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

	Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)	GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual
ABC	67,7%	58%			
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)
					129%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar

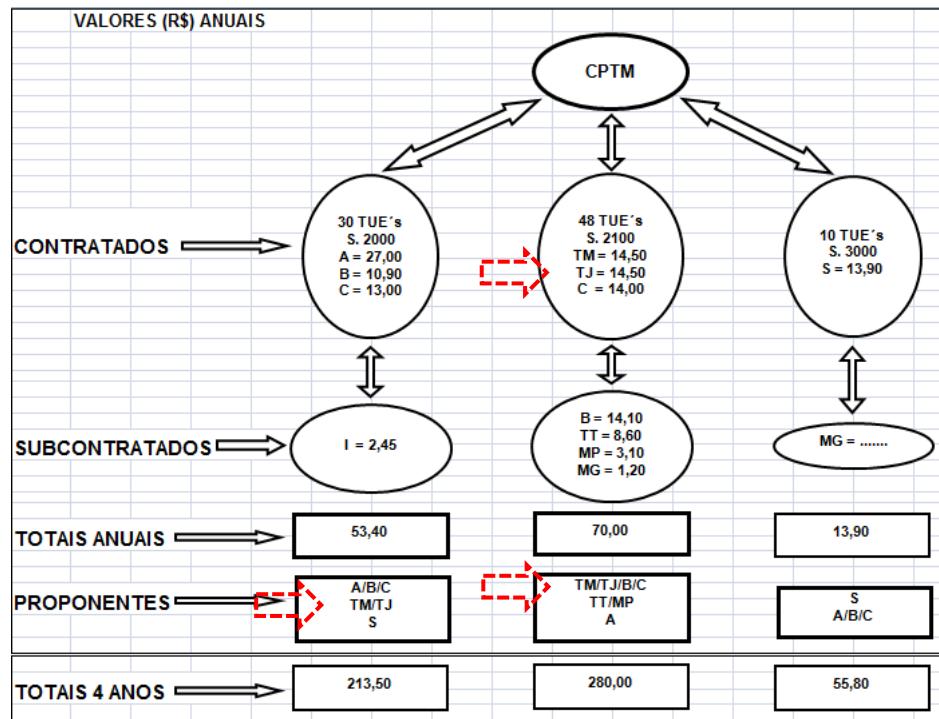
(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

	Atual	Atual	Proposta	Proposta	GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual
ABC	67,7%	61%			
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais
					129%

4 anos	por ano
Série 2000	213.500,00
Série 2100	280.000,00
Série 3000	55.800,00
	549.300,00
	137.325,00



VERSÃO PÚBLICA

1903. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁵⁶⁶, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, TTrans, Tejofran, MPE e IESEA) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento⁵⁶⁷ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato.

1904. Além disso, destaca-se o documento de fls. 369 do “Apartado”, que se trata de e-mail enviado por Manuel Filho (Tejofran) em 13/08/2007, para Telmo Porto (Tejofran), Maurício Memória, David Lopes e Wilson Daré (todos da Temoinsa). Intitulado “CPTM Manutenção” e faz referência a reunião realizada na Procint, na qual discutiram a postura de “ABC” (Alstom/Bombardier/CAF) de tentar “coordenar os players” em lugar da Procint, o que desagradou Arthur Teixeira (Controlador da Procint). Ao final da mensagem, Manuel Filho (Tejofran) afirma que “(...) eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugerí partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início” (destaques nossos):

Prezados todos,

Hoje pela manhã estive com a Procint. Para minha surpresa eles estão também chateados com as posturas de ABC.

Aconteceu que na sexta, no almoço com o Ferrari, foi também a Rosangela. Eles pediram AJUDA da Procint para tentar resolver a "merda" que eles mesmo criaram ao querer coordenar os players.

O Artur e Reinaldo então quando souberam das reuniões que eles convocaram com o pessoal ficaram "putos" pois ABC já havia nomeado a Procint como coordenadora. A Procint acha que nós estamos certos e que consórcio de 5 é loucura, mas ABC ainda estão reticentes e disseram que talvez a solução seja o confronto pois até a Siemens está de "mal" com ABC.

Ou seja, ABC já consegue ser unanimidade.

A Procint pediu uma semana prá ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação.

Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugerí partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início.

⁵⁶⁶ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

⁵⁶⁷ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

VERSÃO PÚBLICA

A Procint em principio está plenamente de acuerdo...

sdçs

1905. Adiante, em 06/09/2007, Telmo Porto (Tejofran) encaminhou a Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele a Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100⁵⁶⁸, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE. Ademais, relata-se que “Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade” (fls. 377/378 do “Apartado”):

>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>
Prezado Maurício:

Última notícia é que existe a seguinte idéia:
CONSMAC formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.
Neste caso, teríamos 33,33% e, por justica, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e **Temoinsa com 18,33%.**
Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.

O que fazemos ?

Considerando:

- que o contrato está aumentando em valor absoluto.
- minimização de custos judiciais.
- minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega, quanto da execução do contrato.
- incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA.
- dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.
- relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.
- Sou a favor da aceitação da situação.
- Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>
Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC.
Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada.
 Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante). Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran). Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil

⁵⁶⁸ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

(qualificação, proposta, gasto com advogados etc).
De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

1906. Da mesma forma, tal negociação é confirmada (i) em mensagem eletrônica enviada, em 27/09/2007, por Rosângela Tsuruda (Alstom) a Ruy Grieco (Alstom), (fls. 3721/3724 do “Apartado”) e (ii) em mensagem eletrônica enviada, em 01/10/2007, por Manuel Carlos do Rio Filho (Tejofran) a David Lopes (Temoinsa) e Wilson Daré (Temoinsa) (fls. 539 do “Apartado”).

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) – CPTM

1907. Da mesma forma, a Tejofran também participou de acordos anticompetitivos no projeto Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) – CPTM.

1908. Conforme detalhado no mérito e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo anticompetitivo existente entre Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE, MGE e Serveng também se estendeu à 3ª rodada de manutenções conduzida pela CPTM no período de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000.

1909. Primeiramente, ainda antes da disponibilização dos editais, em 02/02/2011, Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail a Telmo Porto (Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

(...)

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.

Faltam os espanhóis.

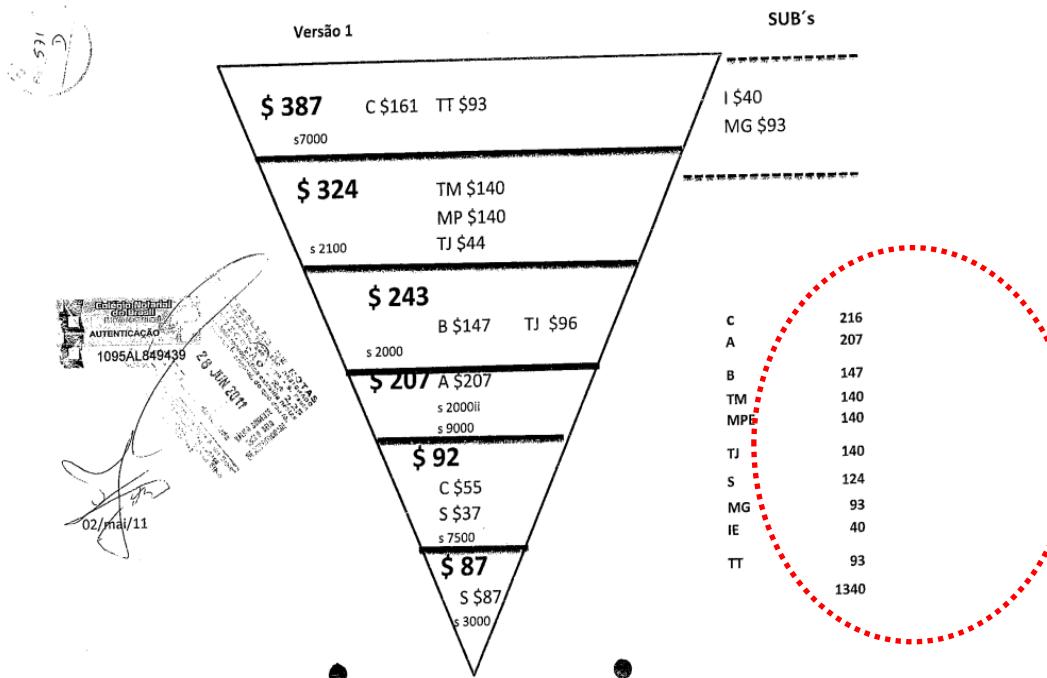
VERSÃO PÚBLICA

(...)

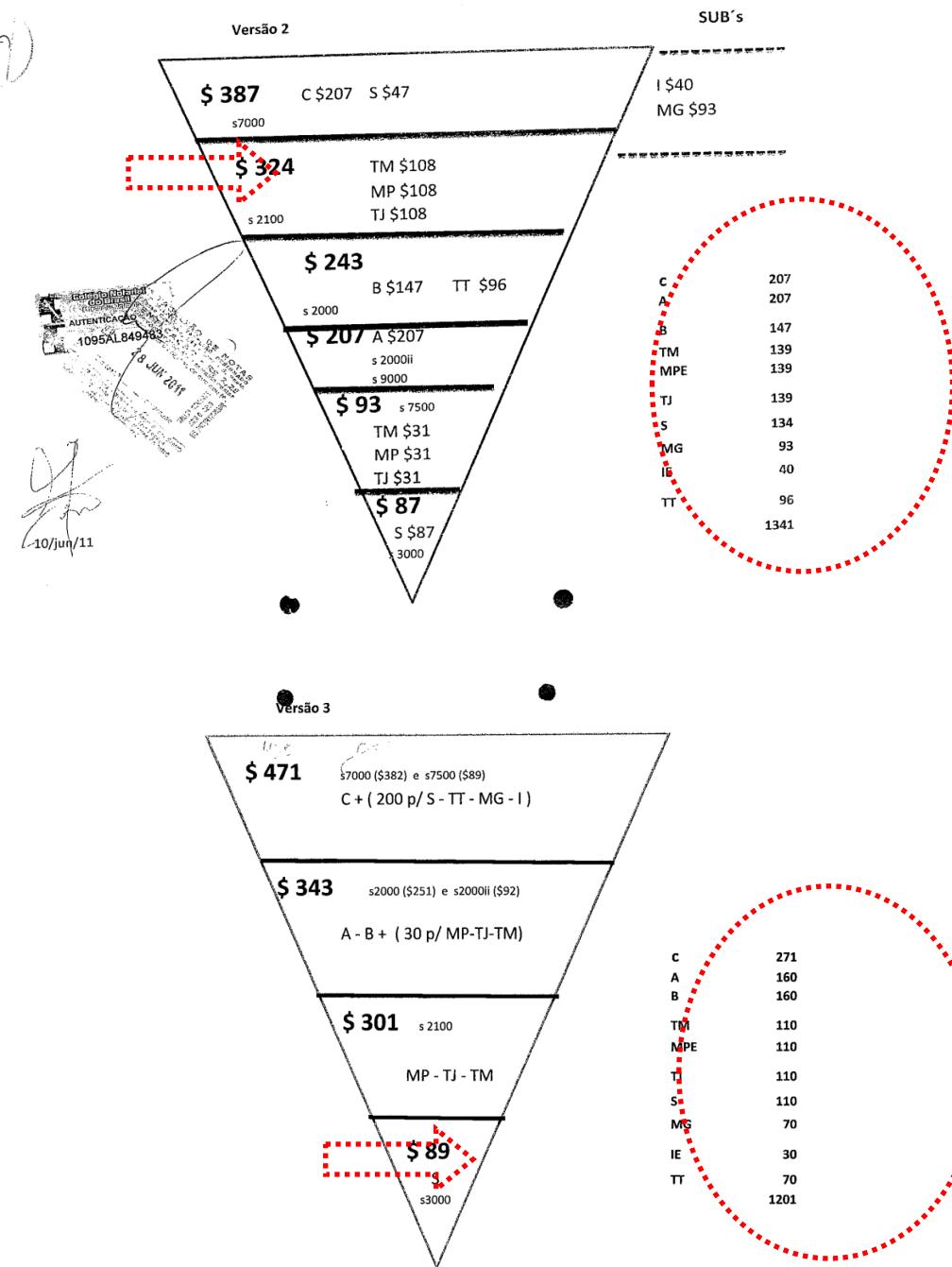
Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

1910. Por sua vez, o documento abaixo apreendido na sede da Temoinsa demonstra, tal como verificado várias vezes ao longo do processo, que as empresas previamente à licitação já conversavam sobre os vários cenários dos consórcios, de forma a dividirem arbitrariamente o mercado. Reforça-se que tais documentos apresentavam selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Foram encontradas três versões do documento, anteriores ao lançamento do edital, o qual é estruturado em forma de pirâmide, ordenando as licitações por nível de faturamento esperado (fls. 200/212 do “Apartado”):



VERSÃO PÚBLICA



1911. Ademais, consolidando a participação da Tejofran nos acordos colusivos deste certame, destaca-se tabela arrecadada na CAF. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas, e que tal proposta havia sido definida em reunião realizada dia 03/10/2011, que, conforme documento já identificado no

VERSÃO PÚBLICA

mérito⁵⁶⁹, teria contado com a participação do “G6” na casa do David Lopes da Temoinsa (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos):

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE				Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011(dato de Agenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual													
COBRAMAN	2000		120	A/B/C Subcontratante IE (12,5%)	A (35%)/B (30%)/C (35%)	A (31), B(160): A subcontrata	R\$ 232.500.000	(30) a IE	R\$ 251.000.000	51	160	30	251			
COFESBRA	2070		48	A/B/C	A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratante	A (92)	R\$ 99.500.000		R\$ 92.000.000	92						
COMAFER	2100		144	RENFE TT (10%)	S (100%) Subcontrata MG	R\$ 331.500.000 MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000			100	100	100	300			
S	3000		40	S (40%)		R\$ 84.000.000 S (89)	R\$ 89.000.000			89						
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000		320	C		R\$ 374.000.000 (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000			252		70	60	382		
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500		64	C		R\$ 88.000.000 C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000			45	44					
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000		72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO		R\$ 99.000.000 NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA			25	25	25	25	100		
			808		Total R\$ 1.308.500.000	Total R\$ 1.203.000.000				297	222	114	185	100	100	100
										322	247	139	210			
																NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA

Reunión Previa			
197.123.505,98	A	16%	
143.266.932,27	B	12%	
383.609.561,75	C	32%	68% grandes
89.000.000,00	S	7%	
390.000.000,00	NF	32%	32% pequeños
Incrementar NF hasta 460.000.000,00			
Quitar Fabricantes (+10%)	70.000.000,00		
A	19.058.903	27%	
B	13.851.775	20%	
C	37.089.322	53%	
Nuevo Status			
178.064.603	A		
129.415.157	B		
346.520.239	C		
89.000.000	S		
460.000.000	NF		
1.203.000.000			
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR			

⁵⁶⁹ Trata-se de e-mail de 05/10/2011, enviado por Manuel Filho para Reinaldo Andrade e Telmo Porto (todos da Tejofran), acostado às fls. 662/664 do “Apartado”, em que consta: “O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6ª feira; não estará pronto até lá e entende que o G6 (que se reuniu na casa de David anteontem) deve se reunir antes”.

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE										VERSÃO PÚBLICA									
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG				
COBRAMAN	2000	120	A/B/C	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5				30				251			
COFESBRA	2070	48	A/B/C	R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80									92			
COMAFER	2100	144	RENFE	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000					100	100	100				300			
S	3000	40	S	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89								89			
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52				70	60	302					
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21								89				
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25						100				
				SIN 9000 CON 9000	R\$ 1.203.000.000 R\$ 1.303.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	70	60				
				% PARTICIPACION	SIN 9000 CON 9000	371,5	203	114	154,5	100	100	100	30	70	60				
						28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	8,3%	2,5%	5,8%	5,0%				
						28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%				

1912. Com vistas a comprovar o envolvimento direto da Tejofran nos ilícitos, destaca-se e-mail, de 02/02/2011, ainda antes da disponibilização dos editais, enviado por Manuel Filho a Telmo Porto (ambos da Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, indicando que as empresas já teriam começado a conversar sobre as novas licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

(...)

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O COBRAMAN extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.

Faltam os espanhóis.

(...)

Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso**.

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

VERSÃO PÚBLICA

1913. Assim, para além de vários outros documentos colacionados aos autos, resta comprovado que as empresas reuniram-se com objetivo de dividir entre si o escopo das licitações, definir previamente as vencedoras dos certames, recompensar as empresas alinhadas com a subcontratação de parcela dos contratos e elevar o faturamento previsto para cada empresa participante do conluio, restando constatada a participação da Tejofran nestes acordos.

(iii) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo

1914. Ao que se refere à Reforma das Linhas 1 e 3, segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, TTrans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul); Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafera da Linha 3 – Vermelha).

1915. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 é a tabela abaixo, apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”). Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23/09/2008570 – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa⁵⁷¹, foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”),

⁵⁷⁰ Esclarece-se que apesar de constar na Nota Técnica de Instauração que o documento seria de 23 de setembro de 2009, verifica-se que o documento data de 23 de setembro de 2008, conforme cópias acostadas aos autos, e, portanto, tal fato afasta a alegação da Temoinsa de que a tabela seria de 23 de março de 2009, data posterior à abertura das propostas comerciais, que já seriam de conhecimento público.

⁵⁷¹ Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA

CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”) das nove empresas que realizaram visita técnica – , inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor (destaques nossos):

**MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO**

1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas) * considerando IEZA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IESA = não cabe
TJ = 0,645		
IESA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IEZA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPÇÃO		
Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IESA = 1,0		
8,49	3,89	3,44
3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IESA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IESA = 0,25 (sub)		
8,49	3,89	3,44
A MELHOR		
4a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IESA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IESA = 1,17		
8,49	3,89	3,44

1916. Aponta-se que o documento foi encontrado em duas empresas diferentes – que, ressalte-se, não integraram o mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

1917. Em mais um documento, desta vez apreendido na Temoinsa, evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da

VERSÃO PÚBLICA

concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma reunião ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Explicações	Noo lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consorcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IESEA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Transm託e. No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))
--------------------	--

1918. Em conformidade com o documento acima, relevante também é o e-mail, apreendido na Temoinsa, datado de 13/10/2008 (antes da republicação do edital e da apresentação dos documentos para habilitação e propostas comerciais). Nele, Maurício Memória encaminha para Wilson Daré e David Lopes (todos da Temoinsa) mensagem trocada com Telmo Porto (Tejofran) em 09/10/2008, na qual o funcionário da Tejofran menciona “associações” e “entendimentos” entre grupos de empresas concorrentes (fls. 532/533 do “Apartado”):

1-A crise atual pode empurrar o processo para 2009. O calendário político para 2011. Na republicação haverá revisão da questão cambial, mas não temos garantia se suficiente para mitigar riscos percebidos pelas grandes empresas. O tempo trará novos players.

2-Mesmo que superada a questão cambial, preços e fluxo são desfavoráveis. Não tenho expectativa de revisão significativa nestes itens. A exigüidade dos preços desestimula e, ao mesmo tempo, torna a competição relativamente menos danosa.

3-As associações propostas parecem-me adequadas para o primeiro momento. Sou, contudo, descrente quanto à finalização dos entendimentos. Existem complicadores que envolvem expectativas exageradas já criadas, dependência de “compliance” da matriz etc.

4-Assim, minha sugestão seria partir para entendimentos intra-grupo, ou seja, definir que Bombardier/Siemens/Tejofran/MGE e Temoinsa estarão juntas no Lote 1. As quatro primeiras apenas neste lote. Com esta definição, deixamos a cargo das empresas se entenderem quanto à liderança, participação consorcial etc. Em função do conhecimento tecnológico neste caso, competitividade de preços e disponibilidade

VERSÃO PÚBLICA

de site, entendo que a liderança caberia naturalmente a Bombardier. Caberia a ela, portanto, ajustar expectativas no interior do grupo.

5-É evidente que a Bombardier como líder é confortável para a Tejofran, pois já temos experiência de consorciamento. Este aspecto, contudo, não é o principal de minha idéia. **O principal é o conceito de “segregar intra-grupos os problemas a vencer”. Como diria “Jack”: vamos por partes...**

6-Você pode aceitar ou não minhas sugestões. Elas podem estar equivocadas. Penso que vale refletir. (grifos nossos)

1919. Note-se que o e-mail demonstra no mínimo: (i) a continuidade da coordenação entre as empresas para divisão do escopo do projeto; (ii) a preocupação com o surgimento de novos concorrentes possivelmente não alinhados e (iii) a sugestão para que Bombardier, Siemens, Tejofran, MGE e Temoinsa ficassem juntas no lote 1, sob a liderança da Bombardier, o que era “confortável” para a Tejofran.

(iv) Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 - CPTM

1920. Sobre o projeto Serie 5000, Alstom, MGE, CAF, Bombardier, Siemens, **Tejofran** e Mitsui estabeleceram contatos anticompetitivos para eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O ajuste era destinado à formação de um acordo global entre os três grupos interessados em participar da licitação (A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; (B) CAF; e (C) Alstom e MGE.

1921. No que se refere a este projeto, destaca-se o e-mail de fls. 1202/1204 do “Apartado”. Enviado por Cesar Ponce de Leon a Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para Isidro Quinonero e Antonio Oporto (todos Alstom), que ilustra a existência de três “grupos interessados no projeto: A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE, – transcreve-se mais uma mensagem eletrônica, cujo assunto é “S 5000”, datado de 18/09/2009, antes da data definida para apresentação de propostas (destaques nossos):

Hoje 3 grupos estão interessados:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A+Mg

Duas alternativas básicas discutidas com meu amigo.

Uma simples oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 do capital cada.

Novos trens = B) + C), renovação mais alguns equipamentos A).

VERSÃO PÚBLICA

Duas ofertas em competição: A) Um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Industrial dividido entre C), A) (Mg somente parte de manutenção)

Nós passamos esta mensagem para o time local via Mit, A) atitude. Em ambas alternativas é necessária a extensão de um mínimo de 60 dias.

Novo local de encontro A) & C) na segunda-feira

1922. De acordo com o e-mail acima, os três grupos conversaram para traçar uma estratégia que melhor alinhasse seus interesses, estando clara: (i) a formação do cartel para dividir o escopo do projeto entre todos os concorrentes interessados; (ii) a possibilidade de apresentação de duas propostas comerciais, ou pela Bombardier e CAF, ou pela CAF e Alstom; e (iii) nova reunião entre Alstom e CAF na segunda-feira.

1923. Na mesma linha, veja-se abaixo e-mail apreendido na Alstom, enviado em 19/09/2009, pelo Sr. Cesar Ponce de Leon aos Srs. Luiz Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para os Srs. Isidro Quinonero e Antonio Oporto (todos da Alstom), que menciona, ainda, uma reunião com o Sr. Agenor Marinho (CAF), (fls. 1268/1270 do “Apartado”, tradução livre):

Espero que tenhas entendido.

Na segunda-feira deves ter uma reunião com Agenor. Meu amigo explicava sexta-feira à tarde.

A solução de juntar todos tem para mim o problema de que teremos que explicar ao cliente que só haverá uma oferta (Pode-se justificar-se pelo problema do capital, os prazos de entrega, etc.). Ademais, se os trens novos são para nós e C, vejo difícil que B e S aceitem. **Tem que explorar via Suzuki.**

A segunda solução (C e nós + MGE + financiero) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que C jogue a toalha.

Nos dois casos há que se pedir prorrogação.

A partir de amanhã estou na Guatemala.

1924. Nesse documento consta que a intenção de reunir todos os concorrentes – incluindo a Tejofran - em um único projeto tinha o problema de explicar ao cliente só existir uma única oferta, o que demonstra que essa não era uma configuração esperada e muito menos necessária para o projeto.

1925. Ademais, no documento acima resta clara a conduta concertada entre as empresas a fim de alocar o escopo dessa licitação e evitar a competição, conforme pode ser observado por meio das “soluções” propostas: “*se os trens novos são para nós [Alstom] e para a CAF, acho difícil*

VERSÃO PÚBLICA

que Bombardier e Siemens o aceitem. A segunda solução (CAF e nós, + MGE mais financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que a Siemens jogue a toalha”⁵⁷².

1926. Posteriormente, em 21/09/2009, mais de um mês antes da apresentação de proposta, em sequência à mensagem eletrônica supra, o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) relata a reunião havida com o Sr. Agenor Marinho (CAF), informando que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (Alstom + CAT + CAF), (fls. 1385/1387 do “Apartado”):

Reunião realizada. Descartamos a opção 1 neste momento e fechamos o princípio da opção 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado também que pediremos adiamento, de forma separada, até o fim desta semana. (grifos nossos)

1927. Dois pontos devem ser realçados nos documentos acima. O primeiro é a composição da “solução 2”. No e-mail de 19/09/2009, consta “(C e nós + MGE + financeiro)”, já no e-mail do dia 21 consta “(A+CAT+C)”. É informação pública que a Caterpillar possui uma subsidiária responsável pelo mercado ferroviário – Progress Rail – que, em 24/05/2008, adquiriu a MGE, portanto, considerando que na mesma solução ora consta MGE, ora CAT, infere-se que “CAT” refere-se a Caterpillar.

1928. O segundo ponto é a afirmação quanto à necessidade de solicitar prorrogação/adiamento para apresentação de propostas – ressalta-se, separadamente, como apontado por eles –, o que efetivamente ocorreu, já que Alstom, MGE, Mitsui, Tejofran, Siemens e Bombardier apresentaram pedidos de adiamento da sessão para apresentação das propostas, não acolhidos pela Comissão de Licitação, por considerar suficiente o prazo concedido no edital.

1929. Ademais, confirmando a existência de um “grupo” do qual a Tejofran fazia parte (Bombardier/Siemens/Tejofran e Mitsui), a própria empresa, em sua defesa administrativa, alega que, apesar de ter procurado a Siemens “e seu grupo” para se consorciar, haja vista que sozinha não poderia adimplir o escopo do certame, o consórcio não foi concretizado a tempo do certame, motivo pelo qual se quer participou desta licitação.

1930. No entanto, o fato de efetivamente não ter apresentado proposta – sozinha ou conjuntamente com outras empresas por meio de consórcio - não significa que, no mínimo, a empresa não tenha tido conhecimento do acordo. Isto porque, como a própria alegou em sua defesa, procurou a Siemens e o seu grupo para formar consórcios.

1931. Ademais, também não merece prosperar a alegação de que todos os documentos referentes a esta licitação são mensagens internas trocadas entre funcionários da Alstom e que isto não significa que as demais empresas soubessem ou estivessem participando da conduta.

1932. Ora, veja-se que embora, de fato, a maioria dos e-mails seja de autoria de representantes da Alstom, estes reportam reuniões e conversas prévias com as demais empresas concorrentes,

⁵⁷² Ressalta-se que a Tejofran participou dessa licitação em consórcio com a Bombardier

VERSÃO PÚBLICA

o que demonstra a ciência das demais empresas quanto às tratativas ilícitas. Exemplo disso é o documento aqui já colacionado, de fls. 1268/1270 do “Apartado. Nesse documento consta que a intenção de reunir todos os concorrentes em um único projeto – incluindo a Tejofran - tinha o problema de explicar ao cliente só existir uma única oferta, o que demonstra que essa não era uma configuração esperada e muito menos necessária para o projeto.

1933. Ademais, no documento acima resta clara a conduta concertada entre as empresas a fim de alocar o escopo dessa licitação e evitar a competição, conforme pode ser observado por meio das “soluções” propostas: “*se os trens novos são para nós [Alstom] e para a CAF, acho difícil que Bombardier e Siemens o aceitem. A segunda solução (CAF e nós, + MGE mais financeiro) me parece mais viável. Mas haverá competição, a não ser que a Siemens jogue a toalha*”.

1934. Cumpre esclarecer que esta SG/CADE não questiona que, em determinados momentos, por questões técnicas ou de complementariedade de produtos ou serviços, as empresas devem conversar com outros agentes, de forma a, juntos, ofertarem em consórcio uma proposta mais competitiva. Ocorre que as provas coligidas ao longo da instrução e detalhadas ao longo do mérito e da individualização acima comprovam que (i) as empresas se reuniam desde antes do lançamento do edital para discutirem – conjuntamente – os vários cenários de consórcios e participações individuais das empresas e/ou subcontratações, de forma a dividirem o escopo da licitação e darem uma aparência de competição que de fato não existia entre elas; (ii) as discussões anticompetitivas acima não se referiam a questões técnicas, e nem possivelmente – como observado em alguns documentos – resultavam em propostas mais competitivas, gerando, ao contrário do esperado, um valor mais alto para a Administração Pública, razão pela qual não procedem os argumentos da Representada.

1935. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa Tejofran constituem infração à ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

1936. Com relação as pessoas físicas empregadas da Tejofran e participantes da conduta, passa-se a individualização da conduta desses indivíduos.

IV.1.15.1 Antonio Dias Felipe

1937. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Antonio Dias Felipe (“Antonio Felipe”) em conduta anticompetitiva, consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1938. . Antônio Felipe alega ser administrador da empresa Tejofran, conforme petição SEI 0386067. Contudo, pesquisas na internet apontam que, além disso, o Representado é fundador

VERSÃO PÚBLICA

da empresa e também seu sócio Presidente⁵⁷³ ao menos durante o período investigado, conforme consta, inclusive, em material disponibilizado pela própria empresa⁵⁷⁴.

1939. Quanto a sua participação no cartel, destaca-se do documento de fl. 535 do “Apartado”, referente ao projeto de Manutenção dos Trens - 3^a rodada - CPTM. Trata-se de e-mail recebido pelo Representado, em 24/01/2013, o qual versava sobre estratégias de apresentação de proposta de cobertura pela Tejofran e/ou a subcontratação da Bombardier, a fim de dar aparência de competição nos certames.

1940. Nesse sentido, destaca-se que, à época do envio do e-mail acima, o resultado das licitações já havia sido divulgado – o que ocorreu em 19/01/2013. Ademais, é possível extrair o seguinte cenário: a Bombardier participou da licitação para a Série 2000 em consórcio com a Alstom e, na Série 2070, participou sozinha. Em ambas as oportunidades, o vencedor foi o consórcio TMT, formado pela Trail (Tejofran) e Temoinsa. Ressalta-se que nesta data, já havia sido divulgado o vencedor das duas licitações, de forma a evidenciar-se que tais empresas (Alstom e Bombardier) apresentaram propostas de cobertura, vide “perdedor voluntário”, e seriam subcontratadas como contrapartida.

1941. Veja-se que o conteúdo de tal e-mail versava claramente sobre estratégias de apresentação de proposta de cobertura pela Tejofran e/ou a subcontratação da Bombardier nas demais licitações em que o consórcio TMT não se logrou vencedora (notadamente das licitações das Séries 7000 e 7500), a fim de dar aparência de competição nos certames.

1942. Diante de tal cenário, levando-se em consideração a gravidade do conteúdo de tal e-mail recebido por Antonio Felipe e tendo em vista o seu cargo de Sócio Presidente da empresa, afirma-se que, no mínimo, o Representado tinha conhecimento dos fatos e não há nos autos qualquer indicativo de que este se opôs às tratativas, haja vista que o Representado tinha poder de interromper a conduta.

1943. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Antonio Felipe participou dos ilícitos, tendo em vista que recebeu ao menos um e-mail sobre o projeto supramencionado com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.15.2 *Manuel Carlos do Rio Filho*

1944. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Manuel Carlos do Rio Filho (“Manuel Filho”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com

⁵⁷³Vide:

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc2009199907.htm>,
<http://www.jornalcruzeiro.com.br/materia/518530/empresa-do-consorcio-e-investigada-pela-pf> e
<http://www.valor.com.br/politica/3613892/secretario-de-alckmin-negociou-doacoes-para-o-psdb-diz-jornal> .

Acessados em 19 de julho de 2017.

⁵⁷⁴ http://www.tejofran.com.br/limpeza/materiais/manual_cliente.pdf

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1945. Manuel Filho, segundo apontado na petição SEI 0386067, foi Superintendente de Ferrovias entre 03/01/2007 e 08/06/2014. Essa SG/CADE, em consulta à RAIS, verificou que o Representado também exerceu a função de Diretor Administrativo da Tejofran entre 2007 e 2012. Ao longo da instrução foram identificados documentos que comprovam a sua participação na conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 621/623, 369, 539, 568/659, 662/664, 567, 660, 1988/1992 e 560, todos do “Apartado”. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Sessão III – Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1946. Nesse sentido, destaca-se e-mail de fls. 621/623 do “Apartado”, referente ao projeto de Manutenção dos Trens – 2^a Rodada – CPTM. Tal e-mail foi enviado por Maurício Memória (Temoinsa) com cópia para Manuel Filho, datado de 13/06/2007. Intitulado Reunião 13/jun/07”, tal mensagem traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL 13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁵⁷⁵ (fls. 621/623 do “Apartado”).

1947. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁵⁷⁶, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, TTrans, Tejofran, MPE e IESE) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento⁵⁷⁷ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

1948. **Manuel Filho** também enviou e-mail posteriormente, em 13/08/2007, para Telmo Porto (Tejofran), Maurício Memória, David Lopes e Wilson Daré (todos da Temoinsa). Intitulado “CPTM Manutenção”, faz referência a reunião realizada na Procint, na qual discutiram a postura de “ABC” (Alstom/Bombardier/CAF) de tentar “coordenar os players” em lugar da Procint, o que desagradou Arthur Teixeira (Controlador da Procint). Ao final da mensagem, Manuel Filho afirma que “(...) eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início” (fls. 369 do “Apartado”).

1949. Adiante, dando continuidade aos acordos implementados na 2^a rodada, destaca-se que Manuel Filho continuava em contato com concorrentes para tratar dos acordos

⁵⁷⁵ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver..xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

⁵⁷⁶ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

⁵⁷⁷ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

VERSÃO PÚBLICA

anticompetitivos. Nesse sentido, destaca-se e-mail de fls. 658/659 do “Apartado”, enviado em 02 de fevereiro de 2011. Tendo Telmo Porto (Tejofran) como destinatário, cujo título do e-mail era “Manutenção CPTM”, o Representado indicou as empresas que já teriam começado a conversas sobre as novas licitações referentes ao projeto de Manutenção – 3^a rodada – CPTM, para definição dos vencedores.

1950. Posteriormente, em 05/10/2011, **Manuel Filho (Tejofran)** torna a enviar e-mail com escopo anticompetitivo para Reinaldo Andrade (Tejofran) e Telmo Porto (Tejofran) – que continha o histórico de troca de mensagens – por intermédio da qual é possível identificar que o processo de negociação para divisão do mercado envolvia, além das empresas Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, TTrans, MPE, MGE e Serveng (“a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT”), uma empresa de consultoria (fls. 662/664 do “Apartado”).

1951. Ademais, a sequência de e-mails acima apreendidos na sede da própria Tejofran evidencia (i) a divisão das licitações da 3^a rodada de manutenção entre as empresas, baseada em três sugestões, duas dos consultores e uma da Tejofran (“Os consultores mandaram tabela com 2 sugestões de repartição, sem valores, só com as séries” e “o italiano gostou das 3 sugestões (2 dos consultores + 1 nossa”)”, (ii) reunião do G6 no dia 03/10/2011, “que se reuniu na casa de David anteontem”, (iii) reunião entre as empresas no dia 04 de outubro de 2011 (“Hoje pela manhã Z+P receberam toda a galera e o assunto evoluiu. Pela primeira vez colocamos a nossa proposta para todos. Não houve críticas pesadas a não ser pequenas lamurias individuais pelos corredores”), e (iv) reunião a ser realizada no dia 07 de outubro de 2011, tendo em vista o adiamento solicitado pela Bombardier (“BT”, de Bombardier Transportation”) (“O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6^a feira” e “a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT. Assim nos reunimos na sexta”).

1952. Pelo exposto, ainda que o Representado tenha alegado em sua defesa administrativa que costumeiramente não participava das discussões quanto a consórcios, veja-se que Manuel Filho tinha amplo conhecimento tanto do acontecimento de tais reuniões – entre concorrentes que usavam o instituto do consórcio para, na verdade, dividir o escopo das licitações entre si -, bem como de seu teor, dado que os documentos comprovam que ele reportava aos demais representantes da Tejofran a “evolução” das tratativas.

1953. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Manuel Filho participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que trocou e-mails com escopo claramente anticompetitivo, além de ter mantido constante contato com concorrentes, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas “a”, “c” e “d”, e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.15.3 *Marcos José Ribeiro*

1954. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Marcos José Ribeiro (“Marcos Ribeiro”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1955. Marcos Ribeiro, conforme apontado em petição SEI 0380503, foi Gerente Executivo de Desenvolvimento de Negócios entre 01/07/2007 e 03/11/2014. Esta SG/CADE, em consulta à RAIS, também apurou que o Representado foi, em 2005, Gerente Comercial da Tejofran e, entre 2006 e 2012, ocupou o cargo de Gerente Administrativo.

1956. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 1988/1992 do “Apartado”.

1957. Quanto a sua participação no cartel, destaca-se do documento de fls. 535 do “Apartado”, referente ao projeto de Manutenção dos Trens - 3^a rodada - CPTM. Trata-se de e-mail recebido pelo Representado, em 23/01/2013, o qual versava sobre estratégias de apresentação de proposta de cobertura pela Tejofran e/ou a subcontratação da Bombardier, a fim de dar aparência de competição nos certames.

1958. Nesse sentido, destaca-se que há época do envio do e-mail acima, o resultado das licitações já havia sido divulgado – o que ocorreu em 19/01/2013. Ademais, é possível extrair o seguinte cenário: a Bombardier participou da licitação para a Série 2000 em consórcio com a Alstom e, na Série 2070, participou sozinha. Em ambas as oportunidades, o vencedor foi o consórcio TMT, formado pela Trail (Tejofran) e Temoinsa. Ressalta-se que nesta data, já havia sido divulgado o vencedor das duas licitações, de forma a evidenciar-se que tais empresas (Alstom e Bombardier) apresentaram propostas de cobertura, vide “perdedor voluntário”, e seriam subcontratadas como contrapartida.

1959. Veja-se que o conteúdo de tal e-mail versava claramente sobre estratégias de apresentação de proposta de cobertura pela Tejofran e/ou a subcontratação da Bombardier nas demais licitações em que o consórcio TMT não se logrou vencedora (notadamente das licitações das Séries 7000 e 7500), a fim de dar aparência de competição nos certames.

1960. Diante de tal cenário, levando-se em consideração a gravidade do conteúdo de tal e-mail recebido por Marcos Ribeiro e tendo em vista o seu cargo de Gerente Administrativo da empresa, afirma-se que, no mínimo, o Representado tinha conhecimento dos fatos e não há nos autos qualquer indicativo de que este se opôs as tratativas.

1961. Assim, diferentemente do alegado pelo Representado em sua defesa administrativa de que esta SG/CADE não poderia alegar que ele participou do cartel por ter sido copiado em um único e-mail como um dos destinatários, tal alegação não merece prosperar, tendo em vista que não consta nos autos que Marcos Ribeiro, em razão de seu cargo direutivo, opôs-se à implementação de tais acordos ilícitos e anticompetitivos.

1962. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Marcos Ribeiro participou dos ilícitos, tendo em vista que recebeu ao menos um e-mail sobre o projeto supramencionado com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV,

VERSÃO PÚBLICA

c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.15.4 *Reinaldo Goulart de Andrade*

1963. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Reinaldo Goulart de Andrade (“Reinaldo Andrade”), engenheiro responsável pelo mercado metroferroviário, entre 2001 e 2013, conforme alegado em petição SEI 0386067 em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1964. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam sua participação em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo, os documentos de fls. 662/664, 657, 661, 560 e 1988/1992 do “Apartado”.

1965. Nesse sentido, ressalta-se e-mail de fls. 657 do “Apartado”. Trata-se de e-mail enviado por Telmo Porto (Tejofran) a **Reinaldo Andrade** e Manuel Filho (ambos também da Tejofran), na qual relata um impasse com as empresas CAF e Bombardier quanto aos acordos referentes ao projeto de Manutenção dos trens – 3ª rodada – CPTM.

1966. Adiante, destaca-se e-mail de fls. 662/663, ainda referente ao projeto de Manutenção de trens – 3ª rodada – CPTM, datado de 05/10/2011, enviado por Manuel Filho (Tejofran), tendo Reinaldo Andrade como um dos destinatários. Tal e-mail continha o histórico de troca de mensagens – por intermédio da qual é possível identificar que o processo de negociação para divisão do mercado envivia, além das empresas (“a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT”), uma empresa de consultoria.

1967. Trata-se de e-mail recebido pelo Representado sobre estratégias de apresentação de proposta de cobertura pela Tejofran e/ou a subcontratação da Bombardier, a fim de dar aparência de competição nos certames.

1968. Ademais, a sequência de e-mails apreendidos na Tejofran acima evidencia (i) a divisão das licitações da 3ª rodada de manutenção entre as empresas, baseada em três sugestões, duas dos consultores e uma da Tejofran (“Os consultores mandaram tabela com 2 sugestões de repartição, sem valores, só com as séries” e “o italiano gostou das 3 sugestões (2 dos consultores + 1 nossa”)), (ii) reunião do G6 no dia 03 de outubro de 2011, “que se reuniu na casa de David anteontem”, (iii) reunião entre as empresas no dia 04 de outubro de 2011 (“Hoje pela manhã Z+P receberam toda a galera e o assunto evoluiu. Pela primeira vez colocamos a nossa proposta para todos. Não houve críticas pesadas a não ser pequenas lamurias individuais pelos corredores”), e (iv) reunião a ser realizada no dia 07 de outubro de 2011, tendo em vista o adiamento solicitado pela Bombardier (“BT”, de Bombardier Transportation) (“O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6ª feira” e “a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT. Assim nos reunimos na sexta”).

1969. Posteriormente, em 23/01/2013, Reinaldo Andrade (Tejofran) foi novamente destinatário de e-mail com escopo anticoncorrencial, enviado por Telmo Porto (Tejofran) a outros representantes da Tejofran e, também, para Wilson Daré e David Lopes (ambos da

VERSÃO PÚBLICA

Temoinsa). No caso, tal e-mail apreendido na Tejofran traz informações que indicam tanto a estratégia de subcontratar empresa (Bombardier) que apresentou proposta de cobertura – de forma a recompensá-la – quanto a estratégia de apresentação de proposta de cobertura, a fim de dar aparência de competição nos certames (fls. 1988/1992 do “Apartado”).

1970. Destaca-se que em 23/01/2013, data do e-mail acima, o resultado das licitações, 19/01/2013, já havia sido divulgado. Ademais, na licitação referente à série 2000, a Bombardier era integrante do consórcio da Alstom, e, na licitação referente à série 2070, a Alstom participou sozinha. Nas duas licitações, sagrou-se vencedor o consórcio TMT, integrado pela Trail (empresa do grupo Tejofran) e pela Temoinsa, evidenciando que tais empresas apresentaram propostas de cobertura, vide “perdedor voluntário”, e seriam subcontratadas como contrapartida.

1971. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Reinaldo Andrade participou dos ilícitos, tendo em vista que recebeu diversos e-mails sobre o projeto supramencionado, com vistas a implementar o acordo anticompetitivo, não havendo nos autos qualquer indicativo de que o Representado tenha eventualmente se oposto à prática de tais condutas, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.15.5 Telmo Giolito Porto

1972. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Telmo Giolito Porto (“Telmo Porto”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1973. Telmo Porto foi Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Comercial no período entre 03/02/1997 e 31/12/2014, conforme alegado em petição SEI 0386067. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a sua participação em conduta anticompetitiva, citando-se, por exemplo os documentos 1214/1215, 1465/1466, 455/456, 369, 377/378, 658/659, 662/664, 657, 660, 1988/1992 e 532/533 do “Apartado. A seguir, por princípio de economia processual – a fim de evitar a repetição excessiva de provas anteriormente reproduzidas na Seção III – do mérito da presente Nota Técnica -, serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1974. E-mail apreendido na Alstom, referente ao projeto de Manutenção dos trens – 2ª rodada – CPTM, datado de 02/08/2007, no qual Luiz Ferrari encaminha e-mail a Rubens Rezende (ambos da Alstom), que lhe havia sido enviado por José Regueiro (CAF). Originariamente intitulado “reunião de ontem” e enviado pelo próprio Telmo Porto (Tejofran) a José Regueiro (CAF) e Maurício Memória (Temoinsa), a série de mensagens aborda negociações entre funcionários da Temoinsa (Maurício Memória) e Alstom (Luiz Ferrari), de consórcios

VERSÃO PÚBLICA

concorrentes, a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM (fls. 1214/1215 do “Apartado”).

1975. O documento acima evidencia a iniciativa do Representado em discutir entre empresas e consórcios concorrentes como as configurações de cada consórcio e os percentuais de participação seriam definidos, de forma a acomodarem os interesses, inclusive para alocar as empresas menores, para que eles não inviabilizassem a sua implementação, pois, nas palavras de Telmo Porto, “de nada adianta afundarmos abraçados”.

1976. No dia seguinte (03/08/2007), Massimo Giavina Bianchi (TTrans) enviou mensagem eletrônica para Telmo Porto (Tejofran) – intitulada “CONSMAC etc.”⁵⁷⁸ – na qual faz referência à existência de “várias articulações em curso”, em resposta à proposta realizada de possível subcontratação da TTrans pelo consórcio Temoinsa/Tejofran (fls. 1465/1466 do “Apartado”).

1977. O e-mail acima foi enviado em 03/08/2007, isto é, quase dois meses antes da apresentação das propostas técnicas e comerciais, ou, ainda, habilitação das empresas e consórcios, o que indica a irracionalidade de uma proposta de subcontratação antes da adjudicação do contrato, o que só faria sentido em um cenário em que o consórcio já tivesse razoável certeza de que se sagria vencedor, como de fato ocorreu.

1978. No mesmo dia, 03/08/2007, há nova troca de mensagens entre Massimo Bianchi (TTrans) e Telmo Porto (Tejofran), em que fazem referência às negociações acerca de uma divisão do mercado, nos moldes daquele realizado nos anos de 2001-2002 (fls. 1465/1466 do “Apartado”).

1979. Adiante, em 08/08/2007, David Lopes encaminhou a Wilson Daré e Maurício Memória (todos da Temoinsa) mensagem originariamente enviada pelo próprio Representado Telmo Porto (Tejofran) a Carlos Levy⁵⁷⁹ (Bombardier), José Regueiro (CAF), Luiz Ferrari (Alstom) e Rubens Rezende⁵⁸⁰ (Alstom). Na mensagem original, discutem-se os riscos da possível participação de empresas menores – não contempladas na divisão do mercado proposta – nos certames a serem organizados pela CPTM, o que poderia trazer instabilidade para o acordo colusivo realizado pelas empresas.

1980. Na mensagem, observa-se a utilização de linguagem cifrada pelos interlocutores, o que é típico de cartéis clássicos, cujos membros, cientes da ilicitude de seus atos, muitas vezes buscam ocultar as evidências da conduta (fls. 455/456 do “Apartado”).

1981. Posteriormente, em 06/09/2007, Telmo Porto (Tejofran) encaminhou a Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele a Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100⁵⁸¹, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF,

⁵⁷⁸ Referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) que venceu a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 realizada em 2002.

⁵⁷⁹ O Sr. Carlos Levy terá sua responsabilidade apurada no Processo Desmembrado.

⁵⁸⁰ Falecido.

⁵⁸¹ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF), vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

VERSÃO PÚBLICA

Temoinsa, Tejofran e MPE. Ademais, ele relata que “Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade” (fls. 377/378 do “Apartado”).

1982. Aliás, frise-se que o Representado Telmo Porto também deu continuidade às tratativas anticompetitivas quando da realização do projeto de Manutenção dos Trens – 3^a Rodada – CPTM.

1983. Nesse sentido, destaca-se o documento de fls. 658/659 do “Apartado” que sintetiza a estratégia anticompetitiva traçada pelas empresas. Em 02/02/2011, ainda antes da disponibilização dos editais, o Representado Telmo Porto recebeu e-mail de Manuel Filho (Tejofran) com assunto “Manutenção CPTM”, indicando que as empresas já teriam começado a conversar sobre as novas licitações para definição dos vencedores.

1984. Ainda quanto a este projeto, destaca-se outro e-mail recebido pelo Representado de grande relevância. Em 05/10/2011, Manuel Filho (Tejofran) envia e-mail a Reinaldo Andrade e Telmo Porto (todos da Tejofran) – que continha o histórico de troca de mensagens – por intermédio da qual é possível identificar que o processo de negociação para divisão do mercado envivia, além das empresas (“a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT”), uma empresa de consultoria (fls. 662/664 do “Apartado”).

1985. Importante ressaltar que a sequência de e-mails apreendidos na Tejofran acima evidencia (i) a divisão das licitações da 3^a rodada de manutenção entre as empresas, baseada em três sugestões, duas dos consultores e uma da Tejofran (“Os consultores mandaram tabela com 2 sugestões de repartição, sem valores, só com as séries” e “o italiano gostou das 3 sugestões (2 dos consultores + 1 nossa”), (ii) reunião do G6 no dia 03 de outubro de 2011, “que se reuniu na casa de David anteontem” (iii) reunião entre as empresas no dia 04 de outubro de 2011 (“Hoje pela manhã Z+P receberam toda a galera e o assunto evoluiu. Pela primeira vez colocamos a nossa proposta para todos. Não houve críticas pesadas a não ser pequenas lamurias individuais pelos corredores”), e (iv) reunião a ser realizada no dia 07 de outubro de 2011, tendo em vista o adiamento solicitado pela Bombardier (“BT”, de Bombardier Transportation) (“O canadense, nesse meio tempo, ligou querendo adiar a plenária prevista para 6^a feira” e “a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT. Assim nos reunimos na sexta”).

1986. Finalmente, destaca-se evidência de sua participação também no projeto de Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo. Trata-se de e-mail apreendido na Temoinsa, datado de 13/10/2008 (antes da republicação do edital e da apresentação dos documentos para habilitação e propostas comerciais). Nele, Maurício Memória encaminha para Wilson Daré e David Lopes (todos da Temoinsa) mensagem trocada com o Representado Telmo Porto (Tejofran) em 09/10/2008, na qual este menciona “associações” e “entendimentos” entre grupos de empresas concorrentes (fls. 532/533 do “Apartado”).

1987. Pelo exposto, não há dúvidas não só de que Telmo Porto tinha pleno conhecimento do ilícito, como também participou ativamente das tratativas para realizações de acordos ilícitos e anticompetitivos.

1988. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado Telmo Porto participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que trocou diversos e-mails sobre os projetos supramencionados com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos art.s 20, incisos I a

VERSÃO PÚBLICA

IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.16 Temoinsa do Brasil Ltda.

1977. As evidências presentes nos autos comprovam a participação da Temoinsa do Brasil Ltda. em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços e dividir mercado no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

1978. Tais condutas foram operacionalizadas por meio das pessoas Amador Francisco Rodriguez Peñin (Funcionário), David Lopes (Técnico de Mercado), Maurício Evandro Chagas Memória (Sócio Majoritário) e Wilson Daré (Sócio, em seu último cargo), cuja individualização será feita em seguida.

1979. Ao longo da instrução, conforme tabela acima mencionada, foram identificados documentos que comprovam a participação da empresa em condutas anticompetitivas. A seguir, **por princípio de economia processual – e a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III – Do Mérito da presente Nota Técnica – serão destacadas apenas as principais provas** que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta da Representada e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

1980. A empresa Temoinsa participou do cartel, tendo sido detalhado e comprovada a sua participação no tocante aos projetos: (i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM; (ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) – CPTM; (iii) Manutenção dos trens das Séries Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) - CPTM e (iv) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo.

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM

1981. Ao que se refere à concorrência supracitada, foi comprovado que Temoinsa, Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, Tejofran, T'Trans e Mitsui acordaram tanto (i) quais seriam as vencedoras de cada certame, quanto (ii) quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

1982. Os projetos foram divididos entre os concorrentes da seguinte forma: (i) a Série 2000 foi alocada ao Consórcio Cobraman, formado por Alstom, Bombardier e CAF; (ii) a Série 2100 ao Consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui;

VERSÃO PÚBLICA

e (iii) a Série 3000 à Siemens. As empresas Tejofran e T'Trans também participaram desse acordo, sendo posteriormente subcontratadas.

1983. Os Signatários afirmam que alguns dias antes da entrega das propostas das licitações das Séries 2100 e 3000, os Srs. Arthur Teixeira (Procint) e Sérgio Teixeira⁵⁸² (Constech) entraram em contato com Everton Rheinheimer (Siemens) para realização de novo encontro entre as concorrentes (Temoinsa, Mitsui, Alstom, CAF, Bombardier e Siemens) visando discutir a divisão do objeto de tais licitações. *In verbis*:

(...) a Siemens seria a empresa vencedora da licitação do projeto CPTM S3000, e que a empresa não precisava apresentar preços competitivos, pois poderia apresentar sua proposta com valores próximos ao orçamento estabelecido pela CPTM. As outras empresas competidoras apresentariam preços superiores à proposta da Siemens e bastante próximas ao orçamento da CPTM, como propostas de cobertura, a fim de que a Siemens saísse vencedora da licitação. **Para que todas as empresas pudessem ganhar parte dos contratos, acordou-se que, enquanto a Siemens seria a vencedora do projeto CPTM S3000 (10 trens), as empresas Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa e Mitsui ganhariam o projeto CPTM S2100 (48 trens).**

1984. Não há que se alegar que tais fatos se baseiam apenas em informações e documentos apresentados pelos Signatários. Um documento manuscrito apreendido na CAF – datado de 6 (seis) dias antes da apresentação das propostas – comprova que as empresas realizaram diversas reuniões (*vide* “conforme reuniões anteriores”) para dividir o escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000. Constam as “cláusulas” de um acordo de repartição – assinado por representantes das empresas “A” (Alstom), “B” (Bombardier), “C” (CAF) e “D” (Siemens, sendo “D”, aqui considerado como derivação da palavra “Deutsche”) – no qual, conforme tabelas a ele anexadas, os serviços relativos à Série 2100⁵⁸³ seriam prestados pela Siemens

⁵⁸² Falecido.

⁵⁸³ Indicada como “RENFE”, dada a origem dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

(25%), Alstom (25%) e CAF/Bombardier (50%) e, os da Série 3000⁵⁸⁴, pela Bombardier (25%), Siemens (25%) e Alstom/CAF (50%) (fls. 2454/2456 do “Apartado”, destaques nossos):

REF.: ANEXO A DA REUNIÃO DE 04 JUN. 02

04.JUN.02

1) CONFORME REUNIÕES ANTERIORES, A RETAÇÃ^O DOS PROJETOS EM TERMOS DE SERVIÇOS E FORNECIMENTOS FICA ESTABELESCIDA CONFORME ANEXO.



2) AS CONDIÇÕES APPLICAVENTES A ESSA REPARTIÇÃO SÃO:

- a) 30% DE SUBCONTRATAGEM SEJÁ FATURADO POR "B" e "D" (15% + 15%) DIRETAMENTE A CPFL.
- b) 20% DE SUBCONTRATAGEM SEJÁ FATURADO AO CONSÓRCIO "A+C", POR "B" e "D" (10% + 10%).

NESSE CASO, A BREVIAÇÃO DE IMPORTOS E DA CPFL, SENDO DESCONTADOS OS RESPECTIVOS PARCIPAÇÕES DE "B" E "D".

CASO O PERCENTUAL DE FATURAMENTO DIRETO A CPFL SEJA ELIMINADO PARA SOI. OU, NA DEFINIÇÃO DO PREÇO FINAL DE "A+C" SEJA INCLUIDA ESSA BREVIAÇÃO, FICA SEM EFEITO A PRESENTE CLÁUSULA.

⁵⁸⁴ Indicada como “Siemens”, fabricante dos trens.

VERSÃO PÚBLICA

201/03
Fin 702

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCOS, FEES E ADMINISTRAÇÃO, FICARÃO INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSE CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPОСTOS, TAXAS E ADMINISTRATIVOS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESTE ITEM, SERÁ MOTIVO DE ACONTECER POSTERIOR.

A JF
 B XI
 C Ju
 D JF

201/03
Fin 709 03/03

RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELETÉTRICA: M.T. + CONTROLE + PANTÓGRAFO + CONVERTER + ARMÁRIO AT/BT + ATC + RÁDIO	A
50%	MECÂNICA: TRUQUE + ACT + FREIO + A/C + APARÊNCIA GERAL + PNEUMÁTICA + LIMPEZA + PORTAS	C/B

SIEMENS		
25%	MOBILIZAÇÃO+ VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA + LIMPEZA + A/C + INTERIOR DOS CARROS	B
25%	ELETÉTRICA: CADEIA DE TRAÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A/C

Ju J J d

VERSÃO PÚBLICA

1985. Além disso, evidencia-se mensagem eletrônica apreendida na Alstom, enviada ao Sr. Antonio Charro (Alstom) – originariamente recebida do Sr. Juan Maria Iniguez (Alstom) – referente aos acordos para divisão do escopo da licitação relativa à Série 2100. Ressalta-se que o e-mail foi enviado logo em seguida da vitória do Consórcio Consmac (fls. 1274/1380 do “Apartado”, grifos nossos):

Após acordos com as empresas concorrentes (Bombardier-T'Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo Consórcio CONSMAC (Altsom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)

1986. Em tal mensagem eletrônica foi anexado documento intitulado “divisão escopo.doc”, trazendo o detalhamento da divisão entre as empresas envolvidas no acordo colusivo, bem como informações a respeito da majoração de preços que a subcontratação impactaria na formação de preços do Consórcio (fls. 1147 do “Apartado”, grifos nossos):

Ref.: Manutenção Preventiva e Corretiva da frota de 48 TUE's da série 2100 da CPTM.

Ass.: Divisão da contratação.

Consórcio composto por ALSTOM e CAF;

Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, T TRANS e TEMOINSA;

Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio (ALSTOM + CAF) alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58.

A divisão física do escopo ficou combinada como a seguir:

- ✓ ALSTOM: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas elétricos;
- ✓ CAF e BOMBARDIER: Manutenção preventiva e corretiva dos sistemas mecânicos, pneumáticos, de freio e convertidor e Melhoria de projeto (Corte de freio no 4º ponto da tração)
- ✓ TEMOINSA: Manutenção preventiva, corretiva e Revisão Geral do sistema de Ar condicionado, interiorismo dos carros, som e iluminação da cabine e salão dos carros e Melhoria de Projeto (instalação de pega-mão na região de portas dos carros);
- ✓ T TRANS: Mobilização (obras civis e equipamentos), Melhorias de Projeto (instalação de janelas em 34 TUE's e de taquimetria na frota), Execução de RG em 24 TUE's e aplicação de itens vandalizáveis; (...)

1987. Quanto ao documento supracitado, importante destacar que as empresas a serem subcontratadas, quais sejam: Bombardier, T'Trans (integrante do consórcio Trem Azul) e a

VERSÃO PÚBLICA

própria Temoinsa, em conjunto com a Siemens (Consórcio TS), haviam se apresentado como licitantes independentes no certame, atuando como concorrentes do consórcio Consmac.

1988. Por fim, quanto a documento arrecadado na sede da própria Temoinsa, trata-se de fax datado de 04 de dezembro de 2002, após a assinatura do contrato da Série 3000 pela Siemens, contendo reprodução de mensagens eletrônicas trocadas entre os Srs. Everton Rheinheimer (Siemens) e Alvaro Colomer⁵⁸⁵ (Temoinsa), bem como de anotação manuscrita do Sr. Maurício Memória (Temoinsa), que menciona reunião deste com Ronaldo Cavalieri (Siemens), a ser encaminhada ao Sr. Everton Rheinheimer (Siemens) – que traz indicativos de que a Siemens havia se comprometido a subcontratar a Temoinsa para prestação de parcela do escopo dos serviços da Série 3000, tendo, contudo, optado por subcontratar a MGE (fls. 270/279 do “Apartado”, tradução livre, destaque nossos):

De: <dsiles@temoinsa.com>

Para: <tmichile@temoinsa.tie.cl>

Enviada em: sexta-feira, 29 de novembro de 2002, 09:05

Prezado Sr. Colomer,

Decidimos aceitar sua oferta como confirmada abaixo e lhe enviaremos, nos próximos dias, um rascunho do contrato a ser assinado entre nossas empresas para comentários.

Com relação à participação da TMI nos 10 MEU's, lamentamos informar que isso não é possível devido ao fato de que já subcontratamos o respectivo escopo de trabalho à MGE.

Atenciosamente,

Everton Rheinheimer

----- Mensagem Original -----

De: acolomerc@temoinsa.com [mailto:acolomerc@temoinsa.com]

Enviada em: segunda-feira, 28 de outubro de 2002, 04:48

Para: EVERTON RHEINHEIMER; jvega@ssa.siemens.es

Assunto:

Prezado Sr. Rheinheimer,

Gostaria de esclarecer nossa última oferta feita em Madri em 3/10/02, a qual não foi alterada:

⁵⁸⁵ O Sr. Alvaro Colomer terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

A TMI oferece a vocês em Madri, na presença do Senhor Julio Veja e com relação à contratação de 48 trens da CPTM série 2100:

- a) Pagamento por Mauricio Memoria (de sua comissão) de uma taxa total de R\$ 1.000.000,00 líquido, por exemplo: todas as taxas pagas por ele ou sua empresa.
- b) Pagamento pela Temoinsa Brasil/Espanha de uma taxa total de R\$ 1.500.000,00.
- c) Ambos os pagamentos a serem feitos de acordo com o cronograma de pagamento do contrato (60 meses) e, obviamente, ajustados de acordo com a fórmula de ajuste de preço do contrato.

Estes pontos coincidem exatamente com os conteúdos de seu e-mail, nos mesmo pontos a), b) e c) e foi dito, e, pelo presente, confirmado novamente hoje pela TMI.

Na reunião e em relação ao parágrafo d) de seu e-mail, nosso Sr. Amador Rodriguez também lhe mostrou nosso interesse em continuar colaborando com vocês na manutenção dos 10 EMU's série 3000, na medida em que se refere ao nosso escopo de fornecimento (ar condicionado, telink e interiores), uma vez que entendemos, logicamente, que, em virtude de nossa consideração de fornecedores desses equipamentos à Siemens, nós podemos fazer este trabalho muito bem.

Portanto, nossa proposta, firme e confirmada, conforme os parágrafos a, b & c não muda e continua em vigor.

A colaboração na manutenção dos 10 EMU's é uma proposta da TMI, (proposta da TMI como a continuação das conversas previamente ocorridas a esse respeito), não um requisito.

Na TMI, tanto o Sr. Mauricio Memoria quanto o Sr. Amador Rodriguez e eu não tentamos mudar as propostas e lamentamos pelos possíveis mal-entendidos que possam ter surgido.

Espero que esse email esclareça estes mal-entendidos e tomo a liberdade de enviar uma cópia desta mensagem ao Sr. Julio Vega, uma vez que ele estava presente durante as negociações.

Espero que nossa posição se mantenha clara para você. Sempre nos esforçamos para cumprir nossos compromissos com todos os grandes e pequenos clientes e fornecedores, já que, em longo prazo, é a única forma de construir relações de confiança entre as partes dos contratos. Lamentamos, novamente, pelos possíveis mal-entendidos a este respeito.

Aguardamos sua decisão final. Atenciosamente,

Alvaro Colomer

1989. Nota-se que o e-mail acima faz referência a duas licitações: Série 2100 e 3000, corroborando o acordo celebrado entre Siemens, Temoinsa e Mitsui, conforme memorando de entendimentos firmado entre as empresas, mas que, segundo os Signatários não foi implementado por descumprimento pelo Sr. Maurício Memória (Temoinsa) das condições de

VERSÃO PÚBLICA

cooperação entre as empresas. Assim, ao contrário do combinado inicialmente, ocorreu a subcontratação da MGE pela Siemens na Série 3000, em vez da contratação da Temoinsa.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) – CPTM

1990. Conforme já detalhado ao longo da Seção III, restou comprovado que Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, T'Trans, MPE e MGE celebraram acordo anticompetitivo envolvendo a 2^a rodada de manutenções dos TUEs Séries 2000, 2100 e 3000, realizada entre 2006 e 2008, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a rodada de manutenção, condutas essas que ainda contaram com coordenação e auxílio das consultorias Procint e Constech.

1991. O primeiro documento a ser evidenciado quanto à participação da empresa no conluio, é o de fls. 372/373 do “Apartado”, no qual, em 12 de março de 2007, portanto antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, o Sr. David Lopes enviou e-mail aos Srs. Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo

VERSÃO PÚBLICA

colusivo fosse implementado nos termos propostos (fls. 372/373 do “Apartado”, destaques nossos):

divisão anterior a valores atuais			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Contrato	TUE	carros	total carros						
Consmag	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244		14.175.600	47.022.163
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188			
serie 3000	10	4	40			49.020.000			
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização			102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401
Total Geral			443.159.924						

Manutenção			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Contrato	TUE	carros	total carros							
Consmag	48	3	144		15		61	68		144
Cobraman	30	4	120	42	42					120
Cob Adt	12	4	48	24		24				48
BV 5500	12	2	24		16		8			24
serie 3000	10	4	40			40				40
serie 4400	32	3	96			30			33	96
1700	25	4	100	40	40	20				100
			572	106	92	101	70	69	33	33
				Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%
								5,8%	5,8%	5,8%
Fat. Mês		20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000	660.000
										660.000

Rev. Geral			A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Contrato	TUE	carros	total carros							
Consmag	24	3	72				36	36		72
serie 3000	5	4	20			20				20
Cobraman	28	4	112	30	30	30				90
			204	30	30	30	20	36	36	0
				Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%	17,6%
									0,0%	0,0%
Fat.		600.000	122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000	-
Manutenção e Revisão Geral		808.800.000	145.200.000	128.400.000	139.200.000	96.000.000	104.400.000	103.200.000	39.600.000	39.600.000

Aumento Real	82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%	
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	-------	--

Legenda:

A: Alstom; B: Bombardier; C: CAF; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Teojofran; TM: Temoinsa; TT: T'Trans

1992. Mais tarde, tal como apontado em documento arrecadado na Alstom, em 16 de abril de 2007, Cesar Ponce de Leon enviou e-mail ao Sr. Luiz Ferrari (ambos da Alstom), no qual relata conversa telefônica com o Sr. Maurício Memória (Temoinsa). Segundo o relato, ambos conversaram acerca das audiências públicas preparatórias para licitações de manutenção e reabilitação dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, tendo sido informado que a Procint estava atuando, mas que não se deveria excluir do acordo as empresas Temoinsa, Teojofran, IESA e NPE (possivelmente MPE): deveriam, enfim, fazer um acordo como o do passado (fls. 1262/1264 do “Apartado”, tradução livre):

Luiz Fernando,

na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procint está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoinsa, a Teofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha?? (grifos nossos)

VERSÃO PÚBLICA

1993. Em outro email apreendido na Alstom, enviado no mesmo dia, cerca de três horas após o e-mail acima, o Sr. Luiz Ferrari (Alstom) responde ao Sr. César Ponce de Leon (Alstom) – com cópia para o Sr. Ruy Grieco (Alstom) – informando que estavam conversando “entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa”, indicando que as grandes empresas que haviam se sagrado vencedoras dos certames realizados em 2001-2002 – Alstom, Bombardier, CAF e Siemens – haviam retomado negociações para dividir as licitações relativas às licitações para manutenção dos trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 (fls. 1337/1338 do “Apartado”, grifos nossos):

Cesar, bom dia

Teremos 3 audiências públicas nos próximos 30 dias - Série 2000 (COBRAMAN II), série 3000 (SIEMENS) e série 2100 (CONSMAC).

A situação é a seguinte:

Estamos repensando a participação da Procint (não é confirmada sua participação);

Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa;

MPE e TTRANS, normalmente mais agressivas, poderão ser problema.

A primeira audiência pública será amanhã, para a série 2000 - te mantendo informado.

Outro ponto importante - o COBRAMAN I só pode ser aditado por "contrato emergencial", mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Aí existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos próprios (acho pouco provável).

Saludo,

Luiz Fernando

1994. O e-mail acima, embora seja interno de representantes da Alstom, corrobora a narrativa de que as empresas que se apresentaram como concorrentes nos certames mantiveram contatos ilícitos, tendo em vista que o documento supracitado claramente demonstra o repasse de conversas externas – entre representantes da Alstom e das empresas Tejofran, Iesa, MGE e Temoinsa -, para os demais participantes do cartel.

1995. Adiante, em 13 de junho de 2007, o Sr. David Lopes enviou e-mail para o Srs. Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran). Intitulada “Reunião 13/jun/07”, tal mensagem traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁵⁸⁶ (fls. 621/623 do “Apartado”):

“Vejam o que discutimos e o que combinamos.

⁵⁸⁶ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver.xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

VERSÃO PÚBLICA

David”

Atual		Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.325,00	Fat anual	55%
ABC		67,7%	58%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	Alston	32%
CAF	20.513,00	23,1%	19,7%	27.008,35	CAF	32%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,2%	24.945,17	Bombardier	32%
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	15.105,75	Siemens (4)	54%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Demais (2)	129%

(1) - Temoinsa, Ttransz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttransz, Tejofran, MPE, Inepar

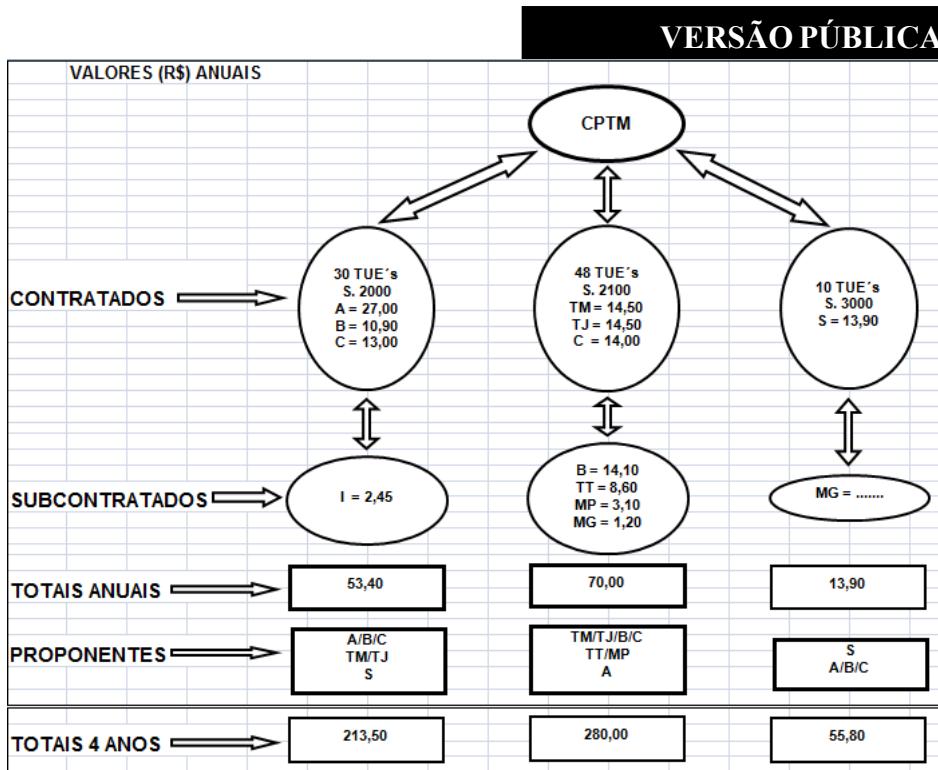
(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

Atual		Atual	Proposta	Proposta		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	151.485,00	Fat anual	71%
ABC		67,7%	61%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	Alston	55%
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68	CAF	55%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	29.418,51	Bombardier	55%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	15.105,75	Siemens	54%
Demais	18.854,00	21,3%	29%	43.257,38	Demais	129%

4 anos	por ano
Série 2000	213.500,00
Série 2100	280.000,00
Série 3000	55.800,00
	549.300,00
	137.325,00



1996. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁵⁸⁷, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, T'Trans, Tejofran, MPE e IESA) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento⁵⁸⁸ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

1997. Verifica-se que os documentos têm data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências, o que demonstra que as empresas estabeleceram contato para dividir o escopo das licitações mencionadas, já que tal riqueza de detalhes, envolvendo tantos concorrentes, não seria factível de ser elaborado apenas como um estudo interno da Temoinsa.

1998. Nova tabela apreendida na Temoinsa, de 20 de junho de 2007, traz a previsão de faturamento anual e mensal para as empresas TMI (Temoinsa), TJ (Tejofran), C (CAF), B (Bombardier), TT (T'Trans), MPE e MGE, caso a divisão de mercado fosse implementada nos termos propostos. Ademais, há a indicação de como a Temoinsa iria dividir os frutos do acordo colusivo internamente (fls. 559 do “Apartado”, destaque nossos):

⁵⁸⁷ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

⁵⁸⁸ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

VERSÃO PÚBLICA

Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)	GR	MAT.	30%	0,7275
Fat. anual	88.630,00		100% 100%	55%	MO	70%	0,8575
ABC			137.325,00	Fat. anual	TMI	14.500,00	1.208,33
Alston	20.513,00	67,7% 23,1%	58% 19,7%	ABC	TJ	14.500,00	1.208,33
CAF	20.513,00	23,1% 21,4%	19,7% 18,2%	27.008,35	Alston	14.000,00	1.166,67
Bombardier	18.946,00			27.008,35	CAF	14.100,00	1.175,00
Siemens	9.804,00	11,1%	11,0%	24.945,17	Bombardier	8.600,00	716,67
Demais (1)	18.854,00	21,3%	31,5%	43.257,38	Siemens (4)	3.100,00	258,33
					MGE	1.200,00	100,00
						70.000,00	5.633,33

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran
(2) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran, MPE, Inepar
(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000
(4) - Siemens, MGE

OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos séries 2000 somente para ABC

Atual	Atual	Proposta	Proposta	GR
Fat. anual	88.630,00		151.485,00	Fat. anual
ABC		100% 67,7%	100% 61%	71%
Alston	20.513,00	23,1%	21,0%	ABC
CAF	20.513,00	23,1%	21,0%	31.851,68
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,4%	31.851,68
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	Bombardier
Demais	18.854,00	21,3%	29%	29.418,51
				55%
				55%
				55%
				54%
				129%

4 anos por ano

Série 2000	213.500,00	53.375,00
Série 2100	280.000,00	70.000,00
Série 3000	55.800,00	13.950,00
	549.300,00	137.325,00

1999. Além disso, ainda antes da apresentação das propostas⁵⁸⁹, em 13 de julho de 2007, o Sr. David Lopes envia mensagem eletrônica ao Sr. Wilson Daré (ambos da Temoinsa) – intitulada “mapa da divisão” –, na qual anexa o documento, que contém detalhamento da divisão das licitações das Séries 2000, 2100 e 3000. No caso, traz previsão específica de que os vencedores da licitação para a Série 2100 (Alstom, Bombardier e CAF) deveriam destinar 40% do valor do contrato para a Temoinsa e Tejofran (fls. 448/449 do “Apartado”):

Daré

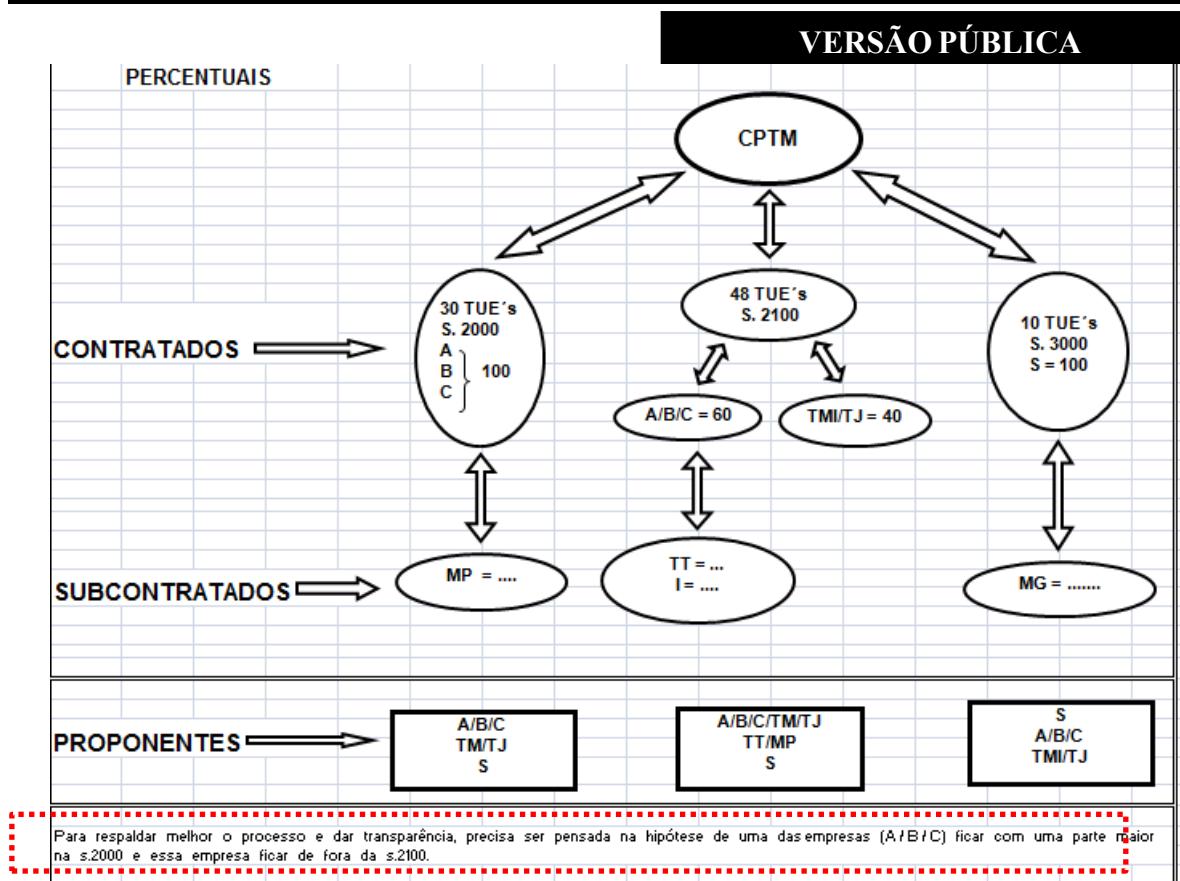
Desculpe não ter enviado ontem.

Nos nossos 40% significam 14.000/ano para a TMI e 14.000/ano para a TEJ.

abraços

David Lopes

⁵⁸⁹ Em 28 de setembro de 2007.



2000. Com efeito, merece destaque o fato do documento acima tratar da formação de consórcios diferentes, em licitações diferentes, e não de um consórcio legítimo, em que uma empresa recorre a outra para juntas ofertarem uma proposta mais competitiva. Tal como ressaltado no mérito da presente Nota Técnica, embora a participação de empresas por meio de consórcios em licitações seja lícito, no caso em tela, porém, as empresas mantiveram contato para definirem, conjuntamente, como os consórcios e as empresas participariam das licitações, alocando previamente as concorrências para manutenção das Séries 2000, 2100 e 3000.

2001. Dessa forma, tais conjecturas não foram feitas por motivos técnicos e/ou financeiros, mas, sim, para dividir o escopo da licitação, beneficiando ao máximo os participantes do cartel.

2002. Além disso, outros documentos comprovam a existência do acordo. Nesse sentido, destaca-se e-mail apreendido na Alstom, trocado entre vários concorrentes. Com efeito, em 02 de agosto de 2007, o Sr. Luiz Ferrari (Alstom) encaminha e-mail ao Sr. Rubens Rezende⁵⁹⁰ (Alstom), que havia lhe sido enviado pelo Sr. José Uribe Regueiro (CAF). Originariamente intitulado “reunião de ontem” e enviado pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) ao Srs. José Regueiro (CAF) e Maurício Memória (Temoinsa), a série de mensagens aborda negociações entre funcionários da Temoinsa, através do Sr. Maurício Memória, e Alstom, por meio do Sr. Luiz Ferrari, relembrando que eram empresas de consórcios concorrentes, a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM (fls. 1214/1215 do “Apartado”, grifos nossos):

⁵⁹⁰ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>

02/08/2007 16:00

To <carlos.levy@br.transport.bombardier.com>, Luiz-Fernando
FERRARI/BRSAO01/ Transport/ALSTOM@GA, "agenor"
<agenor@cafbrasil.com.br>

cc

Subject Fw: reunião de ontem

Na minha opinião revalidar a planilha nos leva para a opção apresentada por Telmo ontem: menor percentual ABC e Temoinsa + Tejofrán com os percentuais mais altos dentro do contrato (líderes). Qual a aportação da Tejofran (sócio da Temoinsa?).

Sds

Uribe

----- Original Message -----

From: [Telmo Giolito Porto](#)

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@asanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:45 PM

Subject: reunião de ontem

ET: Acho que alternativa seria revalidar ou aprimorar a planilha objeto das reuniões anteriores de Maurício e Ferrari.

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

VERSÃO PÚBLICA

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço,Telmo

2003. O documento acima evidencia de forma clara e incontestável que a Temoinsa juntamente com outras empresas, que se apresentaram como concorrentes nos certames, tratavam abertamente do acordo anticompetitivo.

2004. Além disso, verificou-se que a Temoinsa, tal como demonstrado ao longo dos documentos, através do consórcio em que fazia parte (SERVEFER, composto pela Temoinsa e Tejofran) apresentou proposta de cobertura, tendo em vista que o valor da sua proposta, de R\$ 213.436.255,24, tinha uma pequena margem de diferença daquela apresentada pelo consórcio Cobraman II (Alstom, Bombardier e CAF), cuja proposta foi de R\$ 213.016.649,36.

(iii) Manutenção dos trens das Séries Série 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM

2005. Da mesma forma, a Temoinsa também participou de acordos anticompetitivos no projeto de Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3^a rodada (2011 a 2013) – CPTM.

2006. Conforme detalhado ao longo do mérito e brevemente destacado abaixo, restou comprovado que o acordo competitivo existente entre Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, Temoinsa, Tejofran, T'Trans, MPE, MGE e Serveng também se estendeu à 3^a rodada de manutenções conduzida pela CPTM no período de 2011 a 2013. Em síntese, as empresas definiram e dividiram quem seriam as empresas/consórcios vencedores para manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 e quem seriam as empresas subcontratadas, utilizando as mesmas estratégias verificadas na 1^a e 2^a rodada de manutenção.

25. Ainda antes da disponibilização dos editais, em 02 de fevereiro 2011, o Sr. Manuel Filho envia e-mail ao Sr. Telmo Porto (ambos Tejofran), com assunto “Manutenção CPTM”, a indicar que as empresas já teriam começado a conversar sobre tais licitações para definição dos vencedores (fls. 658/659 do “Apartado”, grifos nossos):

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]

O Cobraman extendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10 [Série 3000]

VERSÃO PÚBLICA

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e T'TRANS sem atestado continuam prestando serviço no contrato

Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. **Falei com BT e Alstom que também acham bom e não fariam oposição.**

Faltam os espanhóis.

(...)

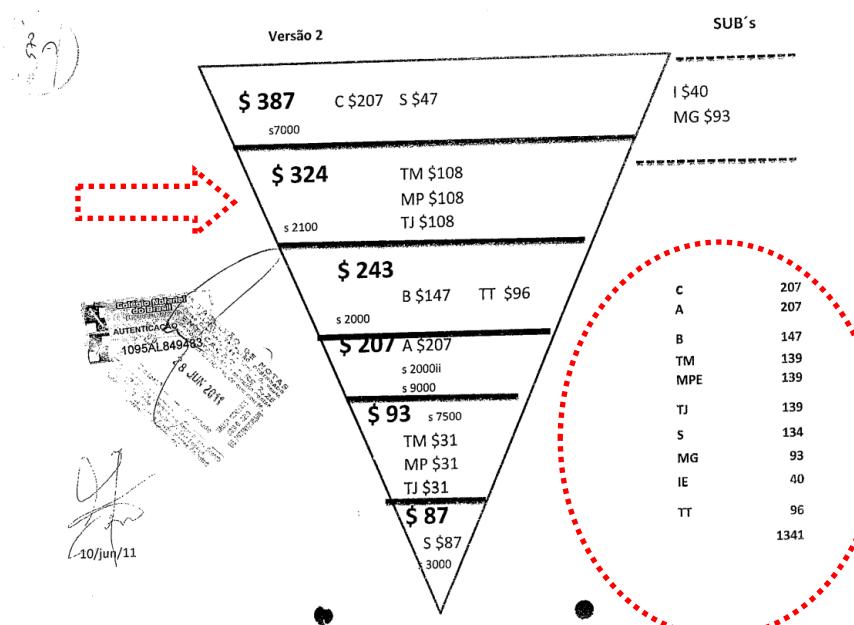
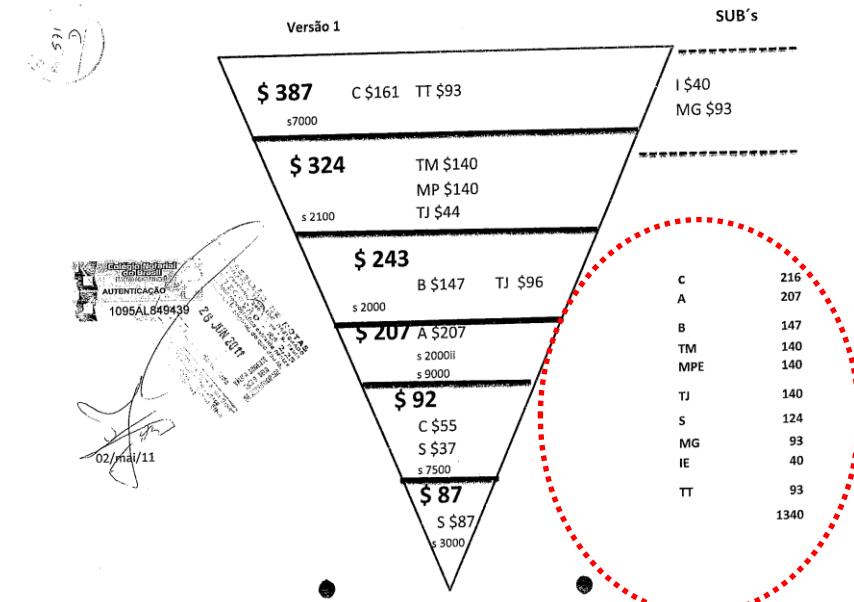
Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). **Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isso.**

Qual a sua sugestão para os próximos passos?

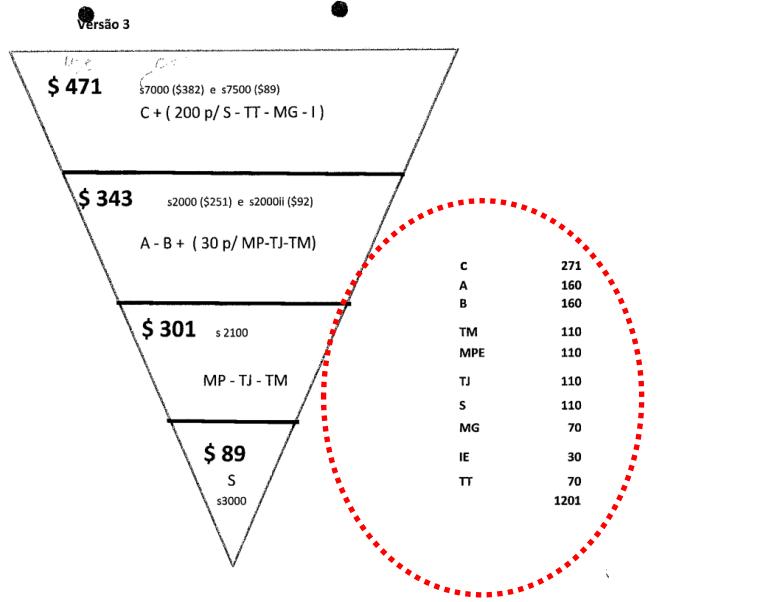
2007. Ora, mesmo antes das disponibilizações dos editais, veja-se que, como demonstra o documento acima, a Temoinsa já estava em contato com, ao menos, as empresas Alstom, Bombardier, CAF (“os espanhóis”), Tejofran (TJ) e MPE. Conforme depreende-se do mérito, tais empresas apresentaram-se como concorrentes em diversas das licitações promovidas na 3^a rodada de certame, dando continuidade aos acordos anticompetitivos implementados na 1^a e 2^a fase e já exaustivamente exemplificados.

26. Corroborando com exposto, o documento abaixo, apreendido na sede da própria Temoinsa, demonstra, tal como verificado várias vezes ao longo do processo, que as empresas previamente à licitação já conversavam sobre os vários cenários dos consórcios, de forma a dividirem arbitrariamente o mercado. Reforça-se que tais documentos apresentavam selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio. Foram encontradas três versões do documento, anteriores ao lançamento do edital, o qual é estruturado em forma de pirâmide, ordenando as licitações por nível de faturamento esperado (fls. 200/212 do “Apartado”):

VERSÃO PÚBLICA



VERSÃO PÚBLICA



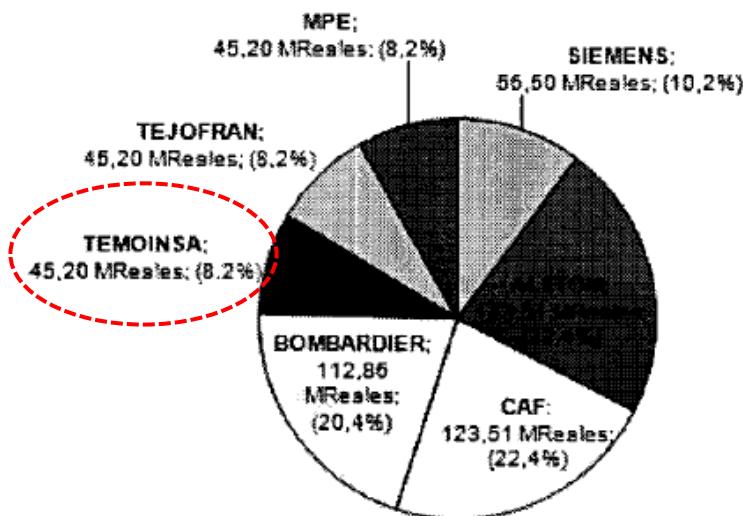
2008. Nesse contexto, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada em 12 de maio de 2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), por mensagem eletrônica intitulada “Manutenção – 2011 – Distribuição” (fls. 558 do “Apartado”). Assim, o título comprova que as “pirâmides invertidas” são relacionadas às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão das indicações das Séries (s7000, s2100. S2000 e etc.).

2009. Da mesma forma, a CAF produziu tabela – em 31 de maio de 2011 – a qual constava as propostas de divisão do objeto das licitações, na qual eram determinadas tanto as empresas que seriam as vencedoras do certame, quanto aquelas que seriam subcontratadas (fls. 3762 do “Apartado”, destaque nosso):

VERSÃO PÚBLICA

Serie 3000		Fabricante: Siemens	%	Mill. Reales (4 años)	%	Mill. Reales
SIEMENS	100%	56,5	subcontrata a:	MGE	40%	22,6
Serie 2100 (Consorcio Comafra)		Antigua RENFE 440	%	Mill. Reales (4 años)	%	Mill. Reales
ALSTOM	17,33%	48,96	subcontrata a:	TTRANS	10% del contrato total	28,25
CAF	17,33%	48,96	subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
BOMBARDIER	17,33%	48,96	subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
TEMOINSA	16%	45,20	subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
TEJOFRAN	16%	45,20				
MPE	16%	45,20				
Serie 2000 (Consorcio Cobraman I)		Fabricación Cofesbra	%	Mill. Reales (4 años)	%	Mill. Reales
ALSTOM	35%	74,55	subcontrata a:	IESA	12,5% del contrato total	26,63
CAF	35%	74,55	subcontrata a:	IESA	4,2% del contrato total	8,88
BOMBARDIER	30%	63,90	subcontrata a:	IESA	4,2% del contrato total	8,88
RESUMEN DE REPARTO		% del total	Mill. Reales (4 años)	Mill. Reales		
SIEMENS	10,2%	56,50	del cual subcontratan	22,6 (40%)		
ALSTOM	22,4%	123,51	del cual subcontratan	18,3 (15%)		
CAF	22,4%	123,51	del cual subcontratan	18,3 (15%)		
BOMBARDIER	20,4%	112,86	del cual subcontratan	18,3 (16%)		
TEMOINSA	8,2%	45,20				
TEJOFRAN	8,2%	45,20				
MPE	8,2%	45,20				

REPARTO TOTAL



2010. Ademais, tal como demonstrado no mérito, e-mails trocados entre integrantes da Tejofran em 05 de outubro de 2011, narrava o processo de negociação para divisão do mercado e, também a realização de reunião entre concorrentes que ocorria em uma sexta-feira, dia 03 de outubro de 2011, na casa de David Lopes, da Temoinsa (fls. 662/664 do “Apartado”).

2011. Corrobando com a existência de tal reunião, ocorrida no dia 03 de outubro de 2011, na casa de David Lopes, da Temoinsa, destaca-se tabela arrecadada na CAF – elaborada, em 23

VERSÃO PÚBLICA

de novembro de 2011, mas que faz referência à reunião realizada em 03 de outubro de 2011. O documento identifica as empresas responsáveis pela prestação dos serviços nos contratos então vigentes, há a proposta de divisão do objeto das licitações que ainda seriam realizadas em futuro próximo, com definição das empresas vencedoras dos certames e daquelas que seriam subcontratadas (fls. 2578/2581 do “Apartado”, destaque nossos):

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALMENTE			Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011 (dato de Aenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MPT	TM	TJ	E	T	MB
Serie N° carros	Fabricante	Mantenimiento actual													
COBRAMAN 2000	120	A/B/C Subcontratan IE (12,5%)	A (35%)B (30%)C (35%)	A (31%), B(160)-A subcontrata	R\$ 232.500.000 (30) a IE	R\$ 251.000.000	31	160	30						25
COFESBRA 2070	48	A/B/C			R\$ 95.500.000 A (32)	R\$ 92.000.000	32								32
COMAFER 2100	144	RENFE TT (10%)	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%)TT (10%)VTR (16%)MPT (16%) Subcontratan		R\$ 331.500.000 MP (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000			100	100	100				300
S 3000	40	S (40%)	S (100%) Subcontrata MG		R\$ 84.000.000 S (89)	R\$ 89.000.000		89							89
40 TRENES DE C (Nuevos) 7000	320	C			R\$ 374.000.000 (70) y MG (68)	R\$ 382.000.000	252			70	60				382
8 TRENES DE C (Nuevos) 7500	64	C			R\$ 88.000.000 C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000	45	44						89	
9 TRENES DE A (Nuevos) 9000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000 NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA	NO SE LICITA		25	25	25						100
	808		Total R\$1308.500.000	Total R\$1203.000.000		237	222	114	185	100	100	100	30	70	60
						322	247	139	210						
NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA															

Reunion Previa			
197.123.505,98	A	16%	
143.266.932,27	B	12%	
383.609.561,75	C	32%	
89.000.000,00	S	7%	
390.000.000,00	NF	32%	grandes
Incrementar NF		hasta 460.000.000,00	
Quitar Fabricantes (+10%)		70.000.000,00	
A		19.058.903	
B		13.851.775	
C		37.089.322	
Nuevo Status			
178.064.603	A		
129.415.157	B		
346.520.239	C		
89.000.000	S		
460.000.000	NF		
1.203.000.000			
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR			

VERSÃO PÚBLICA

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALEMENTE								Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	C	A	S	B												
COBRAMAN	2000	120	A/B/C A (35%)/B (30%)/C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5		30							251		
COFESBRA	2070	48	A/B/C A (17,33%)/B (17,33%)/C (17,33%)/TJ (16%)/TM (16%)/MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80										52		
COMAFER	2100	144	RENFE R (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000					100	100	100					300		
S	3000	40	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000			89									89		
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52				70	60				382		
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	R\$ 89.000.000	68	21										89		
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	25	25	25	25								100		
					SIN 9000	R\$ 1.203.000.000	346,5	178	89	129,5	100	100	100	30	70	60			
					CON 9000	R\$ 1.303.000.000	371,5	203	114	154,5	100	100	100	30	70	60			
					% PARTICIPACION	SIN 9000				28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	8,3%	8,3%	8,3%	2,5%	5,8%	5,0%
						CON 9000				28,5%	15,6%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%

2012. Por fim, a fim de demonstrar de forma inegável o envolvimento da Temoinsa, ressalta-se e-mail enviado em 01 de agosto de 2012 (portanto antes da apresentação de propostas), por Wilson Daré (Temoinsa) a destinatário não identificado (mcrpar@ig.com.br), na qual anexara tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, T’Trans, Siemens, IESA e Serveng), sendo que essas empresas logo após apresentaram propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”, destaque nosso):

SERIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tt	S	Ie	se
2000	307,00	145.382		161.770								
2070	109,00		49.132									60.000
2100	332,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00									97.881		
7000	401,00		255.263					69.470	76.130			
7500	92,00	38.809	52.931									
TOTAL	1.339,00	209.351	357.326	161.770	102.267	102.267	102.267	69.470	76.130	97.881		60.000
%	15,64%	26,69%	12,08%	7,64%	7,64%	7,64%	7,64%	5,19%	5,69%	7,31%		4,48%
%	15634,87677%	26686,03435%	12081,40403%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,58626%	7310,00747%		4480,95594%
											A = 9,5	
											B = 9,5	
											C = 9,5	
												28,5

(iv) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo

2013. No que se refere a Reforma das Linhas 1 e 3, segundo apurado, os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, T’Trans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) dividiram entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); Lote 1B (26 trens da Linha 1 – Azul);

VERSÃO PÚBLICA

Lote 2 (25 trens fabricados pela Cobrama da Linha 3 – Vermelha); e Lote 3 (22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3 – Vermelha).

2014. Ao final do processo licitatório, os lotes ficaram alocados da seguinte forma: Lote 1A (Consórcio Modertrem - Alstom/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT Linha Azul - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTRENS - MPE/T'Trans/ Temoinsa); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/Iesa).

2015. Documento que comprova a divisão de escopo do projeto de reforma das linhas 1 e 3 é a tabela apreendida tanto na CAF (fls. 2329 do “Apartado”) quanto na Temoinsa (fls. 540 do “Apartado”). Essa tabela menciona uma reunião entre as “10 empresas”, em 23 de setembro de 2008⁵⁹¹ – sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, T’Trans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Conforme se observa⁵⁹², foram levantadas quatro opções de divisão do projeto – que contemplariam oito [MGE, Siemens (“Si”), Temoinsa (“TMI”), MPE, Bombardier (“Bo”), CAF (“C”), T’Trans (“TT”) e Alstom (“A”)] das nove empresas que realizaram visita técnica –, inclusive com destaque que a 4^a opção seria a melhor:

**MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO**

1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)		
* considerando IEZA como flutuante (não da para flutuar)		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75
MGE = 0,645	TT = 1,0	IEZA = não cabe
TJ = 0,645		
IEZA = 1,00 *		
8,49	3,89	3,44
TMI e/ou IEZA fariam parte do(s) outros lotes		
Valores considerando divisão em 16 lotes		
2a. OPÇÃO		
Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.		
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
IEZA = 1,0		
8,49	3,89	3,44

⁵⁹¹ Esclarece-se que apesar de constar na Nota Técnica de Instauração que o documento seria de 23 de setembro de 2009, verifica-se que o documento data de 23 de setembro de 2008, conforme cópias acostadas aos autos, e, portanto, tal fato afasta a alegação da Temoinsa de que a tabela seria de 23 de março de 2009, data posterior à abertura das propostas comerciais, que já seriam de conhecimento público.

⁵⁹² Destaques nossos.

VERSÃO PÚBLICA



3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
<i>Si = 3,0</i>	<i>C = 1,89</i>	<i>A = 2,69</i>
<i>Bo = 3,0</i>	<i>MPE = 1,0</i>	<i>IESA = 0,75</i>
<i>TMI/TI = 1,6</i>	<i>TT = 1,0</i>	
<i>MGE = 0,64</i>		
<i>IESA = 0,25 (sub)</i>		
8,49	3,89	3,44

A MELHOR		
4a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
<i>Si = 3,015</i>	<i>C = 1,93</i>	<i>A = 2,44</i>
<i>Bo = 3,015</i>	<i>TMI = 0,80</i>	<i>IESA = 1,00</i>
<i>TJ = 0,645</i>	<i>TT = 1,16</i>	
<i>MGE = 0,645</i>		
<i>IESA = 1,17</i>		
8,49	3,89	3,44

2016. Aponta-se que o documento foi encontrado em duas empresas diferentes – que, ressaltando, não integraram um mesmo consórcio em nenhuma das duas licitações em análise –, a indicar que estariam construindo cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

2017. Além do mais, documento apreendido na própria Temoinsa evidencia a divisão do escopo desse projeto é a tabela reproduzida abaixo, que traz “proposta para nova divisão” do Lote 1. A tabela propõe duas divisões do lote 1 entre Alstom, MGE, Iesa, MPE, Temoinsa e T’Trans já dividindo o valor total referente ao primeiro lote, de R\$ 850.000.000,00⁵⁹³ entre as empresas (fls. 554 do “Apartado”, destaque nosso):

LOTE 1 - 51 TRENS METRO PROPOSTA PARA NOVA DIVISÃO		
850.000.000		
ALSTOM	220	220
MGE	130	130
IESA	50	125
MPE	150	125
TMI	150	125
TI	150	125
	850	850

2018. Finalmente, mais um documento apreendido na Temoinsa evidencia a divisão de escopo da Concorrência nº 41377213, publicada diante da ausência de vencedor do lote 1 da concorrência nº 41377212 (fls. 544/545 do “Apartado”, destaque nossos). O documento tem data de criação de 23 de março de 2009 e traz referência a uma revisão ocorrida em 19 de março de 2009 (antes da apresentação das propostas). Como se observa abaixo, a “proposta de

⁵⁹³ Relembrando que o orçamento estimado pelo Metrô São Paulo era de R\$ 849.010.161,50.

VERSAO PÚBLICA

redivisão de escopo”, incluindo os novos Lotes 1A e 1B, já trazia os exatos valores vencedores, mesmo antes da apresentação das propostas pelos consórcios licitantes (24 de abril de 2009):

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	250.461.333,33	125.230.666,67	166.823.208,10	165.890.877,05	191.063.815,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00

* JÁ DEFINIDOS

Explicações	Noo lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consorcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IE&A ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans. No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))
--------------------	---

2019. Por fim, em conformidade com esse documento e analisando os procedimentos licitatórios, percebe-se que o Consórcio Modertrem (Alstom e Siemens) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1 A da Concorrência nº 41377213, cujo valor da proposta foi de R\$ 498.990.000,00, e que o Consórcio BTT Linha Azul (Bombardier, Temoinsa e Tejofran) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1B, cujo valor da proposta foi de R\$ 504.204.628,12. Embora os consórcios tenham apresentado esses valores nas suas propostas comerciais, na fase de negociação, concordaram em reduzir os valores propostos, sendo o Lote 1A adjudicado para o Consórcio Modertrem, pelo valor de R\$ 466.165.521,56, e o Lote 1 B para o Consórcio BTT Linha Azul, pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.

2020. Assim, os documentos que comprovam os acordos colusivos acima são das mais diversas naturezas, tais como: e-mails internos relatando reuniões com concorrentes, e-mails bilaterais entre concorrentes, planilhas com divisão de mercado e escopo das licitações negociadas ou documentos apreendidos na sede das empresas Representadas, vários dos quais na própria Temoinsa.

2021. Por outro lado, não procedem os argumentos de defesa suscitados pela Temoinsa ao longo de sua defesa e de suas alegações finais perante a SG/Cade. Os seus argumentos de defesa da Representada já foram rebatidos ao longo da explicação do mérito, no momento oportuno, e, em síntese, restou demonstrado que a SG/Cade não questionou ou considerou como ilegais as figuras dos consórcios ou subcontratações previstas na Lei 8.666/93, ao contrário do reiteradamente suscitado pela empresa.

2022. Da mesma forma, esta SG/Cade não questiona que, em determinados momentos, por questões técnicas ou de complementariedade de produtos ou serviços, as empresas devem conversar com outros agentes, de forma a juntos, ofertarem em consórcio uma proposta mais competitiva. Ocorre que as provas coligidas ao longo da instrução e detalhadas ao longo do mérito e da individualização acima comprovam que (i) as empresas se reuniam desde antes do lançamento do edital para discutirem – conjuntamente – os vários cenários de consórcios e participações individuais das empresas e/ou subcontratações, de forma a dividirem o escopo da licitação e darem uma aparência de competição que de fato não existia entre elas; (ii) as discussões anticompetitivas acima não se referiam a questões técnicas, e nem possivelmente –

VERSÃO PÚBLICA

como observado em alguns documentos – resultavam em propostas mais competitivas, gerando, ao contrário do esperado, um valor mais alto para a Administração Pública, razão pela qual não procedem os argumentos da Representada.

2023. Diante disso, as condutas adotadas pela empresa Temoinsa constituem infração à ordem econômica previstas nos artigos 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

2024. Com relação as pessoas físicas empregadas da Temoinsa e participantes da conduta, passa-se a individualização da conduta desses indivíduos.

IV.1.16.1 *Amador Francisco Rodriguez Peñin*

2025. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Amador Peñin, Funcionário da Temoinsa, em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes e subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na estratégia implementada no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de Amador Peñin em conduta anticompetitiva, citam-se as fls. 270/279, 549 e 550 do “Apartado” como exemplo. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

2026. Amador Peñin participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Manutenção dos trens – 1ª rodada - CPTM e (ii) Manutenção dos trens – 3ª rodada - CPTM.

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1ª rodada (2000 a 2003) – CPTM

2027. Neste certame, evidência de sua participação no conluio, especialmente quanto as séries 2100 e 3000, por meio de contatos com concorrentes pode ser elucidada através do documento de fls. 270/279 do “Apartado”. Trata-se de e-mail arrecadado na própria Temoinsa, no qual consta uma troca de mensagens entre Álvaro Colomer (Temoinsa) e Everton Rheinheimer (Siemens).

2028. Em 17 de outubro de 2002, portanto após a assinatura do contrato da Série 3000 pela Siemens, Everton Rheinheimer alega, entre outras coisas, que (i) a Temoinsa fez uma oferta para compensar a participação da Siemens e suporte à Temoinsa quanto à licitação de manutenção dos 48 TUE's da Série 2100 (tendo em vista que, embora não tenham logrado êxito no certame, ambas as empresas participaram do certame juntas, formando o consórcio TS)

VERSÃO PÚBLICA

e (ii) recebeu uma mensagem “curiosa” de Amador Peñin, na qual este insinuou que a Siemens deveria dar à Temoinsa parte do contrato de manutenção da Série 3000 (fl. 274, tradução e destaque nossos):

Everton Rheinheimer <rheinheimer@siemens.com.br>

Para: acolomer@temoinsa.com

Cc: jvega@ssa.siemens.es “RONALDO CAVALIERI”
Ronaldo.cavalieri@siemens.com.br

Assunto: Maintenance Contract CPTM 48 MEU’s Series 2100

17/10/02

Prezado Sr. Colomer,

(...) Durante a reunião você nos fez uma oferta com relação à compensação por nossa participação e apoio à Temoinsa na adjudicação e posterior outorga de parte do contrato de manutenção dos 48 TUE’s da CPTM, Série 2100.

A nossa oferta foi a seguinte:

(...)

Não participação da Temoinsa no contrato de 10 TUE’s concedido à Siemens devido à redução na metade da participação anterior acordada no MoU entre a Temoinsa, a Mitsui e Siemens.

Achei ontem no e-mail do meu celular uma mensagem curiosa do Sr. Amador Rodriguez perguntando sobre o nosso posicionamento quanto à oferta, mas insinuando que nós agora devemos dar a Temoinsa uma parte de nosso contrato de manutenção da Série 3000 da CPTM. Esta é uma mudança na oferta anterior, a qual não podemos entender! Vocês mudaram de ideia ou é só um mal-entendido? Ontem, em uma conversa telefônica com o Sr. Mauricio Memória, ele confirmou que este novo pedido foi iniciado por ele após uma reunião em Madrid. Isto é verdade? Vocês estão retirando a oferta anterior?

2029. Posteriormente, em 04 de dezembro de 2002, Álvaro Colomer⁵⁹⁴ (Temoinsa) envia fax para Everton Rheinheimer (Siemens), o qual relatava reunião ocorrida com Amador Peñin, com indicativos de que a Siemens houvera se comprometido a subcontratar a Temoinsa para prestação de parcela do escopo dos serviços da Série 3000, tendo, contudo, optado por contratar a MGE (destaque nossos):

De: <dsiles@temoinsa.com>

Para: <tmichile@temoinsa.tie.cl>

⁵⁹⁴ O Sr. Alvaro Colomer terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Enviada em: sexta-feira, 29 de novembro de 2002, 09:05

Prezado Sr. Colomer,

Decidimos aceitar sua oferta como confirmada abaixo e lhe enviaremos, nos próximos dias, um rascunho do contrato a ser assinado entre nossas empresas para comentários.

Com relação à participação da TMI nos 10 MEU's, lamentamos informar que isso não é possível devido ao fato de que já subcontratamos o respectivo escopo de trabalho à MGE.

Atenciosamente,

Everton Rheinheimer

----- Mensagem Original -----

De: acolomerc@temoinsa.com [mailto:acolomerc@temoinsa.com]

Enviada em: segunda-feira, 28 de outubro de 2002, 04:48

Para: EVERTON RHEINHEIMER; jvega@ssa.siemens.es

Assunto:

Prezado Sr. Rheinheimer,

Gostaria de esclarecer nossa última oferta feita em Madri em 3/10/02, a qual não foi alterada:

A TMI oferece a vocês em Madri, na presença do Senhor Julio Veja e com relação à contratação de 48 trens da CPTM série 2100:

- d) Pagamento por Mauricio Memoria (de sua comissão) de uma taxa total de R\$ 1.000.000,00 líquido, por exemplo: todas as taxas pagas por ele ou sua empresa.
- e) Pagamento pela Temoinsa Brasil/Espanha de uma taxa total de R\$ 1.500.000,00.
- f) Ambos os pagamentos a serem feitos de acordo com o cronograma de pagamento do contrato (60 meses) e, obviamente, ajustados de acordo com a fórmula de ajuste de preço do contrato.

Estes pontos coincidem exatamente com os conteúdos de seu e-mail, nos mesmo pontos a), b) e c) e foi dito, e, pelo presente, confirmado novamente hoje pela TMI.

Na reunião e em relação ao parágrafo d) de seu e-mail, nossa Sr. Amador Rodriguez também lhe mostrou nosso interesse em continuar colaborando com vocês na manutenção dos 10 EMU's série 3000, na medida em que se refere ao nosso escopo de fornecimento (ar condicionado, telink e interiores), uma vez que entendemos, logicamente, que, em virtude de nossa consideração de fornecedores desses equipamentos à Siemens, nós podemos fazer este trabalho muito bem.

VERSÃO PÚBLICA

Portanto, nossa proposta, firme e confirmada, conforme os parágrafos a, b & c não muda e continua em vigor.

A colaboração na manutenção dos 10 EMU's é uma proposta da TMI, (proposta da TMI como a continuação das conversas previamente ocorridas a esse respeito), não um requisito.

Na TMI, tanto o Sr. Mauricio Memoria quanto o Sr. Amador Rodriguez e eu não tentamos mudar as propostas e lamentamos pelos possíveis mal-entendidos que possam ter surgido.

Espero que esse email esclareça estes mal-entendidos e tomo a liberdade de enviar uma cópia desta mensagem ao Sr. Julio Vega, uma vez que ele estava presente durante as negociações.

Espero que nossa posição se mantenha clara para você. Sempre nos esforçamos para cumprir nossos compromissos com todos os grandes e pequenos clientes e fornecedores, já que, em longo prazo, é a única forma de construir relações de confiança entre as partes dos contratos. Lamentamos, novamente, pelos possíveis mal-entendidos a este respeito.

Aguardamos sua decisão final. Atenciosamente,

Alvaro Colomer

2030. Ora, veja-se que o Representado, ainda que não tenha especificado em sua defesa administrativa o cargo que efetivamente ocupou, tem-se que Amador Peñin desempenhava importante papel na empresa, tendo em vista que negociava a participação da Temoinsa em certames diretamente com Representantes de alto escalão de outras empresas – como com o Sr. Everton Rheinheimer, então Diretor da Divisão de Transportes da Siemens.

2031. Dito isso, afasta-se a alegação em sua defesa administrativa de que o Representado não teria participado de qualquer acordo colusivo, dado que Amador Peñin não só tinha conhecimento do ilícito, como também negociou diretamente os termos do acordo anticompetitivo, considerando-se que os documentos acima elucidam sua participação em reuniões e troca de mensagens com representantes de outras empresas, o que ficará ainda mais claro nos documentos referentes à 3^a rodada de acordos colusivos.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 3^a rodada (2011-2013) – CPTM

2032. Nesta oportunidade, dando continuidade aos acordos iniciados ainda na 1^a rodada, em 17 de dezembro de 2012, Amador Penin envia e-mail a David Lopes e Wilson Daré (todos da Temoinsa), no qual propõe um acordo com as concorrentes CAF e Alstom, visando à divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 549 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Olá

Este pode ser o trato:

VERSÃO PÚBLICA

1. – A Alstom fica com a série 2000 e nos retiramos da licitação na quarta-feira, quando os envelopes administrativos serão abertos.

Com a mudança anterior, eles fazem o seguinte:

Fazer acordo com CAF-ALSTOM-NÓS para que não haja briga por mais 4 anos e na próxima licitação e nas futuras, colocando-nos de acordo da seguinte maneira:

1;- ALSTOM nos paga uma comissão igual à margem prevista de 20 por cento sobre o contrato para esta concorrência.

2.- Dividem-se as séries de unidades daqui até o futuro da seguinte maneira:

ALSTOM série 2000

CAF séries 7000 e 7500

NÓS séries 2070, 3000 e 2100

3.- Dividimos os 65 trens em 1/3 para a ALSTOM, 1/3 para a CAF e 1/3 para FAMIT Y TRAIL

Saudações

Amador Rodriguez

2033. O e-mail acima, apreendido na Temoinsa, comprova que esta empresa estaria disposta a desistir da licitação para manutenção dos TUEs da Série 2000, caso Temoinsa, Alstom e CAF celebrassem um acordo. Vale destacar que as empresas acima já tinham apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, sendo concorrentes nas licitações.

2034. Ademais, verifica-se que, em 11 de dezembro de 2012, o Consórcio TMT (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa) foi classificado em 1º lugar nessa licitação e o Consórcio 2000 (Bombardier e Alstom) em 2º lugar, e, apenas no dia 20 de dezembro de 2012, três dias após esse e-mail, a CPTM iria abrir os envelopes com os documentos de habilitação, o que corrobora a intenção da Temoinsa, por meio de seu funcionário Amador Peñin, em celebrar um acordo e “retirar” a proposta apresentada para que o Consórcio que a Alstom integrava pudesse vencê-la.

2035. As tratativas entre Temoinsa e Alstom tiveram continuidade, como se depreende de mensagem eletrônica enviada, em 02 de janeiro de 2013, novamente pelo Sr. Amador Penin ao Sr. Wilson Daré (ambos da Temoinsa), na qual informa a realização de reunião com funcionário da Alstom, Sr. Denis Giralt⁵⁹⁵, e a necessidade de negociar um acordo entre Temoinsa, Tejofran, CAF e Alstom (fls. 550 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Olá David e Wilson

⁵⁹⁵ Conforme ressaltado no mérito, o Sr. Denis Girault terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Espero que tenham passado muito bem as festas de ano novo junto a suas famílias. Por favor, quando puderem me liguem para falarmos sobre uma visita da Alstom (Denis Giralt) que quer falar conosco e com TEJOFRAN sobre a série 2000 e fazer uma proposta. Minha ideia é pedir 20 por cento do contrato, um acordo com eles e CAF para as futuras licitações CAF 700 e 7500, Alstom 2000 e nós 2100, 2070, 3000 e 1/3 dos 65 trens comprados da Alstom e bogies e cabine. Não acredito que seja possível, mas ao pedir não há engano e dessa forma não fico mal com a Alstom no Chile.

Obrigada

Saudações

Amador Rodriguez

2036. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que o próprio enviou diversos e-mails com vistas a trocar informações concorrenciais para implementar acordos ilícitos, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos artigos 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

IV.1.16.2 David Lopes

2037. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de David Lopes, Técnico de Mercado da Temoinsa, em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

2038. Anteriormente, David Lopes foi Gerente de Operações de Serviços e Assistência Técnica da Alstom até 2006 e, depois, Diretor Comercial da Temoinsa, de 2006 a 2012, responsável por operacionalizar o início da execução contratual e as subcontratações necessárias.

2039. Dessa forma, aqui serão demonstrados os atos praticados pelo Representado enquanto funcionário da Temoinsa.

2040. Ao longo da instrução, foram identificados documentos que comprovam a participação de David Lopes em conduta anticompetitiva. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

2041. David Lopes participou do cartel, tendo sido detalhada e comprovada a sua participação no tocante aos projetos (i) Manutenção dos trens – 2ª rodada – CPTM; (ii) Manutenção dos trens – 3ª rodada – CPTM e (iii) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo.

VERSÃO PÚBLICA

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2ª rodada (2006 a 2008) – CPTM

2042. Neste certame, evidência de sua participação no conluio pode ser elucidada através do documento de fls. 372/373 do “Apartado”, no qual David Lopes (então funcionário da Alstom) enviou e-mail intitulado “Divisão de Mercado”, em 12 de março de 2007, portanto antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, para Maurício Memória e Wilson Daré (ambos também da Temoinsa). Neste e-mail, também havia tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (destaques nossos):

divisão anterior a valores atuais										
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Consmaq	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244		14.175.600	47.022.163	33.076.401
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188				
série 3000	10	4	40				49.020.000			
Manutenção/Revisão Geral/Mobilização			102.567.432	94.730.896	102.567.432	49.020.000	14.175.600	47.022.163	33.076.401	
Total Geral			443.159.924							

Manutenção												
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros	
Consmaq	48	3	144			15		61	68		144	
Cobraman	30	4	120	42	36	42					120	
Cob Adt	12	4	48	24		24					48	
BV 5500	12	2	24		16			8			24	
série 3000	10	4	40				40				40	
série 4400	32	3	96				30				96	
1700	25	4	100	40	40	20					100	
			572	106	92	101	70	69	68	33	33	
				Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%	5,8%	5,8%
Fat. Mês		20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000	660.000	660.000	

Rev. Geral												
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros	
Consmaq	24	3	72					36	36		72	
série 3000	5	4	20				20				20	
Cobraman	28	4	112	30	30	30					90	
			204	30	30	30	20	36	36	0	182	
				Participação	14,7%	14,7%	14,7%	9,8%	17,6%	17,6%	0,0%	0,0%
Fat.		600.000	122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000	-		
Manutenção e Revisão Geral		808.800.000	145.200.000	128.400.000	139.200.000	96.000.000	104.400.000	103.200.000	39.600.000	39.600.000		

Aumento Real	82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	-------

Legenda: A: Alstom; B: Bombardier; C: CAF; S-MG: Siemens-MGE; TJ: Tejofran; TM: Temoinsa; TT: T'Trans.

2043. Adiante, em 13 de junho 2007, David Lopes enviou e-mail para o Srs. Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), com cópia para Manuel Filho (Tejofran). Intitulada “Reunião 13/jun/07”, tal mensagem traz como anexos dois arquivos –

VERSÃO PÚBLICA

“DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁵⁹⁶ (fls. 621/623 do “Apartado”).

2044. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁵⁹⁷, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, T’Trans, Tejofran, MPE e IESA) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento⁵⁹⁸ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

2045. Verifica-se que os documentos têm data anterior à prevista para recebimento dos documentos para habilitação, da proposta técnica e da proposta comercial, nas três concorrências, o que demonstra que as empresas estabeleceram contato para dividir o escopo das concorrências mencionadas.

2046. Ademais, também se verificou que o Representado estava em cadeia de e-mails trocados entre empresas concorrentes, mais precisamente entre os membros do consórcio Cobraman II (CAF, Alstom, e Bombardier) e do consórcio Servefer, o qual a Temoinsa era integrante, conforme fls. 282/283 do “Apartado”, o que corrobora com a narrativa de divisão de escopo entre concorrentes, a qual contou com a participação de David Lopes.

2047. Além disso, ainda antes da apresentação das propostas⁵⁹⁹, em 13 de julho de 2007, David Lopes envia nova mensagem eletrônica a Wilson Daré (ambos da Temoinsa) – intitulada “mapa da divisão” –, na qual anexa o documento, que contém detalhamento da divisão das licitações das Séries 2000, 2100 e 3000. No caso, traz previsão específica de que os vencedores da licitação para a Série 2100 (Alstom, Bombardier e CAF) deveriam destinar 40% do valor do contrato para a Temoinsa e Tejofran (fls. 448/449 do “Apartado”).

2048. Quanto a tal documento, não se alegue que ele seria um mero exercício interno da Temoinsa. A parte vermelha destacada acima indica que precisava ser pensada a hipótese de uma das empresas Alstom, Bombardier ou CAF, concorrentes da Temoinsa, ficarem com uma parte maior na Série 2000 para esta depois não participar da Série 2100, informação essa, portanto, que corrobora que esses cenários eram discutidos entre as concorrentes.

2049. Ademais, em 08 de agosto de 2007, o Sr. David Lopes encaminhou aos Srs. Wilson Daré e Maurício Memória (todos da Temoinsa) mensagem originariamente enviada pelo Sr. Telmo Giolito Porto (Tejofran) ao Srs. Carlos Levy⁶⁰⁰ (Bombardier), José Regueiro (CAF),

⁵⁹⁶ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver.xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

⁵⁹⁷ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

⁵⁹⁸ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

⁵⁹⁹ Em 28 de setembro de 2007.

⁶⁰⁰ O Sr. Carlos Levy terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Luiz Ferrari (Alstom) e Rubens Rezende⁶⁰¹ (Alstom). Em primeiro lugar, ressalta-se que o e-mail foi circulado entre pessoas físicas funcionárias de empresas concorrentes (CAF, Alstom e Bombardier formara o consórcio “Cobraman II”, que concorreram diretamente com o consórcio “Servefer, formado pela Tejofran e Temoinsa”).

2050. Outrossim, na mensagem original, discutem-se os riscos da possível participação de empresas menores – não contempladas na divisão do mercado proposta – nos certames a serem organizados pela CPTM, o que poderia trazer instabilidade para o acordo colusivo realizado pelas empresas. Na mensagem, observa-se a utilização de linguagem cifrada pelos interlocutores, o que é típico de cartéis clássicos, cujos membros, cientes da ilicitude de seus atos, muitas vezes buscam ocultar as evidências da conduta (fls. 455/456 do “Apartado”):

De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]

Enviada em: quarta-feira, 8 de agosto de 2007 15:14

Para: carlos.levy@br.transport.bombardier.com; J.M.URIBE; luizfernando.ferrari@transport.alstom.com; rubens.rezende@transport.alstom.com

Assunto: Re: reunião de ontem

Amigo Uribe e prezados Ferrari, Rubens e Carlos:

Tenho recebido informação de terceiros confiáveis de que vocês imaginam que não vejo saída para a situação.

Este não é o caso.

Basta ver o que escrevi: **não acho que devemos morrer abraçados. Ao contrário, acho que devemos nos salvar todos no mesmo barco!**

A questão é que não é possível imaginar que embarcações menores deixem de fazer marola. Marola cresce, vira tsunami e derruba nosso castelo.

Quem avisa do perigo é amigo ou inimigo?

A experiência anterior indica que não podemos desprezar outras esquadras, mesmo que sem formação completa.

Forte abraço,Telmo

>>> "J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br> 2/8/2007 15:03 >>>

Caro Telmo, mensagem recebida.

Um abraço.

Uribe

⁶⁰¹ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

----- Original Message -----

From: Telmo Giolito Porto

To: juribe@cafbrasil.com.br

Cc: mmemoria@nasanacional.com.br

Sent: Thursday, August 02, 2007 2:20 PM

Subject: reunião de ontem

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoínsa a reunião de ontem foi satisfatória.

Ocorre que, no interesse de todos, não creio que a estratégia proposta seja viável. Não podemos desprezar os menores. Eles, certamente, inviabilizarão o processo, administrativa e judicialmente. Isto sem falar no risco de associações perversas. De nada adianta afundarmos abraçados.

Em paralelo, parece inapropriado que tenhamos -em diferentes licitações - formações de parcerias por simples adição, a não ser que haja razão técnica. Dará impressão de acomodação.

Assim, creio que devemos - por questão de Ética - manter nossas equipes separadas. Desta forma, se o assunto não caminhar, não teremos nos aproveitado dos dados de ABC, nem vice-versa.

Também acho que devemos desmarcar a reunião de quarta, pois apenas permitirá crescimento do interlocutor. As datas de abertura não são como eu pensei, de modo que temos que previamente consolidar nosso entendimento de que argumentos utilizar.

Forte abraço,Telmo

2051. Depois, em 13 de agosto de 2007, o Manuel Filho enviou e-mail para os Srs. Maurício Memória, David Lopes, Wilson Daré (ambos da Temoinsa) e Telmo Giolito Porto (Tejofran). Intitulado “CPTM Manutenção”, faz referência a reunião realizada na Procint, na qual discutiram a postura de “ABC” (Alstom/Bombardier/CAF) de tentar “coordenar os players” em lugar da Procint, o que desagradou o Sr. Arthur Teixeira (Controlador da Procint). Ao final da mensagem, Manuel Filho (Tejofran) afirma que “(...) *eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início*” (fls. 369 do “Apartado”, grifos nossos).

VERSÃO PÚBLICA

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) – CPTM

2052. Evidência de sua participação no conluio referente à licitação supramencionada, pode ser ressaltada através do documento de fls. 558 do “Apartado”, no qual em 12 de maio de 2001, Wilson Daré envia a David Lopes (ambos da Temoinsa), a “Versão 1” do e-mail de fls. 200/2012, que fora arrecadado na sede da própria Temoinsa.

2053. Nele, constavam as negociações acerca da divisão de mercado para as licitações dos trens da CPTM para as Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 (que constam entre as fls. 200/2012 do “Apartado”). Tais documentos – que contavam, inclusive, com autenticação de cópia de cartório em São Paulo -, indicavam a existência de proposta formalizada e trocada entre empresas participantes do conluio. Como exposto no mérito, tal documento continha três versões e Wilson Daré encaminhou a David Lopes a primeira versão (vide fls. 558 do “Apartado”), o que indica que o Representado David Lopes tinha conhecimento dos acordos anticompetitivos.

2054. Adiante, em 17 de dezembro de 2012, Amador Penin envia e-mail a David Lopes e Wilson Daré (todos da Temoinsa), no qual propõe um acordo com as concorrentes CAF e Alstom, visando à divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 549 do “Apartado”, tradução livre, grifos nossos):

Olá

Este pode ser o trato:

1. – A Alstom fica com a série 2000 e nos retiramos da licitação na quarta-feira, quando os envelopes administrativos serão abertos.

Com a mudança anterior, eles fazem o seguinte:

Fazer acordo com CAF-ALSTOM-NÓS para que não haja briga por mais 4 anos e na próxima licitação e nas futuras, colocando-nos de acordo da seguinte maneira:

1;- ALSTOM nos paga uma comissão igual à margem prevista de 20 por cento sobre o contrato para esta concorrência.

2.- Dividem-se as séries de unidades daqui até o futuro da seguinte maneira:

ALSTOM série 2000

CAF séries 7000 e 7500

NÓS séries 2070, 3000 e 2100

3.- Dividimos os 65 trens em 1/3 para a ALSTOM, 1/3 para a CAF e 1/3 para FAMIT Y TRAIL

Saudações

VERSÃO PÚBLICA

Amador Rodriguez

2055. Comprovando que as tratativas anticompetitivas foram levadas à diante, destaca-se e-mail enviado em 23 de janeiro de 2013, pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) – que tinha por destinatários os Srs. Antonio Felipe, Marcos Ribeiro, Manuel Filho, Reinaldo Andrade (todos da Tejofran), Wilson Daré e David Lopes (ambos da Temoinsa) – pode-se ver relatos sobre os resultados dos acordos colusivos para divisão das licitações da CPTM. No caso, tal e-mail apreendido na Tejofran traz informações que indicam tanto a estratégia de subcontratar empresa (Bombardier) que apresentou proposta de cobertura – de forma a recompensá-la – quanto a estratégia de apresentação de proposta de cobertura, a fim de dar aparência de competição nos certames (fls. 1988/1992 do “Apartado”, grifos nossos):

1-Bombardier não nos auxiliará na execução da Série 2000, porque a “Europa teme que haja **repercussão negativa de perdedor fornecer para ganhador**”.

(...)

4-A proposta dele é executarmos a RG do 2000 pelo preço dele (cerca de R\$20MM mais que o nosso) e termos o apoio da Alston no aprovisionamento do 2070 (surpreendentemente, neste caso, some o risco de **perdedor voluntário** fornecer a ganhador!!!)

2056. Destaca-se que em 23 de janeiro de 2013, data do e-mail acima, o resultado das licitações, 19 de janeiro de 2013, já havia sido divulgado. Ademais, na licitação referente à série 2000, a Bombardier era integrante do consórcio da Alstom, e, na licitação referente à série 2070, a Alstom participou sozinha. Nas duas licitações, sagrou-se vencedor o consórcio TMT, integrado pela Trail (empresa do grupo Tejofran) e pela Temoinsa, evidenciando que tais empresas apresentaram propostas de cobertura, *vide* “perdedor voluntário”, e seriam subcontratadas como contrapartida.

2057. Ainda em 08 de abril de 2013, o Sr. Manuel Filho (Tejofran) informa ao Srs. David Lopes (Temoinsa), Edgard Filho (T'Trans), Wilson Daré (Temoinsa) e Rodrigo Costa (MPE) que a MGE o teria procurado para “entendimento no 3000”, se referindo aos trens da CPTM Série 3000 (fls. 560 do “Apartado”).

2058. Ou seja, quanto à 2^a rodada de acordos anticompetitivos, é possível afirmar com segurança que David Lopes tinha amplo conhecimento e participação na implementação dos acordos anticompetitivos realizados entre empresas concorrentes.

(iii) Reforma das Linhas 1 e 3 – Metrô São Paulo

2059. Demonstração de sua participação pode ser evidenciada por meio do documento de fls. 563 do “Apartado”. Tal documento, de 26 de setembro de 2008 e apreendido na sede da própria Temoinsa, consiste em e-mail enviado a David Lopes (ambos da Temoinsa), no qual constavam as novas propostas de divisão do escopo da licitação entre os concorrentes, que continham simulações para a divisão dos lotes da licitação, fazendo referência, inclusive, à “divisão em

VERSÃO PÚBLICA

cotas”, a indicar que o objetivo das referidas simulações era garantir ao menos uma parcela do faturamento advindo dos contratos para cada empresa participante do acordo⁶⁰²:

**“MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO
PROPOSTA DE DIVISÃO**

divisão em 16 quotas

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
C = 247,2	S = 247,2	A = 244,2
Bo = 247,2	TMI = 42,8	IESA = 99,8
TT = 99,0	MGE = 99,0	
MPE = 99,0		
TMI = 57,6		
TJ = 99,0		
849	389	344

**MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE
METRO DE SÃO PAULO
PROPOSTA DE DIVISÃO**

divisão em 15 quotas

LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
C = 237,5	S = 238,0	A = 239,0
Bo = 237,5	TMI = 46,0	IESA = 105,0
TT = 105,0	MGE = 105,0	
MPE = 105,0		
TMI = 59		
TJ = 105,0		
849	389	344”

2060. Posteriormente, e-mail enviado em 13 de outubro de 2008 (antes da republicação do edital e da apresentação dos documentos para habilitação e propostas comerciais) e também apreendido na Temoinsa, Maurício Memória encaminha para Wilson Daré e David Lopes (todos da Temoinsa) mensagem trocada com o Sr. Telmo Giolito Porto (Tejofran) em 09 de

⁶⁰² Tendo em vista que o orçamento estimado previsto no edital era de R\$ 849.010.161,50 para o lote 1, R\$ 388.944.898,88 para o lote 2 e R\$ 344.104.713,80 para o lote 3.

VERSÃO PÚBLICA

outubro de 2008, na qual o funcionário da Tejofran menciona “associações” e “entendimentos” entre grupos de empresas concorrentes (fls. 532/533 do “Apartado”):

1-A crise atual pode empurrar o processo para 2009. O calendário político para 2011. Na república haverá revisão da questão cambial, mas não temos garantia se suficiente para mitigar riscos percebidos pelas grandes empresas. O tempo trará novos players.

2-Mesmo que superada a questão cambial, preços e fluxo são desfavoráveis. Não tenho expectativa de revisão significativa nestes itens. A exigüidade dos preços desestimula e, ao mesmo tempo, torna a competição relativamente menos danosa.

3-As associações propostas parecem-me adequadas para o primeiro momento. Sou, contudo, descrente quanto à finalização dos entendimentos. Existem complicadores que envolvem expectativas exageradas já criadas, dependência de “compliance” da matriz etc.

4-Assim, minha sugestão seria partir para entendimentos intra-grupo, ou seja, definir que Bombardier/Siemens/Tejofran/MGE e Temoínsa estarão juntas no Lote 1. As quatro primeiras apenas neste lote. Com esta definição, deixamos a cargo das empresas se entenderem quanto à liderança, participação consorcial etc. Em função do conhecimento tecnológico neste caso, competitividade de preços e disponibilidade de site, entendo que a liderança caberia naturalmente a Bombardier. Caberia a ela, portanto, ajustar expectativas no interior do grupo.

5-É evidente que a Bombardier como líder é confortável para a Tejofran, pois já temos experiência de consorciamento. Este aspecto, contudo, não é o principal de minha idéia. O principal é o conceito de “segregar intra-grupos os problemas a vencer”. Como diria “Jack”: vamos por partes...

6-Você pode aceitar ou não minhas sugestões. Elas podem estar equivocadas. Penso que vale refletir. (grifos nossos)

2061. Note-se que o e-mail demonstra ao menos: (i) a continuidade da coordenação entre as empresas para divisão do escopo do projeto; (ii) a preocupação com o surgimento de novos concorrentes possivelmente não alinhados e (iii) a sugestão para que Bombardier, Siemens, Tejofran, MGE e Temoinsa ficassem juntas no lote 1, sob a liderança da Bombardier, o que era “confortável” para a Tejofran.

2062. Diante deste cenário, em que inúmeros e-mails com escopo claramente anticompetitivo foram trocados entre empresas que se apresentaram como concorrentes nas licitações, resta claro que David Lopes, Técnico de Mercado da empresa, tinha pleno conhecimento do ilícito, haja vista que não só recebeu diversos e-mails, como também os enviou, relatando as tratativas anticoncorrenciais, conforme amplamente exposto acima.

2063. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou ativamente dos ilícitos, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos artigos 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

VERSÃO PÚBLICA

IV.1.16.3 Maurício Evandro Chagas Memória

2064. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Maurício Memória, sócio majoritário da Temoinsa, em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

2065. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

2066. Maurício Memória participou do cartel, tendo sido detalhado e comprovado a sua participação no tocante aos projetos (i) Manutenção dos trens – 1^a rodada - CPTM; (ii) Manutenção dos – 2^a rodada - CPTM e (iii) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo.

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 1^a rodada (2000 a 2003) - CPTM

2067. Evidência de sua participação no conluio referente à licitação supramencionada pode ser ressaltada através do documento de fls. 270/279 do “Apartado”. Trata-se de fax apreendido na sede da própria Temoinsa, enviado em 04 de dezembro de 2002, após a assinatura do contrato da Série 3000 pela Siemens, contendo reprodução de mensagens eletrônicas trocadas entre os Srs. Everton Rheinheimer (Siemens) e Alvaro Colomer (Temoinsa), bem como de anotação manuscrita do próprio Maurício Memória (Temoinsa) - esta, por sua vez, menciona reunião entre o Representado e Ronaldo Cavalieri (Siemens) – que traz indicativos de que a Siemens havia se comprometido a subcontratar a Temoinsa para prestação de parcela do escopo dos serviços da Série 3000, tendo, contudo, optado por subcontratar a MGE. Neste contexto, tanto por meio do fax quanto através da reunião, depreende-se que Maurício Memória participou das negociações do acordo anticompetitivo entre Siemens e Temoinsa (fls. 270/279 do “Apartado”, tradução livre, destaques nossos).

2068. Veja-se que no fax colacionado é explícita a influência de Maurício Memória, sócio majoritário da Temoinsa – nas tratativas com escopo anticoncorrencial com representantes de alto escalão da Siemens, como é o caso de Everton Rheinheimer, Diretor da Divisão de Transportes da Siemens.

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) - CPTM

2069. Demonstração de sua participação pode ser evidenciada por meio do documento de fls. 372/373 do “Apartado”.

2070. Em 12 de março de 2007, antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, David Lopes enviou e-mail a Maurício Memória e Wilson

VERSÃO PÚBLICA

Daré (todos da Temoinsa), intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos.

2071. Destaca-se o fato de que a planilha acima que se chama “Divisão de Mercado”, retoma inicialmente uma “Divisão anterior”, sendo que nas licitações da 1ª Rodada as provas indicaram que as licitações haviam sido realmente divididas entre os concorrentes. Há uma previsão, por consequência, de uma nova divisão (como indica o nome do arquivo), com empresas que, conforme demonstrado durante o mérito, de fato realizaram nova alocação privada dessas licitações, e contendo um nível tal de informação (termos percentuais e faturamento de empresas concorrentes, bem como o aumento real caso essa divisão fosse implementada), que não tornam plausíveis a tese do Representado de que seria apenas “uma simples projeção mediante a inclusão de outros escopos que, achava-se, seriam licitados, sendo que parte deles sequer foram ao final licitados”.

2072. Isto porque, posteriormente, em 13 de junho de 2007, o Representado recebe novo e-mail contendo as atualizações destas divisões, conforme é possível compreender do documento de fls. 621/623 do “Apartado”. Trata-se de e-mail intitulado “Reunião 13/jun/07”, que traz como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL_13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁶⁰³:

2073. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁶⁰⁴, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, T'Trans, Tejofran, MPE e IESE) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento⁶⁰⁵ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

2074. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que trocou diversos e-mails sobre os projetos supramencionados com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos artigos 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

⁶⁰³ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver..xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

⁶⁰⁴ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

⁶⁰⁵ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

VERSÃO PÚBLICA

IV.1.16.4 Wilson Daré

2075. As evidências presentes nos autos comprovam a participação de Wilson Daré, colaborador/administrador e, posteriormente, sócio da Temoinsa, em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado e formar consórcio para evitar a disputa entre concorrentes no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

2076. A seguir, por princípio de economia processual - a fim de evitar a repetição excessiva das provas anteriormente reproduzidas na Seção III - Do mérito da presente Nota Técnica - serão destacadas as principais provas que possibilitam, de um lado, a adequada individualização da conduta do Representado e, de outro, a comprovação de sua participação no acordo colusivo.

2077. Wilson Daré participou do cartel, tendo sido detalhado e comprovado a sua participação no tocante aos projetos (i) Manutenção dos trens – 2^a fase – CPTM, (ii) Manutenção dos trens – 3^a fase – CPTM e (iii) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo.

(i) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 – 2^a rodada (2006 a 2008) - CPTM

2078. Evidência de sua participação no conluio referente à licitação supramencionada pode ser ressaltada através do documento de fls. 372/373 do “Apartado”. Trata-se de e-mail enviado em 12 de março de 2007, antes da audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às séries 2100 e 3000, em que David Lopes enviou e-mail a Maurício Memória e Wilson Daré (todos da Temoinsa), intitulado “Divisão Mercado”. A mensagem continha tabela anexada – intitulada “div. Mercado ver. 1.xls” – que trazia (i) a descrição dos valores dos contratos de manutenção de trens da CPTM então vigentes e (ii) uma proposta de divisão dos contratos futuros de manutenção e revisão geral dos trens da CPTM – em termos percentuais e de faturamento – entre as empresas atuantes no mercado, indicando, ademais, o aumento real de faturamento de cada empresa caso o acordo colusivo fosse implementado nos termos propostos (fls. 372/373 do “Apartado”).

2079. Posteriormente, em 13 de junho de 2007, o Representado também recebeu e-mail de David Lopes, intitulado “Reunião 13/jun/07”, trazendo como anexos dois arquivos – “DIV.FIN_MERCADO_FINAL 13.6.07.xls” e “MERCADO CPTM MANUEL-DAVID_FINAL_DISTRIB.xls”⁶⁰⁶ (fls. 621/623 do “Apartado”).

2080. Os documentos acima revelam os cenários e as estratégias que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁶⁰⁷, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, T’Trans, Tejofran, MPE e IESA) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de

⁶⁰⁶ Trata-se de versão atualizada da tabela “MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Ver.xls”, encaminhada, em 10 de abril de 2007, por David Lopes (Temoinsa) a Manuel Filho (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

⁶⁰⁷ Na tabela, há a indicação de quais seriam as empresas e/ou consórcios “Proponentes”, ou seja, que apresentariam propostas comerciais válidas em cada uma das licitações, de forma a simular a competição nos certames.

VERSÃO PÚBLICA

redistribuição do faturamento⁶⁰⁸ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (em 55%).

2081. Por fim, também destaca-se mensagem enviada, em 01 de outubro de 2007, pelo próprio Wilson Daré a Miguel Sagarra⁶⁰⁹ (ambos da Temoinsa) em que confirmou o “acordo de mercado” entre Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Tejofran e Temoinsa para a licitação relativa à manutenção dos trens da Série 2100 (fls. 561/562 do “Apartado”).

(ii) Manutenção dos trens das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 – 3ª rodada (2011 a 2013) - CPTM

2082. Com relação à 3ª rodada de acordos, Wilson Daré também participou dos acordos anticompetitivos. Evidência de sua atuação pode ser evidenciada por meio do documento de fls. 552/553 do “Apartado”.

2083. Trata-se de e-mail enviado pelo Representado em 01 de agosto de 2012, antes da apresentação das propostas, agendadas para 07 a 14 de agosto de 2012, na qual anexara tabela intitulada “confidencial -1.xlsx”. A tabela trazia proposta de divisão das licitações relativas à manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 entre as empresas “A”, “C”, “B”, “M”, “Tj”, “T”, “PR”, “Tt”, “S”, “Ie” e “Se” (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, T’Trans, Siemens, IESA e Serveng), sendo que essas empresas logo após vieram a apresentar propostas de forma independente (fls. 552/553 do “Apartado”).

2084. Adiante, em 17 de dezembro de 2012, o Representado recebeu e-mail de Amador Peñin, no qual propôs um acordo com as concorrentes Alstom e CAF, ainda visando a divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 549 do “Apartado”, tradução livre).

2085. O e-mail acima, apreendido na Temoinsa, comprova que esta empresa estaria disposta a desistir da licitação para manutenção dos TUEs da Série 2000, caso Temoinsa, Alstom e CAF celebrassem um acordo. Vale destacar que as empresas acima já tinham apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, sendo concorrentes nas licitações. Ademais, verifica-se que, em 11 de dezembro de 2012, o Consórcio TMT (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa) foi classificado em 1º lugar nessa licitação e o Consórcio 2000 (Bombardier e Alstom) em 2º lugar, e, apenas no dia 20 de dezembro de 2012, três dias após esse e-mail, a CPTM iria abrir os envelopes com os documentos de habilitação, o que corrobora a intenção da Temoinsa (aqui, demonstrado através do Sr. Wilson Daré) em celebrar um acordo e “retirar” a proposta apresentada para que o Consórcio que a Alstom integrava pudesse vencê-la.

2086. As tratativas entre Temoinsa e Alstom tiveram continuidade, como se depreende de mensagem eletrônica enviada, em 02 de janeiro de 2013, por Amador Penin (Temoinsa) a Wilson Daré (Temoinsa), na qual informa a realização de reunião com funcionário da Alstom,

⁶⁰⁸ A tabela indica que Alstom, Bombardier, CAF e Siemens teriam sua parcela de faturamento – relativo aos contratos das Séries 2000, 2100 e 3000 – reduzida de 78,8% para 69%, enquanto Temoinsa, Ttrans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.

⁶⁰⁹ O Sr. Miguel Sagarra terá a sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Sr. Denis Giralt⁶¹⁰, e a necessidade de negociar um acordo entre Temoinsa, Tejofran, CAF e Alstom (fls. 550 do “Apartado”, tradução livre).

(iii) Reforma das Linhas 1 e 3 - Metrô São Paulo

2087. Por fim, quanto ao projeto de reforma das linhas 1 e 3 do Metrô de São Paulo, destaca-se documento de fls. 563 do “Apartado”.

2088. Trata-se de e-mail apreendido na sede da Temoinsa, enviado pelo próprio Wilson Daré, no qual este informa a David Lopes propostas de divisão do escopo da licitação entre concorrentes, que continham simulações para a divisão dos lotes da licitação, fazendo referência, inclusive, à “divisão em cotas”, a indicar que o objetivo das referidas simulações era garantir ao menos uma parcela do faturamento advindo dos contratos para cada empresa participante do acordo⁶¹¹:

2089. Em outro e-mail apreendido na Temoinsa, datado de 13 de outubro de 2008 (antes da republicação do edital e da apresentação dos documentos para habilitação e propostas comerciais), Wilson Daré recebeu informações trocadas com representante da Tejofran, no qual foi mencionado “associações” e “entendimentos” entre grupo de empresas concorrentes (fls. 532/533 do “Apartado”).

2090. Note-se que o e-mail demonstra: (i) a continuidade da coordenação entre as empresas para divisão do escopo do projeto; (ii) a preocupação com o surgimento de novos concorrentes possivelmente não alinhados e (iii) a sugestão para que Bombardier, Siemens, Tejofran, MGE e Temoinsa ficassem juntas no lote 1, sob a liderança da Bombardier, o que era “confortável” para a Tejofran.

2091. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, que o Representado participou ativamente dos ilícitos, tendo em vista que recebeu e enviou diversos e-mails sobre os projetos supramencionados com escopo claramente anticompetitivo, de modo que os atos por ele praticado constituem infrações contra a ordem econômica previstas nos artigos 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/94, bem como art. 36, incisos I a IV c/c seu § 3º, inciso I, alíneas "a", "c" e "d", e inciso II da Lei nº 12.529/2011.

⁶¹⁰ O Sr. Denis Girault terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁶¹¹ Tendo em vista que o orçamento estimado previsto no edital era de R\$ 849.010.161,50 para o lote 1, R\$ 388.944.898,88 para o lote 2 e R\$ 344.104.713,80 para o lote 3.

VERSÃO PÚBLICA

IV.2 Arquivamento

IV.2.1 Alstom Brasil Energia Ltda.

IV.2.1.1 *Maria Aparecida Ramos Bartholetti*

1989. As evidências presentes nos autos não foram capazes de comprovar a participação de Maria Aparecida Ramos Bartholetti (“Maria Bartholetti”), Secretária do Representado Isidro Quinonero, em conduta anticompetitiva.

1990. A Representada, segundo apontado por esta SG/CADE na NT PA 81/2014, teria participado de acordo competitivo, conforme e-mail acostado às fls. 1309/1310 do “Apartado”, que fora encaminhado por Maria Bartholetti a Luiz Ferrari, também funcionário da Alstom. Este também é o único indício colacionado aos autos em face da Representada.

1991. Ademais, quando da realização de sua oitiva (SEI 0209977), Maria Bartholetti afirmou que exercia a função de secretária de Isidro Quinonero, sem qualquer poder de decisão e que, à época, era comum que as secretarias tivessem acesso ao e-mail de seus superiores, tendo em vista que estes não tinham acesso ao seu e-mail corporativo fora do escritório (em 2006, os smartphones ainda não eram comuns).

1992. A Representada alegou que se tratava exatamente desta situação, quanto ao e-mail de fls. 1309/1310, no qual, a pedido de Isidro Quinonero, entrou em sua caixa de e-mail e apenas o encaminhou a Luiz Ferrari, sem fazer qualquer juízo de valor.

1993. Maria Bartholetti também esclareceu que quanto a eventuais reuniões, ela nunca participava e apenas as agendava, a pedido de seu chefe direto, por exemplo.

1994. Dessa forma, tendo em vista a ausência de indícios de que a Representada participou dos ilícitos investigados, sugere-se o arquivamento deste Processo Administrativo em relação a Maria Bartholetti.

IV.2.1.2 *Rinaldo Marques Tsuruda*

1995. As evidências presentes nos autos não foram capazes de comprovar a participação de Rinaldo Marques Tsuruda (“Rinaldo Tsuruda”), Supervisor de Planejamento da Alstom, em conduta anticompetitiva. Rinaldo Tsuruda, segundo apontado por esta SG/CADE na NT PA 81/2014, teria participado de acordo competitivo quanto ao projeto Metrô São Paulo – extensão da Linha 2. Quanto ao projeto supramencionado, a prova seria uma anotação manuscrita apreendida na sala de Rosângela Tsuruda (fls. 814/822 do “Apartado”), na qual aquele consta como participante de reunião com escopo anticompetitivo, previamente identificado por esta SG/CADE como “R. Tsuruda”:

VERSÃO PÚBLICA

10/01/05 Reunião Comercial
 → A. Guyrach
 part. P. Borges / F. Dmítri / R. Tsuruda / R. Caruso
 W. Lebeau / R. Greco / P. Stuart.

① CMSP Linha 2

- 1º Aditamento 12/01/05
- Documento mesmo c/ aditamento
 não suficiente 115M€ → 160M€
 → Metrô → nosso
- Hoje Metrô adicionou novamente
 para 188M€ → nosso visto 225
- ações: simplificações dos sistemas
 é este quinta-feira (12/01/05)
 → TIS → envolvidos.
 → INFRA

ii) parceiros → Stevens quer ir com a gente → por causa do pacote de
 B. Sinalização:
 → Bombardier vai c/ a gente
 → Baufur Bratty - está em reuniões bastante complicadas, por isso, vai junto com a gente.

1996. No entanto, no curso da instrução probatória, verificou-se que, na verdade, "R. Tsuruda", é Rosângela Tsuruda, sua esposa e proprietária da agenda que continha tal anotação, haja vista o alegado em sua oitiva, conforme SEI 0209985.

1997. O Representado esclareceu que Rosângela Tsuruda participava das reuniões internas da Alstom e costumeiramente tomava nota de todas elas. Inclusive, tal narrativa foi endossada na

VERSÃO PÚBLICA

oitiva da Representada. Ademais, esclareceu que não estava presente na reunião mencionada na anotação manuscrita, que ocorreu em 10 de janeiro de 2005.

1998. Dessa forma, tendo em vista a ausência de indícios de que o Representado participou dos ilícitos investigados, sugere-se o arquivamento deste Processo Administrativo em relação à Rinaldo Tsuruda.

IV.2.1.3 *Philippe Delleur*

1999. O Representado Philippe Delleur (“Philippe Delleur”) é revel no processo e, segundo pesquisa realizada em sítios públicos, no período de 2009, teria ocupado o cargo de Vice-Presidente Senior da América Latina⁶¹².

2000. Verifica-se que o indício existente em relação a ele consiste no documento de fls. 1360/1362 do “Apartado”. Trata-se de e-mail recebido em cópia por Philippe Delleur, em que foi afirmado que o projeto da Série 5000 poderia ser executado de maneira autônoma pela Alstom:

Do ponto de vista de fornecimento, trata-se de um escopo que podemos executar sozinhos (24 trens novos, reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos).

2001. Tal e-mail foi apreendido na sede da empresa e é datado de 14 de abril de 2009 (antes da publicação do edital da licitação).

2002. Tendo em vista ser esse o indício existente em relação a ele, não é possível afirmar, para além da dúvida razoável, que ele tenha tido ao menos conhecimento que a Alstom e outras empresas tinham o objetivo de alcançar um “acordo global” nessa licitação⁶¹³, operacionalizado

⁶¹² Em pesquisa no endereço <https://www.linkedin.com/in/philippe-delleur-460a2714/>, consta que no período de abril de 2009 a agosto de 2013, Philippe Delleur ocupou o cargo de “Senior Vice President Latin America”, cuja tradução livre seria: Vice-Presidente Senior da América Latina.

⁶¹³ Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM.

VERSÃO PÚBLICA

por meio da formação de consórcio, mesmo sendo esse desnecessário “do ponto de vista de fornecimento”, conforme comprovado por vários outros documentos existentes nos autos.

2003. Sugere-se, assim, o arquivamento do feito em relação a Philippe Delleur, por ausência de provas suficientes de sua participação e atuação na conduta anticompetitiva investigada.

IV.2.1.4 *Stephanie Brun-Brunet*

2004. A Representada Stephanie Brun-Brunet (“Stephanie Brunet”) é revel no processo e, segundo pesquisa realizada em sítios públicos, no período de 2003 a 2005, teria ocupado o cargo de Vice-Presidente de Desenvolvimento de Negócios da América Latina⁶¹⁴ da Alstom.

2005. Verifica-se que o indício existente em relação a ela consiste no documento de fls. 1335/1336 do “Apartado”. Trata-se de e-mail recebido por Stephanie Brunet, relacionado ao projeto de extensão da linha 2 do Metrô de São Paulo, em que é ressaltado que os acordos com a Siemens e “parceiros” da Alstom já estavam feitos:

A situação da oferta da Extensão da Linha 2 é:

1) A submissão da oferta foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em razão de um processo pela ALUSA (empresa brasileira) contra o processo de licitação. Por outro lado, **estamos tentando negociar com a ALUSA para permitir a participação deles em outro projeto.**

Esperamos obter a liberação para submeter nossa oferta na próxima semana.

2) **Os acordos com a Siemens e parceiros já estão feitos.** (grifo nosso, tradução livre)

2006. Tal e-mail foi apreendido na sede da empresa e é datado de 22 de fevereiro de 2005 – logo após suspensão do procedimento licitatório pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo) –, fazendo referência à existência de acordos com a Siemens e os “parceiros”.

2007. Tendo em vista ser esse o indício existente em relação a ela, não é possível afirmar, para além da dúvida razoável, que ela tenha tido ao menos conhecimento que o termo “parceiros” seriam as empresas do consórcio concorrente que seriam posteriormente subcontratadas, em implementação do ajuste anticompetitivo celebrado, conforme comprovado por vários outros documentos existentes nos autos.

2008. Registre-se, ainda, que, no mesmo e-mail, enviado pelo Sr. Wagner Ribeiro a Stephanie Brun-Brunet (ambos da Alstom), com cópia para os Srs. Paulo Borges e Paulo Stuart (também da Alstom), há um relato de que a Siemens estaria tentando um ajuste anticompetitivo com a ALUSA, empresa que teria impugnado a licitação junto ao Tribunal de Contas, negociando sua participação em outro projeto em troca da retirada da impugnação⁶¹⁵.

⁶¹⁴ Em pesquisa no endereço <https://fr.linkedin.com/in/stephanie-brun-brunet-a5182b2a>, consta que no período de outubro de 2003 a abril de 2005, Stephanie Brun-Brunet ocupou o cargo de “Vice-President Business Development Latin America”, cuja tradução livre seria: Vice-Presidente de Desenvolvimento de Negócios da América Latina.

⁶¹⁵ Informa-se que, em análise ao processo licitatório, a Alusa não retirou a impugnação.

VERSÃO PÚBLICA

2009. Sugere-se, assim, o arquivamento do feito em relação a Stephanie Brunet, por ausência de provas suficientes de sua participação e atuação na conduta anticompetitiva investigada.

IV.2.2 TTrans

IV.2.2.1 Juarez Barcellos Filho

2010. As evidências presentes nos autos não foram capazes de comprovar a participação de Juarez Barcellos Filho (“Juarez Filho”), Engenheiro Civil da TTrans, em conduta anticompetitiva.

2011. Embora não tenha sido mencionado por esta SG/CADE ao longo da NT PA 81/2014, haviam outros documentos colacionados tanto nos autos principais quanto no “Apartado” em que houveram menções ao Representado. Exemplo disso é o e-mail de fls. 976/976 do “Apartado”, no qual o Representado e outras empresas são convocadas pela Alstom, integrante do consórcio CONSMAC (projeto de manutenção de trens – 1^a rodada – CPTM), vencedor do certame, para reunião em seu escritório, com o intuito de avaliar eventuais subcontratações.

2012. No entanto, observa-se que o e-mail foi enviado depois da assinatura do contrato entre a CPTM e o consórcio CONSMAC e também não há qualquer menção de que tal reunião seria para implementar estratégia anticompetitiva anterior (como a promessa de uma subcontratação à empresa que tenha eventualmente suprimido proposta ou apresentado proposta de cobertura, por exemplo).

2013. Dessa forma, não restou clara a eventual participação ou conhecimento dos fatos ilícitos pelo Representado, motivo pelo qual sugere-se o arquivamento deste Processo Administrativo em relação a Juarez Filho.

IV.2.3 Siemens

IV.2.3.1 Ricardo Mario Lamenza Alzagarray

2014. As evidências presentes nos autos não são suficientes para comprovar a participação de Ricardo Mario Lamenza Alzagarray (“Ricardo Alzagarray”) em conduta anticompetitiva consistente na realização de acordos com concorrentes para fixar preços, dividir mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

2015. Ricardo Alzagarray era controlador do setor de energia da Siemens Ltda. (formada pelas subáreas de PTD – power transmission and distribution, PG – power generation e TS – transportation system) à época dos fatos.

2016. Em primeiro lugar, ressalta-se que essa SG/CADE incluiu o Representado no polo passivo do presente Processo Administrativo com base no documento de fls. 620/621. Trata-se

VERSÃO PÚBLICA

de e-mail trocado entre funcionários da Siemens – o qual contou com Ricardo Alzagarray como copiado -, no qual relatava-se reunião com a presença de representantes da MPE:

Amanhã tenho um encontro importante com o pessoal da MPE ref. ao projeto Manut. Metro DF e preciso me ausentar da reunião PTS por volta das 11h00. OK?

2017. Em sua defesa administrativa, o Representado arguiu que, apesar do cargo de controlador das áreas de energia da Siemens e que estas englobavam outras subáreas, inclusive a de transporte, ressaltou, no entanto, que sua área de expertise seria a subárea de PTD – power transportation system e não a TS – transportation system, afetada pela investigação conduzida por esta SG/CADE, por ser responsável por serviços e produtos relacionados a sistemas de transporte.

2018. Ademais, quanto ao indício acima colacionado, defende tratar-se de e-mail interno da Siemens, no qual Everton Rheinheimer informa Netown Duarte e Ricardo Alzagarray (todos da Siemens) sobre sua ausência na reunião PTS (transportation system) do mês.

2019. Em conformidade com o alegado, testemunha arrolada pelo próprio Ricardo Alzagarray, Sr. Edvaldo Segura Ramos (SEI 0210138, minuto 13:41), ouvido na qualidade de informante por já ter sido representante legal da Siemens em algum momento, ressaltou, *in verbis*:

[Procuradora de Ricardo Alzagarray] Em relação as divisões dentro da PTS, o Sr. Ricardo tinha algum trabalho mais direcionado em algumas dessas divisões?

Edvaldo: Sim. A PTS era uma estrutura organizacional que só existia no Brasil. Na Casa Matriz eram duas áreas completamente isoladas: as chamadas PTD e TS. Aqui no Brasil, houve-se por bem juntar as duas numa única organização e o Ricardo, então, ele chefiava efetivamente a parte de PTD, ele e o Newton. Os dois funcionavam praticamente como ‘coaches’ da parte de TS, estavam subordinados a ele. Mas o Ricardo se dedicava muito mais a parte operacional da PTD do que da TS, porque era ali que ele era o diretor responsável efetivamente.

2020. Quando da realização de outra oitiva, desta vez para colher o depoimento pessoa de [ACESSO RESTRITO] Signatário do Acordo de Leniência e, portanto, demandado não só a falar a verdade, como colaborar com as investigações então conduzidas por esta SG/CADE, afirmou que Ricardo Alzagarray não exercia funções administrativas e/ou financeiras na Siemens Ltda e que não se recorda de ter tratado sobre qualquer temas ou situações descritas no Histórico da Conduta com o Representado.

2021. Assim, veja-se que não há prova cabal da participação de Ricardo Alzagarray nas condutas ilícitas investigadas e suficientemente comprovadas por esta SG/CADE através da presente Nota Técnica.

2022. Como apontado, quanto ao projeto Metrô - DF, o representado foi apenas copiado em um dos e-mails enviados por Everton Rheinheimer. Nesta mensagem eletrônica, ressalta-se que

VERSÃO PÚBLICA

sequer é detalhado ou mencionado o conteúdo da reunião, não sendo possível responsabilizar o representado apenas diante da prova colacionada.

2023. Assim, conclui-se, em razão das evidências acima expostas, pelo arquivamento em relação a Ricardo Alzogarray.

IV.2.3.2 *Paulo Munk Machado*

2024. As evidências presentes nos autos não foram capazes de comprovar a participação de Paulo Machado, Engenheiro Eletrônico da TTrans, em conduta anticompetitiva.

2025. Paulo Machado, segundo apontado por esta SG/CADE na NT PA 81/2014, teria participado de acordo competitivo quanto ao projeto de aquisição de trens, pelo Estado do Rio de Janeiro, para operação na Supervia. Quanto ao projeto supramencionado, em primeiro lugar, necessário lembrar que, apesar da NT PA 81/2014, ter apontado a existência de indícios de ilícitos concorrenenciais, esta SG/CADE, no curso da instrução, não foi capaz de apontar a atuação do cartel neste projeto.

2026. Portanto, tendo em vista que o único indício colacionado nos autos quanto ao Representado refere-se a esta licitação, conforme documento de fls. 1471/1477, do “Apartado”, sugere-se o arquivamento do Processo Administrativo com relação ao Representado.

IV.2.4 Daimler/Bombardier

IV.2.4.1 *Albert Fernando Blum*

2027. As evidências presentes nos autos não foram capazes de comprovar a participação de Albert Fernando Blum (“Albert Blum”), Diretor Presidente da DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda. até 27 de julho de 2001⁶¹⁶, conforme informações da sua carteira de trabalho juntada aos autos, em conduta anticompetitiva.

2028. Andras Mesics, segundo apontado por esta SG/CADE na NT PA 81/2014, teria participado de acordo competitivo quanto ao projeto Manutenção dos trens – 1ª Rodada - CPTM.

2029. Quanto ao projeto supramencionado, nos termos do relato dos Signatários, ele teria participado da reunião referente à Linha 5 da CMSp, na sede da Mitsui, representando a

⁶¹⁶ Conforme informações da sua carteira de trabalho juntada aos autos, SEI 0031491.

VERSÃO PÚBLICA

DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda, com diretores da Siemens, Alstom, TTrans, Mitsui e CAF (fls. 70/71 do Processo).

2030. Ademais, o Sr. Albert Blum assinou o Termo de Aditamento nº 01 ao contrato 835780102200, referente à Linha 5, conforme fl. 2968 do “Apartado”.

2031. Contudo, sendo estes os únicos indícios que pesam contra o Representado mesmo após a instrução processual, verifica-se que não foi possível afirmar, para além da dúvida razoável, que o Sr. Albert Blum participou da conduta de cartel ora identificada.

2032. Diante do exposto, em relação a ele, sugere-se o arquivamento do processo por ausência de provas.

IV.2.4.2 *Andras Mukics Mesics*

2033. As evidências presentes nos autos não foram capazes de comprovar a participação de Andras Mukics Mesics (“Andras Mesics”), Engenheiro de Vendas da Bombardier⁶¹⁷, de 22 de julho de 1996 a 03 de março de 2003, em conduta anticompetitiva.

2034. Andras Mesics, segundo apontado por esta SG/CADE na NT PA 81/2014, teria participado de acordo competitivo quanto ao projeto Manutenção dos trens – 1ª Rodada - CPTM.

2035. Quanto ao projeto supramencionado, em 01 de outubro de 2002, um mês após a assinatura do contrato entre o consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) e a CPTM, o Sr. David Lopes (Alstom) encaminhou e-mail para o Srs. José Regueiro, Murilo Cunha, Jose Alcaide Moreno (funcionários da CAF), Rubens Rezende⁶¹⁸ e Antônio Charro (funcionários da Alstom) e Andras Mesics, Manuel Rio, Serge Van Themsche, Míriam Pulino (funcionários da Bombardier) – intitulado “Subcontratação Manutenção TUE’s Série 2100”. Nesse e-mail, são

⁶¹⁷ Conforme informações da sua carteira de trabalho juntada aos autos, SEI 0031174.

⁶¹⁸ Falecido.

VERSÃO PÚBLICA

abordadas questões operacionais da subcontratação da Bombardier – que participou da licitação, de forma independente – pelo Consórcio CONSMAC (fls. 3754/3757 do “Apartado”):

**Re: Subcontratação Manutenção TUE’s
Série 2100**



From: CN=David Lopes-2/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM
To: 1. andras.mesics@br.transport.bombardier.com
 2. manuel-carlos.rio@br.transport.bombardier.com
 3. serge.van_themsche@br.transport.bombardier.com
 4. miriam.pulino@br.transport.bombardier.com
CC: 1. CN=Rubens REZENDE/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
 2. CN=Antonio CHARRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA
 3. cafsaopaulo@cafbrasil.com.br
 4. murilo@cafbrasil.com.br
 5. jalcaide@caf.es
 6. mrccons@uol.com.br
 7. juribe@cafbrasil.com.br
Subject: Re: Subcontratação Manutenção TUE’s Série 2100
Sent: 2002-10-01 15:50:24.010000 UTC
Also found in: (\$All)/Re: Subcontratação Manutenção TUE’s Série 2100 [24BE]

A seguir comentamos os pontos do seu e-mail:

Desde o início das negociações foram feitas adequações aos instrumentos visando formatar as subcontratações nas condições inicialmente combinadas, atender as exigências de contratações das empresas participantes do Consórcio CONSMAC e, principalmente, adaptar as subcontratações ao regime de transferência integral de garantias, direitos e obrigações constantes no contrato com o cliente final.

2036. Nota-se que apesar da subcontratação prevista no e-mail acima ser resultado da coordenação entre as empresas e instrumento utilizado pelo cartel para implementação do acordo, conforme o conjunto de evidências dos autos, os documentos⁶¹⁹ relacionados ao Sr. Andras Mesics tratam de questões operacionais da subcontratação, o que gera uma dúvida razoável sobre ele ter conhecimento suficiente do contexto envolvido para compreender plenamente do que tratava este e-mail.

2037. Ademais, de acordo com a sua defesa, Andras Mesics tinha como principal função auxiliar e proceder ao levantamento de itens para fins de orçamentos e propostas e nunca ocupou cargo de chefia, gerência, direção e/ou qualquer posicionamento de liderança de qualquer tipo.

2038. Como consequência e na inexistência de provas adicionais obtidas ao longo da instrução probatória, parece que Andras Mesics foi copiado em tal e-mail por questões específicas relacionadas às suas funções, não tendo ele participado ativamente da conduta, e não possuindo poderes para fazer cessá-la, dada a sua posição na empresa, razão pela qual sugere-se o

⁶¹⁹ Fls. 975, 2418 e 3755/3756 do “Apartado”.

VERSÃO PÚBLICA

arquivamento dos autos em relação a ele, por ausência de provas suficientes de sua participação e atuação na conduta.

IV.2.5 Caterpillar Brasil Ltda.

2039. Ao longo da presente Nota Técnica, percebe-se que há apenas 2 documentos que fazem referência à “CAT”, diminutivo de Caterpillar.

2040. O primeiro deles é o e-mail datado de 21 de setembro de 2009, relativo ao projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM, em que o Sr. Wagner Ribeiro (Alstom) relata reunião havida com o Sr. Agenor Marinho⁶²⁰ (CAF) e informa que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (Alstom + CAT + CAF) (fls. 1385/1387 do “Apartado”):

Reunião realizada. Descartamos a opcao 1 neste momento e fechamos o principio da opcao 2 em partes iguais (A+CAT+C) + investidores. Se for o caso, no futuro agregaremos outro industrial.

Vou preparar ASAP draft do MoU.

Combinado tambem que pediremos adiamento, de forma separada, ate o fim desta semana. (grifos nossos)

2041. O segundo documento trata-se de um e-mail do Sr. Cesar Ponce de Leon⁶²¹ (Alstom), em sequência ao acima reproduzido, no qual comenta a intenção da CAF de participar sozinha do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 – CPTM, já que não se alcançou um “acordo global”, e questiona a posição da Caterpillar, se ela se juntaria à Siemens e apoiaria o esquema (1392/1393 do “Apartado”, grifos nossos, tradução livre):

Acho que nossas chances sozinhos são muito pequenas e CAF quer estar só e travar uma luta árdua já que não foram capazes de atingir um acordo global. Portanto, a única chance de estarmos envolvidos e ter parte do negócio é dividir com S, desde que eles sejam capazes de assegurar sua oferta e o acordo de investimento/financiamento. Minha única preocupação é que S não tem sido muito eficiente nas últimas oportunidades (TIS) e tem grande problemas “midiáticos”.

Qual será a posição de CAT? Podem se juntar à S e a nós e apoiar o esquema financeiro e parte da manutenção?

O que parece claro é que não participaremos se não houver prorrogação.

Portanto, se juntarmos forças com S para obter uma prorrogação, teremos uma pequena porta aberta para tentar nos acomodar (com S e talvez CAT) na corrida.

⁶²⁰ O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

⁶²¹ O Sr. Cesar Ponce de Leon terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

VERSÃO PÚBLICA

Apoio a ideia de solicitar uma prorrogação em coordenação com S.

2042. Como mencionado acima, é fato público que, em 23 de junho de 2008, a MGE foi adquirida pela Progress Rail (99,9%) (braço do setor ferroviário do Grupo Caterpillar internacional) e Caterpillar Brasil Ltda. (0,1%).

2043. Contudo, em 05 de fevereiro de 2009 (antes, portanto, dos e-mails trocados acima), houve nova mudança e, desde então, os quotistas da MGE têm sido Caterpillar Luxembourg Group Sarl (99,9%) e Caterpillar Luxembourg Sarl (0,7%).

2044. Ou seja, na época em que houve referências à MGE como “CAT”, a MGE já não era mais pertencente à Caterpillar Brasil, e sim ao Grupo Caterpillar.

2045. Ainda que assim não fosse, não é possível inferir, somente com base nesses dois documentos, que a Caterpillar Brasil estivesse de fato envolvida no conluio e que não estava sendo relacionada à MGE unicamente em virtude das recentes alterações societárias tornadas públicas.

2046. Sendo assim, não é possível afirmar, para além da dúvida razoável, que a Caterpillar Brasil tenha se envolvido no cartel ou, de alguma forma, ter tido ao menos conhecimento da conduta, de modo que se sugere o arquivamento dos autos em relação a ela, por ausência de provas suficientes de sua participação na infração.

V. DA COOPERAÇÃO DOS SIGNATÁRIOS DO ACORDO DE LENIÊNCIA

2047. [ACESSO RESTRITO]

2048. Os Signatários foram os primeiros a se apresentar perante o CADE, no que diz respeito à conduta ora analisada, confessando suas participações no ilícito e cessando completamente seu envolvimento na infração relatada quando da propositura do Acordo de Leniência. Ainda, eles também têm colaborado com a instrução processual mediante a prestação de respostas adequadas às requisições de informações formuladas por esta SG/CADE.

2049. Deste modo, tendo em vista o cumprimento integral dos termos do Acordo de Leniência e a importante contribuição às investigações por parte dos Signatários do acordo, sugere-se ao Tribunal Administrativo do CADE a aplicação dos benefícios do Acordo de Leniência (art. 86, § 4º, inciso I da Lei nº 12.529/2011).

VI. DA CONCLUSÃO

2050. Diante do exposto, nos termos do art. 74 da Lei nº 12.529/2011 c/c §1º do art. 196 do Regimento Interno do CADE, sugere-se o encaminhamento dos presentes autos ao Tribunal Administrativo de Defesa Econômica, opinando-se:

- a) pelo indeferimento das preliminares suscitadas pelos Representados.

VERSÃO PÚBLICA

b) pela condenação:

b.1) dos Representados Pessoas Jurídicas: (1) Alstom Brasil Energia Ltda., (2) Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil Ltda., (3) Bombardier Transportation Brasil Ltda., (4) CAF Brasil Indústria e Comércio, (5) MGE Equipamentos e Serviços Rodoviários Ltda., (6) Hyundai-Rotem Brasil Indústria e Comércio de Trens Ltda., (7) IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A., (8) Mitsui & Co Brasil S.A., (9) MPE - Montagens e Projetos Especiais S.A., (10) Procint Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda., (11) Serveng-Civilsan S/A - Empresas Associadas de Engenharia, (12) TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A, (13) Trans Sistemas de Transportes S.A., (14) Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda., (15) Temoinsa do Brasil Ltda., e (16) Lucy Elisabete Pereira Teixeira (representando Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.).

b.2) dos Representados Pessoas Físicas: (1) Antonio Joaquim Charro, (2) David Lopes, (3) Eduardo Cesar Basaglia, (4) Francisco de Assiz Perroni, (5) Isidro Ramon Fondevila Quinonero, (6) Júlio César Leitão, (7) Luiz Fernando Ferrari, (8) Paulo José de Carvalho Borges Júnior, (9) Paulo Roberto Stuart, (10) Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda, (11) Ruy Marcos Grieco, (12) Sergio Valente Lombardi, (13) Francisco Essi Amigo, (14) Wagner Tadeu Ribeiro, (15) Edyval Antônio Campanelli Junior, (16) Haroldo Oliveira de Carvalho, (17) Marcelo Zugaiar dos Santos, (18) Andoni Sarasola Altuna, (19) Carlos Alberto Penna Leopoldo, (20) José Manuel Uribe Regueiro, (21) Murilo Rodrigues da Cunha, (22) Paulo Rubens Fontenele Albuquerque, (23) Wagner Ibarrola, (24) Carlos Alberto Alves Roso, (25) Carlos Eduardo Teixeira, (26) Ronaldo Hikari Moriyama, (27) Fleury Pissaia, (28) Masao Suzuki, (29) Adagir de Salles Abreu Filho, (30) José Ricardo Garcia Valladão, (31) Rodrigo Otávio Lobo da Costa, (32) Arthur Gomes Teixeira, (33) Ben-Hur Coutinho Viana de Souza, (34) Luiz Antonio Taulio da Costa, (35) Ronaldo Cavalieri, (36) Marco Vinícius Barbi Missawa, (37) Homero Lobo de Vasconcellos, (38) Moisés Smaire Neto, (39) Renato Grillo Ely, (40) Edgard Camargo de Toledo Filho, (41) Edson Yassuo Hira, (42) Massimo Andrea Giavina Bianchi, (43) Antonio Dias Felipe, (44) Manuel Carlos do Rio Filho, (45) Marcos José Ribeiro, (46) Reinaldo Goulart de Andrade, (47) Telmo Giolito Porto, (48) Amador Francisco Rodriguez Peñin, (49) Maurício Evandro Chagas Memória, (50) Wilson Daré, (51) Phillippe Emile Michel Dufosse, e (52) Marco Antônio Barreiro Contin.

c) pela extinção da ação punitiva da Administração Pública com relação às pessoas jurídicas e físicas a seguir: Siemens Ltda., Siemens AG, [ACESSO RESTRITO]

d) pelo arquivamento em relação:

d.1) à Representada Pessoa Jurídica Caterpillar Brasil Ltda.

d.2) aos Representados Pessoas Físicas: (1) Maria Aparecida Ramos Bartholetti, (2) Rinaldo Marques Tsuruda, (3) Philippe Delleur, (4) Stephanie Brun-Brunet, (5) Juarez Barcellos Filho, (6) Ricardo Mario Lamenza Alzogarray, (7) Paulo Munk Machado, (8) Albert Fernando Blum, (9) Andras Mukics Mesics.

e) pela remessa do presente relatório circunstanciado ao (1) Ministério Público do Estado de São Paulo, (2) ao Departamento de Polícia Federal, (3) ao Ministério da Transparência e

VERSÃO PÚBLICA

Controladoria-Geral da União, (4) à Corregedoria Geral da Administração do Governo do Estado de São Paulo, (5) ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, (6) ao Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, (7) ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e (8) à Procuradoria-Geral do Distrito Federal.

Essas as conclusões.