



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

**PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº
08700.004617/2013-41**

RUBRICA: _____

Representante: CADE EX OFFICIO
Representados: ALSTOM BRASIL ENERGIA E
TRANSPORTE LTDA. E OUTROS

**APARTADO DE ACESSO
PÚBLICO**

RUBRICA: _____

30	DATA
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

**PROCESSO ADMINISTRATIVO
08700.004617/2013-41**

SERVIÇO NACIONAL DE PROTOCOLO
- SENAPRO -

02		/ /	16		
03		/ /	17		
04		/ /	18		
05		/ /	19		
06		/ /	20		
07		/ /	21		
08		/ /	22		
09		/ /	23		
10		/ /	24		
11		/ /	25		
12		/ /	26		
13		/ /	27		
14		/ /	28		

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS: _____

INQUÉRITO ADMINISTRATIVO Nº 08700.004617/2013-41

Representante: Cade *ex officio*

Representados: Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil; Bombardier Transportation Brasil Ltda.; CAF Brasil Indústria e Comércio; Caterpillar Brasil Ltda.; ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.; Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.; Hyundai-Rotem Co. Ltd.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; Mitsui & Co Ltd.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; Procint – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.; Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; Siemens Ltda.; TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoinsa do Brasil Ltda.; Trans Sistemas de Transportes S.A.; Adagir de Salles Abreu Filho; Agenor Marinho Contente Filho; Albert Fernando Blum; Alexander Flegel; Alvaro Colomer; Amador Francisco Rodriguez Peñin; Ana Giros; Andoni Sarasola Altuna; Andras Mukics Mesics; Antoine Riviere; Antonio Charro; Antonio Dias Felipe; Antonio Oporto; Arthur Gomes Teixeira; Barry Howe; Begoña García Vázquez; Ben-Hur Coutinho Viana de Souza; Bertrand Delpierre; Bertrand Lenne; Carlos Alberto Alves Roso; Carlos Alberto Penna Leopoldo; Carlos Eduardo Teixeira; Cesar Ponce de Leon; Daniel Mischa Leibold; David Lopes; Denis Girault; Dirk Schönberger; Edgard Camargo de Toledo Filho; Edson Assini; Edson Yassuo Hira; Eduardo Cesar Basaglia; Edyval Antônio Campanelli Junior; Everton Rheinheimer; Felix Fernandez; Fernando Arizmendi; Fleury Pissaia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Friedrich Smaxwill; Geraldo Phillippe Hertz Filho; German Corcho Garcia; Haroldo Oliveira de Carvalho; Herbert Hans Steffen; Homero Lobo de Vasconcellos; Ibon Garcia; Iñigo Celigueta; Isidro Ramon Fondevilla Quinonero; Jan-Malte Hans Jochen Orthmann; Jean Marc de Reviere; Jose Alcaide Moreno; José Manuel Uribe Regueiro; José Ricardo Garcia Valladão; Juan Maria Iniguez; Juarez Barcellos Filho; Júlio César Leitão; Katharine Edge; Laurent Lumbroso; Lothar Dill; Ludwig Scheele; Luis Giralt; Luiz Antonio Taulois da Costa; Luiz Fernando Ferrari; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcelo Zugaiar dos Santos; Marco Antônio Barreiro Contin; Marco Vinicius Barbi Missawa; Marcos José Ribeiro; Maria Aprecida R. Bartholetti; Masao Suzuki; Massimo Andrea Giavina Bianchi; Maurício Evandro Chagas Memória; Michael Kerling; Michele Viale; Miguel Sagarra; Moises Smaire Neto; Murilo Rodrigues da Cunha; Nelson Branco Marchetti; Newton José Leme Duarte; Patrick Houlgatte; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Munck Machado; Paulo Roberto Stuart; Paulo Rubens Fonetene Albuquerque; Peter Andreas Golitz; Peter Rathgeber; Philippe Dufosse; Philippe Delleur; Reinaldo Goulart de Andrade; Renato Grillo Ely; Ricardo Mario Lamenza; Rinaldo Marques Tsuruda; Robert Weber; Rodolfo Sergio Canas; Rodrigo Otávio Lobo da Costa; Ronaldo Cavaliere; Ronaldo Hikari Moriyama; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; Serge Van Themsche; Sergio Valente Lombardi; Stephanie Brun-Brunet; Telmo Giolito Porto; Thibault Desteract; Wagner Ibarrola; Wagner Ribeiro; Wilson Daré; Woo Dong Ik; Xavier Boisgontier; Yves Robert Alfred Antonini.

Nota Técnica n.º 24 Superintendência-Geral

EMENTA: Inquérito Administrativo. Suposto cartel no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares. Suposta participação de empresas de consultoria especializada. Instauração de Processo Administrativo, nos termos dos artigos 13, V, e 69 e seguintes, da Lei n.º 12.529/11 c/c artigo 146 e seguintes do Regimento Interno do Cade.

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de Inquérito Administrativo Sigiloso instaurado em 22 de maio de 2013, por meio da Nota Técnica de fls. 01/40, acolhida pelo Despacho de fl. 41, com vistas a apurar suposto cartel em licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.
2. 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 “Beneficiários”. Por meio do referido acordo, os Beneficiários confessaram suas participações como co-autores na conduta citada, com vistas a obter, em contrapartida, os benefícios referidos no art. 86, §4º, e 87 da Lei n.º 12.529/2011 (fls. 42/63).
3. 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 Beneficiários, bem como de 6 (seis) apensos, contendo detalhes dos procedimentos licitatórios. O Histórico da Conduta foi elaborado com base em informações prestadas pelos Beneficiários e em documentos localizados em seus computadores e arquivos (fls. 64/1069).
4. Em síntese, os Beneficiários 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 co-autores das práticas relatadas foram as empresas 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. Ltd.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; Mitsui & Co Ltd.; Mitsui Brasileira Importação - Exportação S/A; Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoina do Brasil Ltda; Trans Sistemas de Transportes S.A.
5. Com vistas a complementar a instrução, a SG/Cade encaminhou cópia da nota técnica de instauração 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 (RICade).

6. 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 Brasil Energia e Transporte Ltda., Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil, 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., TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A e Renato Grillo Ely. Como resultado da diligência, foram apreendidos mais de 10.000 páginas de documentos em papel e 25 HDs que totalizaram cerca de 30 *terabytes* de informações eletrônicas.

7. Em 12 de novembro de 2013, 10 de 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).

8. É o relatório.

II. ANÁLISE

II.1 Aspectos gerais da repressão a cartéis

9. 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.

10. 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 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 nacional¹.

11. 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 cartel² 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.³

¹ 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.

² Lei nº 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 artigo 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;

³ Lei nº 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 artigo, ou às pessoas jurídicas ou entidades, nos casos previstos no inciso II do caput deste artigo.

§ 1º Em caso de reincidência, as multas cominadas serão aplicadas em dobro.

12. Além de reprimidos administrativamente pelo Cade, no Brasil cartéis também são alvo de persecuções 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 multa⁴. 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 saúde⁵.

13. 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 prejudicado⁶, e também a ações civis públicas⁷ de autoria do Ministério Público e outros legitimados⁸.

§ 2º No cálculo do valor da multa de que trata o inciso I do caput deste artigo, 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.

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.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ Lei nº 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,

14. 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.

15. 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 efetiva⁹. No Brasil, o Programa de Leniência encontra previsão nos artigos 86 e 87 da Lei de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/11)¹⁰. Sua premissa básica é a de que os beneficiários do acordo, em troca de

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.

⁷ 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;

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ Lei nº 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 artigo, 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:

imunidade 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 co-autores e comprovar a infração noticiada ou sob investigação. Ao garantir a imunidade a um dos participantes de um cartel, a

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 artigo 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 propositura do acordo;

III - a Superintendência-Geral não disponha de provas suficientes para assegurar a condenação da empresa ou pessoa física por ocasião da propositura 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 artigo.

§ 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, verificado 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 gradação 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 artigo, 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 artigo, 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 artigo, 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 artigo em relação à nova infração denunciada.

§ 9º Considera-se sigilosa a proposta de acordo de que trata este artigo, 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 artigo 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.

Parágrafo único. Cumprido o acordo de leniência pelo agente, extingue-se automaticamente a punibilidade dos crimes a que se refere o caput deste artigo.

Administração não apenas gera um fator de desestabilização nos cartéis existentes, como detecta condutas e pune infratores que de outra forma não teria condições de fazer.

16. 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 social¹¹. Constitui, assim, um importante pilar da política de combate a cartéis.

17. 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, foi possível realizar a devida operação de busca e apreensão para fortalecer o conjunto probatório inicial, resultando na reunião de robustos indícios de infração à ordem econômica praticada pelos Representados.

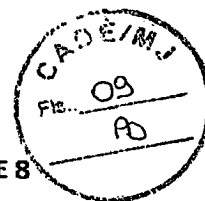
18. No próximo tópico serão abordadas algumas particularidades da persecução a cartéis em licitação – hipótese em que se enquadra o presente caso – e a seguir serão apresentados os indícios de infração à ordem econômica obtidos, até o momento, pela presente investigação.

II.2 Particularidades da persecução a cartéis em licitações públicas

19. As condutas concertadas entre concorrentes podem assumir estratégias múltiplas, mas resultam, invariavelmente, na aquisição de produtos e contratação de serviços em condições mais desvantajosas ou por valores acima daqueles que seriam encontrados em mercados efetivamente competitivos. Em casos de licitações públicas, tal como também verificado na presente hipótese, as condutas colusivas entre concorrentes implicam, ainda, a redução da eficiência dos gastos públicos, processo no qual os recursos públicos – fruto dos tributos pagos pelos cidadãos e empresas – são transferidos para tais agentes, que obtêm lucros adicionais resultantes da ausência de competição efetiva nos certames licitatórios.

20. As estratégias utilizadas pelos integrantes do cartel, especialmente no âmbito das 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. Nesse sentido, o uso concomitante de estratégias comuns permite que tais agentes definam os contornos precisos do mercado, por intermédio da alocação de carteiras de contratos, órgãos contratantes, áreas geográficas, faturamento, dentre outros critérios, e para a distribuição dos lucros adicionais advindos da redução da pressão competitiva possibilitada pelo acordo colusivo.

¹¹ 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)



21. Conforme a experiência internacional, em grande medida consolidada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)¹², as empresas participantes de cartéis em licitações utilizam-se, nos certames, 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 retiram 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.

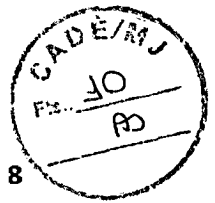
Propostas Rotativas ou Rodízio ("bid rotation"). Nos esquemas de propostas rotativas (ou rodízio), as empresas conspiradoras continuam a concorrer, mas combinam apresentar alternadamente a proposta vencedora (i.e. a proposta de valor mais baixo). A forma como os acordos de propostas rotativas são implementados 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 ("market allocation ou market division"). 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.

22. A utilização de tais estratégias 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 formalmente legais, tais como o consórcio e a subcontratação.

23. 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

¹² Cf. *Diretrizes para combater o conluio entre concorrentes em contratações públicas*. OCDE, fevereiro de 2009; e *OCDE: Collusion and Corruption in Public Procurement*, 2010, p. 458 (tradução livre).



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 empresas¹³.

24. Tal entendimento não significa que o disposto no artigo 33 da Lei nº 8.666/93¹⁴ – que traz a autorização legal para a constituição de consórcios em licitações públicas – implica necessariamente uma inequívoca ameaça à competitividade nos certames. Apenas se quer, aqui, enfatizar que tal instituto – uma espécie de associação entre empresas – contém potenciais riscos para a dinâmica concorrencial das licitações públicas¹⁵.

25. 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 conseqüentemente efeitos negativos na concorrência.”¹⁶

¹³ 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).

¹⁴ 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 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ OCDE, *Public procurement - the role of competition authorities in promoting competition*. (DAF/COMP(2007)34), Paris, 2007, p. 34 (tradução livre)



26. Da mesma forma, a subcontratação – autorizada nos termos do artigo 72 da Lei nº 8.666/93¹⁷, 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*.

27. 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 abstenham 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 cartel¹⁸.

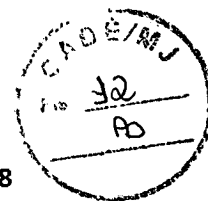
28. Novamente, não se está aqui a afirmar que a subcontratação é, sempre e necessariamente, o resultado de um acordo entre concorrentes. Os potenciais riscos de tal instituto, no que se refere às possíveis estratégias colusivas disponíveis às empresas licitantes, devem, contudo, ser analisados no âmbito de investigações acerca do comportamento colusivo de empresas em licitações públicas.

29. 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.

30. 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ Cf. OCDE. *Collusion and Corruption in Public Procurement*, 2010, p. 458 (tradução livre).



31. 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 absoluta¹⁹ – 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 licitantes²⁰. Ou seja, mesmo sendo o 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.

32. Ainda sobre as competências em matéria de licitação, é importante esclarecer que, embora os cartéis em compras públicas estejam muitas vezes relacionados a outros ilícitos – como a fraude, o direcionamento de edital e a corrupção de agentes públicos –, a competência da autoridade de defesa da concorrência nessa seara restringe-se aos aspectos da prática que a conformam como infração à ordem econômica, nos termos do quanto disposto na Legislação de Defesa da Concorrência. Ou seja, o Cade não possui expertise e nem autorização legal para investigar ou decidir sobre esses ilícitos, cuja apuração é de competência exclusiva dos órgãos de controle, das autoridades policiais e do Ministério Público. Por essa razão, ao longo da presente nota somente serão abordados aspectos relacionados aos fatos investigados que digam respeito à suposta prática de cartel entre concorrentes.

33. A partir do acima exposto, passa-se à análise dos robustos indícios apurados no presente caso em face dos Representados, que justificam a instauração de Processo Administrativo, com fundamento no art. 69 da Lei nº 12.529/2011.

¹⁹ 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 (artigos 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*).

²⁰ 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.

II.3 Da suposta existência de conduta colusiva entre os Representados

II.3.1 Síntese dos fatos

34. O Inquérito em tela foi instaurado com vistas a apurar suposta adoção de condutas concertadas 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 um dos envolvidos e foram suplementadas pelo material apreendido nas diligências de busca e apreensão ocorridas nas sedes de algumas das empresas investigadas.

35. Conforme será demonstrado a seguir, o conjunto probatório reunido permite concluir pela presença de fortes indícios de que as empresas e pessoas físicas discriminadas no próximo tópico 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, 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.

36. Há presença, ainda, de fortes indícios de que, por vezes, o suposto 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, 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.

37. Nos tópicos a seguir, serão indicadas as pessoas físicas e jurídicas que devem figurar como Representados nos presentes autos, sendo logo em seguida apresentados os principais indícios de infração à ordem econômica apurados até o momento, justificando a continuidade das investigações em sede de Processo Administrativo.

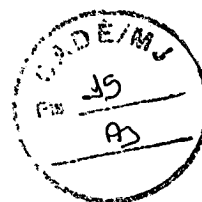
II.3.2 Dos Representados²¹

38. Com base na análise dos documentos e das informações obtidas nos autos, entende-se que há indícios robustos de que as seguintes empresas teriam celebrado ajustes anticompetitivos entre si, em suposta infração à ordem econômica tipificada na Legislação de Defesa da Concorrência:

- (i) **Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. ("Alstom")**, inscrita no CNPJ sob o nº 88.309.620/0001-58, sita à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;

²¹ Observa-se que constam dos autos referências a várias outras pessoas físicas e jurídicas, referências essas, porém, que ao menos até o presente momento, não constituem indícios robustos de infração à ordem econômica, nos termos da Lei de Defesa da Concorrência. Não obstante, caso esta SG/Cade, no contexto da investigação, identifique novos indícios robustos em face de outras pessoas físicas ou jurídicas, serão elas devidamente incluídas dentre as investigadas em sede de Processo Administrativo, respeitados os demais preceitos constitucionais.

- (ii) **Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil (“Balfour Beatty”)**, inscrita no CNPJ 11.116.655/0001-46, sita à Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 1478, 6º Andar, conjunto 609, São Paulo/SP, CEP 01451-001;
- (iii) **Bombardier Transportation Brasil Ltda. (“Bombardier”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 00.811.185/0001-14, sita à Av. das Nações Unidas, 4777, 5º andar, São Paulo/SP, CEP 05477-902;
- (iv) **CAF Brasil Indústria e Comércio (“CAF”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 02.430.238/0001-82, sita à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;
- (v) **Caterpillar Brasil Ltda. (“Caterpillar”)**, como autal controladora da MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda. (“MGE”), inscrita no CNPJ sob nº 61.064.911/0001-77, sita ao Rodoanel Luiz de Queiroz, km 157, Distrito Unileste, Piracicaba/SP, CEP 13.420-000
- (vi) **Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda. (“Tejofran”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 61.288.437/0001-67, sita à Alameda Nothmann, 526, São Paulo/SP, CEP 01216-000;
- (vii) **Hyundai-Rotem Co. Ltd. (“Hyundai-Rotem”)**, Hyundai Motor Group Bldg 8 - 12F, 231, Yangjae-Dong, Seocho-Gu, Seoul, 137-938, Coreia;
- (viii) **IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A. (“IESA”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 29.918.943/0001-80, sita à Alameda dos Jurupis, 455, 10º andar, Cj. 31, Moema, São Paulo/SP, CEP 04.800-001;
- (ix) **MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda. (“MGE”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 67.151.258/0001-60, sita à Rua George Rexroth, 609, Bloco D, Conjunto 1 e 2, Vila Padre Anchieta, Diadema/SP, CEP 99.512-70;
- (x) **MPE – Montagens e projetos especiais S.A. (“MPE”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 31876709000189, sita à Rua São Francisco Xavier, nº 603, 1º andar, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.550-011;
- (xi) **Mitsui & Co Ltd. (“Mitsui”)**, sucessora da Mitsui Brasileira Importação - Exportação S/A, inscrita no CNPJ sob o nº 61.139.697/0001-70, sita à Avenida Paulista, nº 1842, 23º andar, Edifício Cetenco Plaza, São Paulo/SP, CEP 01310-923;
- (xii) **Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia (“Serveng”)**, inscrita no CNPJ sob o nº 48.540.421/0001-31, sita à Rua Deputado Vicente Penido, 255, São Paulo/SP, CEP 02064-120;



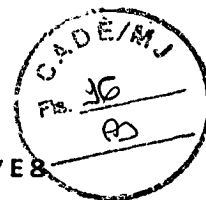
- (xiii) **Siemens Ltda. ("Siemens")**, inscrita no CNPJ sob o nº 44.013.159/0001-16, sita à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000;
- (xiv) **TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A ("TCBR")**, inscrita no CNPJ sob o nº 03.652.914/0001-25, sita à SHIS QI 21, Comércio Local, Bloco D, Edifício Altran Business Center, Lago Sul, Brasília/DF, CEP 71.655-580;
- (xv) **Temoina do Brasil Ltda. ("Temoina")**, inscrita no CNPJ sob o nº 02.587.355/0001-54, sita à Avenida Santa Marina, 1398, São Paulo/SP, CEP: 05036-001;
- (xvi) **Trans Sistemas de Transportes S.A ("T'Trans")**, inscrita no CNPJ sob o nº 02.249.216/0001-10, sita à Rua Natingui, 1487, São Paulo/SP, CEP 05443-002.

39. Há também fortes indícios de que as seguintes consultorias especializadas atuaram, por vezes, de forma a coordenar e auxiliar os ajustes anticompetitivos supostamente celebrados pelas empresas representadas, em suposta infração à ordem econômica tipificada na Legislação de Defesa da Concorrência:

- (i) **ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda. ("Constech")**, inscrita no CNPJ sob o nº 38.889.416/0001-85, sita à Alameda Santos, n.º 234, 5º andar, conjuntos 502 e 503, São Paulo/SP, CEP: 01418-000;
- (ii) **PROCINT – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda. ("Procint")**, inscrita no CNPJ sob o nº 55.219.554/0001-76, sita à Alameda Santos, n.º 234, 5º andar, conjuntos 501, 504, 505 e 506, São Paulo/SP, CEP: 01418-000.

40. Ainda, entende-se que há indícios robustos de que as seguintes pessoas físicas teriam celebrado e/ou auxiliado na celebração de ajustes anticompetitivos, em suposta infração à ordem econômica tipificada na Legislação de Defesa da Concorrência:

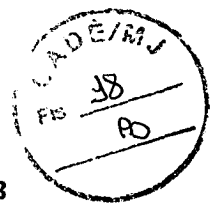
- (i) **Adagir de Salles Abreu Filho**, inscrito no CPF sob o nº 869.821.337-53, residente à Praça João Caetano, nº 155, apto. 1202, Ingá, Niterói/RJ, CEP 24.210-405;
- (ii) **Agenor Marinho Contente Filho**, inscrito no CPF sob o nº 606.772.877-04, residente à Rua Rainha Guilhermina, nº 29, apto. 502, Bairro Leblon, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.441-120;
- (iii) **Albert Fernando Blum**, inscrito no CPF sob o nº 037.227.168-53, residente à Avenida Manoel dos Reis Araújo, nº 981, Bairro Jardim Marajoara, São Paulo/SP, CEP 04.664-000;
- (iv) **Alexander Flegel**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000



- (v) **Alvaro Colomer**, endereço profissional à Avenida Santa Marina, 1398, São Paulo/SP, CEP: 05036-001;
- (vi) **Amador Francisco Rodriguez Peñin**, endereço profissional à Avenida Santa Marina, 1398, São Paulo/SP, CEP: 05036-001;
- (vii) **Ana Giros**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (viii) **Andoni Sarasola Altuna**, inscrito no CPF sob o nº 236.268.658-27, residente à Rua João Cachoeira, nº 292, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04.535-000;
- (ix) **Andras Mukics Mesics**, inscrito no CPF sob o nº 272.953.868-23, residente à Rua Hilário Pinto de Almeida, nº 131, Interlagos, São Paulo/SP, CEP 04.784-140;
- (x) **Antoine Riviere**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xi) **Antonio Charro**, inscrito no CPF sob o nº 030.194.038-04, residente à Rua Davi Canabarro, nº 212, Casa, Alto da Lapa, São Paulo/SP, CEP 05.059-060;
- (xii) **Antonio Dias Felipe**, inscrito no CPF sob o nº 289.177.158-34, residente à Alameda Holanda, nº 51, Alphaville, Barueri/SP, CEP - 06.474-320;
- (xiii) **Antonio Oporto**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xiv) **Arthur Gomes Teixeira**, inscrito no CPF sob o nº 002.766.778-20, residente à Estrada Guarujá Bertiooga Km 168, Rua 12, Lote 07, Quadra 46, Sítio São Pedro, Guarujá/SP, CEP 11.446-002;
- (xv) **Barry Howe**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xvi) **Begoña García Vázquez**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;
- (xvii) **Ben-Hur Coutinho Viana de Souza**, inscrito no CPF sob o nº 967.066.008-49, residente à Rua do Bico-de-Lacre, nº 133, Sousas, Campinas/SP, CEP 13.105-800;
- (xviii) **Bertrand Delpierre**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xix) **Bertrand Lenne**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xx) **Carlos Alberto Alves Roso**, inscrito no CPF sob o nº 008.516.728-25, residente à Avenida Omar Daibert, nº 01, Bairro Parque Terra Nova II, São Bernardo do Campo/SP, CEP 09.820-680;



- (xxi) **Carlos Alberto Penna Leopoldo**, inscrito no CPF sob o nº 590.023.017-15, residente à Rua Luis Soares, nº 909, Casa 05, Comendador Soares, Rio de Janeiro/RJ, CEP 26.280-050;
- (xxii) **Carlos Eduardo Teixeira**, inscrito no CPF sob o nº 914.010.898-87, residente à Rua Piauí, nº 837, Bairro Santa Paula, São Caetano do Sul/SP, CEP 09.541-150;
- (xxiii) **Cesar Ponce de Leon**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xxiv) **Daniel Mischa Leibold**, inscrito no CPF sob o nº 223.591.528-07, residente à Estrada do Espigão, 1820, Condomínio Petit Village, casa 45, Cotia/SP, CEP 06.710-500;
- (xxv) **David Lopes**, inscrito no CPF sob o nº 000.309.238-08, residente à Rua Vespasiano, nº 445, apto. 174, Bairro Vila Romano, São Paulo/SP, CEP 05.044-050;
- (xxvi) **Denis Girault**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (xxvii) **Dirk Schönberger**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000;
- (xxviii) **Edgard Camargo de Toledo Filho**, inscrito no CPF sob o nº 653.013.668-15, residente à Rua Deputado Bady Bassit, nº 447, Caxingui, São Paulo/SP, CEP 05.517-050;
- (xxix) **Edson Assini**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000;
- (xxx) **Edson Yassuo Hira**, inscrito no CPF sob o nº 092.588.668-86, Avenida Jurema, nº 200, apto. 24, Bloco C, Bairro Indianópolis, São Paulo/SP, CEP 04.079-000;
- (xxxi) **Eduardo Cesar Basaglia**, inscrito no CPF sob o nº 064.097.588-71, residente à Alameda Pinhal, nº 41, Parque Petrópolis, Mairiporã/SP, CEP 76.000-000;
- (xxxii) **Edyval Antônio Campanelli Junior**, inscrito no CPF sob o nº 116.670.028-30, residente à Rua José da Silva Ribeiro, nº 200, apto. 91, Vila Andrade, São Paulo/SP, CEP 05.726-130;
- (xxxiii) **Everton Rheinheimer**, inscrito no CPF sob o nº 214.357.820-20, residente à Rua Tumiaru, nº 214, apto. 41, Bairro Ibirapuera, São Paulo/SP, CEP 04.008-050;
- (xxxiv) **Felix Fernandez**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;
- (xxxv) **Fernando Arizmendi**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;



- (xxxvi) **Fleury Pissaia**, inscrito no CPF sob o nº 184.889.199-72, residente à Rua Petit Carneiro, nº 1083, ap. 1901, Bairro Água Verde, Curitiba/PR, CEP 80.240-050;
- (xxxvii) **Francisco de Assiz Perroni**, inscrito no CPF sob o nº 745.256.978-49, residente à Rua João Cachoeira, nº 1325, apto. 103, Bairro Vila Nova Conceição, São Paulo/SP, CEP 04.535-014;
- (xxxviii) **Francisco Essi Amigo**, inscrito no CPF sob o nº 340.350.288-00, residente à Rua Guararema, nº 128, Bosque da Saúde, São Paulo/SP, CEP 04.136-030;
- (xxxix) **Friedrich Smaxwill**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000
- (xl) **Geraldo Phillipe Hertz Filho**, inscrito no CPF sob o nº 731.341.397-15, residente à Alameda dos Anapurus, nº 620, apto. 51, Indianópolis, São Paulo/SP, CEP 04.087-001;
- (xli) **German Corcho Garcia**, inscrito no CPF sob o nº 235.396.418-40, residente à Rua Tabapuã, nº 81, 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04.533-010;
- (xlii) **Haroldo Oliveira de Carvalho**, inscrito no CPF sob o 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;
- (xliiii) **Herbert Hans Steffen**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000;
- (xliv) **Homero Lobo de Vasconcellos**, inscrito no CPF sob o nº 014.701.188-40, residente à Rua Gandavo, nº 188, apto. 31, Bloco A, Vila Mariana, São Paulo/SP, CEP 04.023-000;
- (xlv) **Ibon Garcia**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;
- (xlvi) **Iñigo Celigueta**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;
- (xlvii) **Isidro Ramon Fondevilla Quinonero**, inscrito no CPF sob o nº 683.754.928-68, residente à Rua Domingos Gonçalo, nº 475, Santo Amaro, São Paulo/SP, CEP 04.693-040;
- (xlviii) **Jan-Malte Hans Jochen Orthmann**, inscrito no CPF sob o nº 504.969.137-00, residente à Rua Timóteo Costa, nº 538, apto. 207, Bairro Leblon, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22450-130;
- (xlix) **Jean Marc de Reyvere**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (l) **Jose Alcaide Moreno**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;



- (li) **José Manuel Uribe Regueiro**, inscrito no CPF sob o nº 813.780.418-87, residente à Avenida Dr. Martin Luther King, nº 980, apto. 141, Umuarama, Osasco/SP, CEP 06.030-003;
- (lii) **José Ricardo Garcia Valladão**, inscrito no CPF sob o nº 371.173.607-63, residente à Rua Guimarães Rosa, nº 203, apto. 2003, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.793-620;
- (liii) **Juan Maria Iniguez**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (liv) **Juarez Barcellos Filho**, inscrito no CPF sob o nº 667.117.387-72, residente à Avenida Antônio Pincinato, nº 1700, Casa 14, Condomínio Ecovil, Parque Eloy Chaves, Jundiaí/SP, CEP 13.211-771;
- (lv) **Júlio César Leitão**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lvi) **Katharine Edge**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lvii) **Laurent Lumbroso**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lviii) **Lothar Dill**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000
- (lix) **Ludwig Scheele**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000
- (lx) **Luis Giralt**, endereço profissional à Rua Tabapua, nº 81 - 10º andar, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04533-010;
- (lxi) **Luiz Antonio Taulois da Costa**, inscrito no CPF sob o nº 010.521.818-99, residente à Alameda das Petúnias, nº 117, Alphaville 5, Santana de Parnaíba/SP, CEP 06.539-185;
- (lxii) **Luiz Fernando Ferrari**, inscrito no CPF sob o nº 598.880.168-49, residente à Alameda dos Araés, nº 71, Planalto Paulista, São Paulo/SP, CEP 04.066-000;
- (lxiii) **Manuel Carlos do Rio Filho**, inscrito no CPF sob 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 05.363-000;
- (lxiv) **Marcelo Zugaiar dos Santos**, inscrito no CPF sob o nº 073.053.638-63, residente à Rua Oscar Freire, nº 1967, apto. 154, Jardim América, São Paulo/SP, CEP 05.409-011;
- (lxv) **Marco Antônio Barreiro Contin**, inscrito no CPF sob o nº 051.510.868-55, residente à Avenida Martin Luther King, nº 1999, apto. 142, Bairro Jardim Umuarama, Osasco/SP, CEP 06.030-016;

- (lxvi) **Marco Vinicius Barbi Missawa**, inscrito no CPF sob o nº 151.491.118-30, residente à Rua Monteiro Lobato, nº 17, Campos de Santo Antônio, Itu/SP, CEP 13.305-430;
- (lxvii) **Marcos José Ribeiro**, inscrito no CPF sob o nº 033.329.748-23, residente à Rua José Carlos de Resende, nº 506, Residencial Vista Verde, Jardim Santa Mônica, São Paulo/SP, CEP 05.171-010;
- (lxviii) **Maria Apécida R. Bartholetti**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lxix) **Masao Suzuki**, inscrito no CPF sob o nº 424.878.897-72, endereço profissional à Avenida Paulista, nº 1842, 23º andar, Sumaré, 01.310-923, São Paulo/SP;
- (lxx) **Massimo Andrea Giavina Bianchi**, inscrito no CPF sob o nº 563.323.868-00, residente à Rua Dona Elisa de Moraes Mendes, nº 950, Casa, Alto de Pinheiros, São Paulo/SP, CEP 54.490-001;
- (lxxi) **Maurício Evandro Chagas Memória**, inscrito no CPF sob o nº 110.048.787-53, residente à Avenida Martin Luther King, nº 169, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.631-110;
- (lxxii) **Michael Kerling**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000
- (lxxiii) **Michele Viale**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lxxiv) **Miguel Sagarra**, endereço profissional à Avenida Santa Marina, 1398, São Paulo/SP, CEP: 05036-001;
- (lxxv) **Moises Smaire Neto**, inscrito no CPF sob o nº 871.439.768-49, residente à Rua Venezuela, nº 110, Casa, Jardim Lavínia, Mococa/SP, CEP 13.736-220;
- (lxxvi) **Murilo Rodrigues da Cunha**, inscrito no CPF sob o nº 005.851.498-87, residente no Condomínio Residencial Sans Souci, Lote 102, Dois Córregos, Valinhos/SP, CEP 13.278-242;
- (lxxvii) **Nelson Branco Marchetti**, inscrito no CPF sob o nº 084.368.218-31, residente à Avenida Lino Jardim, nº 191, apto. 191, Vila Bastos, Santo André/SP, CEP:09.041-030;
- (lxxviii) **Newton José Leme Duarte**, inscrito no CPF sob o nº 006.113.758-85, residente à Rua Professor Horácio Berlinck, nº 590, Butantã, São Paulo/SP, CEP 05.505-040;
- (lxxix) **Patrick Houlgatte**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lxxx) **Paulo José de Carvalho Borges Junior**, inscrito no CPF sob o nº 004.179.878-38, residente à Rua Alcantarilla, nº 87, apto. 61, Vila Andrade, São Paulo/SP, CEP 05.717-170;

- (lxxxix) **Paulo Munck Machado**, inscrito no CPF sob o nº 239.066.507-15, residente à Avenida das Quaresmas, nº 140, Vale das Araucárias Itaipava, Petrópolis/RJ, CEP 25.745-620;
- (lxxxii) **Paulo Roberto Stuart**, inscrito no CPF sob o 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;
- (lxxxiii) **Paulo Rubens Fonetlenle Albuquerque**, inscrito no CPF sob o nº 073.418.063-20, residente à Rua Canuto de Aguiar, nº 500, apto. 1500, Meireles, Fortaleza/CE, CEP 60.160-120;
- (lxxxiv) **Peter Andreas Golitz**, inscrito no CPF sob o nº 126.453.748-40, residente à Rua Nilo Tordin, nº 1221, Valinhos/SP, CEP 13.278-141;
- (lxxxv) **Peter Rathgeber**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000;
- (lxxxvi) **Philippe Dufosse**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lxxxvii) **Philippe Delleur**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (lxxxviii) **Reinaldo Goulart de Andrade**, inscrito no CPF sob o nº 115.147.528-91, residente à Avenida Alceu Maynard Araújo, nº 443, Bloco 8, Apto. 11, Vila Cruzeiro, São Paulo/SP, CEP 04.726-160;
- (lxxxix) **Renato Grillo Ely**, inscrito no CPF sob o 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;
- (xc) **Ricardo Mario Lamenza Alzogarray**, inscrito no CPF sob o nº 021.872.108-04, residente à Rua Octavio Vidal Azevedo, nº 148, Residencial Morumbi, São Paulo/SP, CEP 05.745-210;
- (xci) **Rinaldo Marques Tsuruda**, inscrito no CNPJ sob o nº 072.297.148-69, residente à Rua Vanderlei nº 1295, apto. 101, Perdizes, São Paulo/SP, CEP 05.011-001;
- (xcii) **Robert Weber**, endereço profissional à Avenida Mutinga, nº 3800, Pirituba, São Paulo/SP, CEP 05.154-000;
- (xciii) **Rodrigo Otávio Lobo da Costa**, inscrito no CPF sob o nº 707.839.937-49, residente à Rua Barão de Lucena, nº 76, apto. 101, Botafogo, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.260-020;
- (xciv) **Ronaldo Cavaliere**, inscrito no CPF sob o nº 021.263.708-87, residente à Rua Sérgio Luis, nº 75, Jardim Ruyce, Diadema/SP, CEP 09.980-440 – Diadema/SP;
- (xcv) **Ronaldo Hikari Moriyama**, inscrito no CPF sob o nº 824.747.881-91, residente à Rua Escobar Ortiz, nº 570, apto. 31, Vila Nova Conceição, São Paulo/SP, CEP 04.512-051;

- (xcvi) **Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda**, inscrito no CPF sob o nº 143.242.598-60, residente à Rua Vanderlei, nº 1295, apto. 101, Perdizes, São Paulo/SP, CEP 05.011-001;
- (xcvii) **Ruy Marcos Grieco**, inscrito no CPF sob nº 678.208.598-49, residente à Rua Fagundes Dias, nº 278, apto. 101B, Saúde, São Paulo/SP, CEP 04.055-000;
- (xcviii) **Serge Van Themsche**, inscrito no CPF sob o nº 213.966.778-60, residente à Rua Antônio de Andrade Rebelo, nº 872, Bairro Morumbi, São Paulo/SP, CEP 05.692-000;
- (xcix) **Rodolfo Sergio Canas**, inscrito no CPF sob nº 229.831.518-32, residente à Avenida Aratas, nº 285, apto. 81, Indianópolis, São Paulo/SP, CEP: 04081-001;
- (c) **Sergio Valente Lombardi**, inscrito no CPF sob nº 663.700.948-20, residente à Rua Nanuque, nº 432, apto. 152, Vila Hamburguesa, São Paulo/SP, CEP 05.302-031;
- (ci) **Stephanie Brun-Brunet**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (cii) **Telmo Giolito Porto**, inscrito no CPF sob o nº 007.559.728-48, residente à Avenida Agami, nº 190, apto. 81, Moema, São Paulo/SP, CEP 04.522-000;
- (ciii) **Thibault Desteract**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (civ) **Wagner Ibarrola**, inscrito no CPF sob o 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;
- (cv) **Wagner Ribeiro**, inscrito no CPF sob o nº 086.590.858-33, residente à Rua Berlioz, nº 392, Alto de Pinheiros, São Paulo/SP, CEP 05.467-000;
- (cvi) **Woo Dong Ik**, Hyundai Motor Group Bldg 8 - 12F, 231, Yangjae-Dong, Seocho-Gu, Seoul, 137-938, Coréia;
- (cvii) **Wilson Daré**, inscrito no CPF sob o nº 105.988.808-44, residente à Rua Faustolo, nº 1.101, apto. 32, Vila Romana, São Paulo/SP, CEP 05.041-001;
- (cviii) **Xavier Boisgontier**, endereço profissional à Av. Embaixador Macedo Soares, 10.001, Lapa, São Paulo/SP, CEP 05095-035;
- (cix) **Yves Robert Alfred Antonini**, inscrito no CPF sob nº 044.465.108-00, residente à Alameda Joaquim Eugênio de Lima, nº 957, 15º andar, apto. 151, Jardins, São Paulo/SP, CEP 01.403-001.

41. Com vistas a garantir a melhor compreensão dos fatos abaixo indicados, apresenta-se o quadro abaixo, no qual estão dispostas as informações básicas sobre a relação entre pessoas físicas e jurídicas envolvidas no alegado cartel:

Pessoa jurídica	Pessoa física
ALSTOM	Ana Giros
	Antoine Riviere
	Antonio Charro
	Antonio Oporto
	Barry Howe
	Bertrand Delpierre
	Bertrand Lenne
	Cesar Ponce de Leon
	Denis Girault
	Eduardo Cesar Basaglia
	Francisco de Assiz Perroni
	Francisco Essi Amigo
	Geraldo Phillipe Hertz Filho
	Isidro Ramon Fondevilla Quinonero
	Jean Marc de Reviere
	Juan Maria Iniguez
	Júlio César Leitão
	Katharine Edge
	Laurent Lumbroso
	Luiz Fernando Ferrari
	Marco Antônio Barreiro Contin
	Maria Aparecida R. Bartholetti
	Michele Viale
	Patrick Houlgatte
	Paulo José de Carvalho Borges Junior
	Paulo Roberto Stuart
	Philippe Dufosse
	Philippe Delleur
	Rinaldo Marques Tsuruda
	Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda
	Ruy Marcos Grieco
	Sergio Valente Lombardi
	Stephanie Brun-Brunet
Thibault Desteract	
Wagner Ribeiro	
Xavier Boisgontier	
Yves Robert Alfred Antonini	
BALFOUR BEATTY	Edyval Antônio Campanelli Junior
	Haroldo Oliveira de Carvalho

Pessoa jurídica	Pessoa física
BOMBARDIER	Albert Fernando Blum
	Andras Mukics Mesics
	Marcelo Zugaiar dos Santos
	Serge Van Themsche
CAF	Agenor Marinho Contente Filho
	Andoni Sarasola Altuna
	Begoña García Vázquez
	Carlos Alberto Penna Leopoldo
	Felix Fernandez
	Fernando Arizmendi
	German Corcho Garcia
	Ibon Garcia
	Iñigo Celigueta
	Jose Alcaide Moreno
	José Manuel Uribe Regueiro
	Luis Giralt
	Murilo Rodrigues da Cunha
	Paulo Rubens Fonetenle Albuquerque
Wagner Ibarrola	
HIUNDAY-ROTEM	Woo Dong Ik
IESA	Fleury Pissaia
MGE	Carlos Alberto Alves Roso
	Carlos Eduardo Teixeira
	Ronaldo Hikari Moriyama
MITSUI	Masao Suzuki
MPE	Adagir de Salles Abreu Filho
	José Ricardo Garcia Valladão
	Rodrigo Otávio Lobo da Costa
PROCINT	Arthur Gomes Teixeira
SERVENG	Ben-Hur Coutinho Viana de Souza
	Homero Lobo de Vasconcellos
	Luiz Antonio Taulois da Costa
	Moises Smaire Neto
SIEMENS	Alexander Flegel
	Daniel Mischa Leibold
	Dirk Schönberger
	Edson Assini
	Everton Rheinheimer
	Friedrich Smaxwill

Pessoa jurídica	Pessoa física
	Herbert Hans Steffen
	Jan-Malte Hans Jochen Orthmann
	Lothar Dill
	Ludwig Scheele
	Marco Vinicius Barbi Missawa
	Michael Kerling
	Nelson Branco Marchetti
	Newton José Leme Duarte
	Peter Andreas Golitz
	Peter Rathgeber
	Ricardo Mario Lamenza Alzogarray
	Robert Weber
	Ronaldo Cavalieri
	Rodolfo Sergio Canas
TTRANS	Edgard Camargo de Toledo Filho
	Edson Yassuo Hira
	Juarez Barcellos Filho
	Massimo Andrea Giavina Bianchi
	Paulo Munck Machado
TCBR	Renato Grillo Ely
TEJOFRAN	Antonio Dias Felipe
	Manuel Carlos do Rio Filho
	Marcos José Ribeiro
	Reinaldo Goulart de Andrade
	Telmo Giolito Porto
TEMOINSA	Alvaro Colomer
	Amador Francisco Rodriguez Peñin
	David Lopes
	Maurício Evandro Chagas Memória
	Miguel Sagarra
	Wilson Daré

42. Passa-se, adiante, à análise dos indícios de infração à ordem econômica coligidos nos autos que justificam a continuidade das investigações em face dos Representados acima qualificados.

II.3.3 Dos indícios da existência de conduta colusiva

II.3.3.1 Do objeto do suposto cartel

43. Conforme já mencionado, as investigações conduzidas até o momento indicam a presença de fortes indícios de que as pessoas físicas e jurídicas ora Representadas teriam celebrado 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, teriam contado com a colaboração e facilitação de consultorias especializadas. As práticas teriam ocorrido desde, pelo menos, 1998, se estendendo, pelo menos, até o momento da realização das buscas e apreensões em 04 de julho de 2013.

44. Conforme apurado até o momento, as seguintes estratégias principais teriam sido adotadas pelos Representados com vistas a implementar os objetivos do suposto cartel nos diversos projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares de que participaram ou pretendiam participar:

- 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;
- combinação dos valores das propostas a serem apresentadas pelos participantes da licitação e apresentação de propostas de cobertura com vistas a viabilizar o combinado;
- formação de consórcios com vistas a eliminar a disputa entre concorrentes e/ou implementar a divisão de mercado previamente acordada;
- subcontratação de concorrentes como forma de recompensa pela colaboração na implementação das estratégias combinadas.

45. Os entendimentos teriam sido 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 supostas comunicações geralmente se davam antes e durante os processos licitatórios e supostamente tinham por objetivo definir preços e condições de participação nas licitações. Muitas vezes, mesmo quando os contatos se referiam a consórcios e/ou subcontratações aparentemente lícitos, essas oportunidades eram utilizadas para implementação dos acordos anticoncorrenciais supostamente firmados.

46. Passa-se, pois, à análise detalhada dos indícios de infração à ordem econômica coligidos nos autos.

II.3.3.2 Da implementação do suposto cartel

47. As evidências colhidas até o momento permitiram a identificação preliminar de, pelo menos, 15 projetos que teriam sido afetados pelo suposto cartel, sendo provável que outros também tenham sido discutidos e alocados entre os Representados, haja a vista a existência de documentos com indícios robustos de práticas colusivas, mas nos quais não há indicação precisa das circunstâncias em que essas práticas teriam ocorrido e/ou dos projetos a que se referem. Todos eles fazem parte da presente investigação e deverão ter a apuração aprofundada em sede de Processo Administrativo.

48. 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 *ad hoc* para cada projeto. Isso porque a descrição dos fatos trazida pelos Beneficiários e o material probatório reunido revelam uma grande coincidência entre os concorrentes envolvidos nos diferentes acordos ilícitos supostamente celebrados, bem como uma forte relação entre as estratégias acordadas para cada projeto, as quais, algumas vezes, eram direcionadas concomitantemente a distintas licitações, inclusive de diferentes cidades.²² O longo período em que esses agentes vinham se mantendo em contato para finalidades supostamente anticompetitivas, e a normalidade e facilidade com que esses contatos ocorriam revelam uma perenidade e uma institucionalidade típicas de cartéis clássicos.

49. Com efeito, de acordo com o relato dos Beneficiários da Leniência, os contatos ilícitos entre os Representados teriam se iniciado 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, CAF, Mitsui e T'Trans teriam acordado a divisão do escopo da licitação, o que supostamente fora implementado por meio de um reconsociamento com vistas à apresentação de proposta única no certame por meio do Consórcio SISTREM, formado pela união dos consórcios que anteriormente tinham se apresentado como concorrentes na fase de pré-qualificação (fls. 64/65).

50. Posteriormente, segundo os Beneficiários, os contatos anticompetitivos teriam se expandido, no início dos anos 2000, 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 teriam sido divididos entre os concorrentes da seguinte forma: Série 2000 seria alocada ao consórcio Cobraman, formado por Alstom, Bombardier e CAF; Série 3000 ficaria com Siemens; e Série 2100 seria destinada ao consórcio Alstom e CAF, que subcontrataria as empresas Bombardier, Temoinsa e Mitsui (fls. 65). As diligências de busca e apreensão, ademais, arrecadaram documentos que demonstram que diversas empresas – dentre elas, Alstom, Bombardier, CAF, IESA, MGE, MPE, Siemens, Tejofran, Temoinsa e T'Trans – teriam realizado nova rodada de negociações – nos anos 2007-2008 – a fim de dividir o objeto de novas licitações, realizadas pela CPTM, para contratação de serviços de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000. Da mesma forma, foram identificados diversos documentos indicando que tais empresas teriam se reunido novamente – nos anos

²² Inclusive, nos termos do quanto confessado pelos Beneficiários: “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”.

2011-2013 – 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).

51. Os Beneficiários ainda relataram que, pouco tempo após as negociações da construção da Linha 5 do Metrô São Paulo, Siemens e Alstom teriam mantido conversas sobre uma possível “cooperação geral” em projetos *turn-key*²³⁻²⁴. A divisão de escopo seria de aproximadamente 60% para a Alstom (parte mecânica dos projetos – trens) e 40% para a Siemens (sistemas e outras partes).²⁵ Tal cooperação, pelo que foi relatado, não chegou a ser formalmente efetivada, mas teria motivado diversos contatos anticompetitivos entre a Alstom e a Siemens em outros projetos, como o projeto de manutenção do Metrô DF e o projeto de extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo (fls. 66).

52. Por ocasião do projeto de manutenção do Metrô DF, realizado em 2005, teriam sido mantidos contatos anticompetitivos que resultaram em um suposto acordo entre o Consórcio Metrô Planalto (formado pelas empresas Alstom, IESA e TCBR) e o Consórcio Metroman (formado por Siemens e Serveng). O acordo teria previsto 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 teriam acordado 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 Metropolitan do Distrito Federal (CMDF), de acordo com sorteio realizado pelos consórcios. Além disso, após a fase de pré-qualificação, a Siemens teria realizado negociações com a MPE sobre a possibilidade de que esta empresa retirasse recurso administrativo apresentado em face da decisão da CMDF que havia considerado desqualificado o consórcio de que a MPE fazia parte. Em troca, a MPE ganharia parte do escopo do projeto, como subcontratada do consórcio Siemens (fls. 66).

53. Ainda por volta de 2005, quando da licitação referente ao projeto de extensão da Linha 2 do Metrô São Paulo, as empresas Alstom, Siemens, T'Trans, Bombardier e Balfour Beatty também teriam mantido contatos com finalidade anticompetitiva. Pelo acordo firmado entre as empresas, deveriam ser formados dois diferentes consórcios, os quais dividiriam o objeto da licitação da seguinte forma: o consórcio formado por Alstom e Siemens (Consórcio Linha Verde) ganharia o certame e consórcio formado por Bombardier, Balfour Beatty e T'Trans (Consórcio Linha Dois) apresentaria uma proposta perdedora, sendo posteriormente subcontratado (fls. 66/67).

54. Segundo os Beneficiários, aproximadamente na mesma época, entre 2004 e 2005, em razão da licitação do projeto Boa Viagem da CPTM, referente à reforma de trens das Linhas A, B, C, E e F, as empresas Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, T'Trans,

²³ Projetos *turn-key* são equivalentes aos projetos realizados sob a modalidade empreitada integral. De acordo com o art. 6º, inciso VIII, alínea e, da Lei nº 8.666/96, a empreita integral compreende a contratação de um empreendimento em sua integralidade, compreendendo todas as etapas das obras, serviços e instalações necessárias, sob inteira responsabilidade da contratada até a sua entrega ao contratante em condições de entrada em operação, atendidos os requisitos técnicos e legais para sua utilização em condições de segurança estrutural e operacional e com as características adequadas às finalidades para que foi contratada.

²⁴ Segundo os Beneficiários, as empresas pretendiam resolver no futuro qual seriam o formato dessa cooperação, por exemplo, a formação de consórcio em cada projeto ou a formação de *joint venture* para todos os projetos.

²⁵ Essa porcentagem, de acordo com os Beneficiários, teria sido calculada com base em projetos *turn-key* lançados anteriormente, os quais, usualmente, dispunham da divisão nessas porcentagens.

Temoinsa, Tejofran e MPE teriam ainda realizado vários contatos com vistas a dividir os lotes dos certames. A divisão teria ocorrido 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 T'Trans/MPE (T'Trans e MPE) (fls. 67).

55. Os Beneficiários relataram, ainda, que, já por volta de 2007 e 2008, quando das licitações dos projetos da CPTM de aquisição de 320 carros e de aquisição de 64 carros, Alstom, Siemens, Mitsui e Hyundai-Rotem teriam participado de novos contatos anticompetitivos. As empresas teriam acordado que o consórcio Alstom-Mitsui-Rotem 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 esquema inicialmente traçado, duas tentativas anticompetitivas de resolução do impasse teriam sido adotadas: (i) a Siemens teria tentado 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-Rotem (que formavam consórcios distintos) teriam entrado em acordo para tentar desqualificar a CAF e, posteriormente, formar um novo consórcio juntas (fls. 67).

56. Além disso, segundo apurado a partir dos documentos apreendidos, há fortes indícios de que os supostos contatos anticompetitivos teriam se expandido, entre os anos de 2008 e 2009, para o Projeto de reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô SP. Segundo apurado, os indícios são de que os grupos de que faziam parte as dez empresas participantes das licitações (Alstom, Siemens, Bombardier, Tejofran, MPE, T'Trans, Temoinsa, IESA, MPE e CAF) teriam dividido entre si o escopo do projeto, composto por quatro lotes: Lote 1A (25 trens da Linha 1 – Azul); 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/Siemens); Lote 1B (Consórcio BTT - Bombardier/Tejofran/Temoinsa); Lote 2 (Consórcio MTTRENS - MPE/TTRANS/Temoinsa); Lote 3 (Consórcio Reformas Metrô - Alstom Brasil/IESA).

57. Os documentos apreendidos na diligência de busca e apreensão apontaram, também, fortes indícios de que, em 2009, os Representados teriam se envolvido em supostos contatos anticompetitivos tendentes a eliminar a competição do projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. O suposto ajuste envolveria a tentativa de 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, além da CAT²⁶).

58. Em 2012, CAF e Alstom teriam mantido contatos que supostamente 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 metrô de Porto Alegre e Belo Horizonte, respectivamente. Em razão do suposto acordo, a Alstom, majoritária no consórcio para a licitação em Porto Alegre

²⁶ Caterpillar Brasil Ltda., que adquiriu a MGE.

(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 contrato.

59. Finalmente, em 2012, Alstom e TTrans teriam atuado de forma a dividir o escopo de licitação conduzida pela Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, que visava à aquisição de 60 trens (240 carros) destinados à operação na malha da concessionária Supervia. A Alstom, licitante independente no certame, teria contactado a TTrans – parceira comercial do consórcio vencedor – antes da entrega de sua proposta comercial ao órgão licitante, propondo a divisão do escopo dos objeto licitado.

60. A seguir, passa-se a apontar em maiores detalhes os indícios colhidos que demonstram o quanto sintetizado acima. Por razões metodológicas e de forma a possibilitar uma melhor compreensão de como o suposto cartel implementava suas estratégias, os indícios serão apresentados a partir de cada um dos projetos acima identificados.

61. **Vale frisar, novamente, que o objeto da presente apuração não se limita a esses projetos específicos, compreendendo todo o escopo de atuação do suposto cartel que venha a ser apurado ao longo da instrução processual.**

(i) *Metrô São Paulo – Linha 5 (fase 1)*

62. O processo licitatório da construção da Linha 5 do Metrô São Paulo ocorreu entre 1999 e 2000, tendo como escopo a construção do trecho entre o Capão Redondo e o Largo Treze, 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 o fornecimento de 8 trens com 6 carros cada. Seis novas estações seriam instaladas. O valor do contrato foi de R\$ 519.870.878,26.

63. 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 e elevadores, bombeamento, iluminação e detecção de incêndio, sistema informatizado de gestão operacional, material rodante, controle da demanda de passageiros e sistema de arrecadação, equipamentos para oficina de manutenção, e integração dos sistemas.

64. Conforme descrito no Histórico da Conduta apresentado pelos Beneficiários da Leniência, o acordo anticompetitivo celebrado no âmbito desse projeto teria ocorrido por meio de um reconsortamento entre as principais empresas do mercado, durante o processo licitatório. 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, eliminando a possibilidade de disputa entre os concorrentes e possivelmente causando a elevação dos preços da proposta:

“Inicialmente, as empresas Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF, DaimlerChrysler (Brasil), Mitsui & Co, Mitsui e T’Trans (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”. (fls. 70)

65. Segundo os Beneficiários, durante o processo licitatório para a construção da Linha 5, teria havido conversas entre os dirigentes das empresas, sendo a maioria realizadas no escritório da Mitsui e algumas no escritório da T’Trans. Os seguintes representantes das empresas teriam participado dessas reuniões: Sr. *Jan-Malte Hans Jochen Orthmann*, Diretor de Sistemas de Transporte da Siemens; Sr. *Albert Blum*, Presidente da Daimler Chrysler; Sr. *Paulo Borges*, Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; Sr. *Massimo Giavina-Bianchi*, Presidente da T’Trans; Sr. *Massao Suzuki*, Vice-Presidente da Divisão de Transporte da Mitsui; e um diretor da CAF cujo nome não fora informado (fls. 70/71).

66. Ainda conforme o Histórico da Conduta e o Apenso 01, destacam-se os seguintes fatos do processo licitatório (fls. 101/112):

- (i) Em 16 de junho de 1999, o edital de licitação foi disponibilizado às empresas;
- (ii) Em 13 de agosto de 1999, as seguintes empresas apresentaram a documentação requerida na fase de pré-qualificação:

Empresa/Consórcio	Empresas membro do consórcio
Consórcio Metrô Cinco	T’Trans – Trans Sistemas de Transportes S.A., PEM Engenharia S.A. e Ansaldo Transporti S.P.A.
Consórcio AdTranz Total Rail Systems ²⁷	DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda. e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.
Mitsui & Co., Ltd.	-

²⁷ Conforme informações dos beneficiários, Adtranz era o nome do consórcio, mas as empresas que, inicialmente, formaram o consórcio eram a DaimlerChrysler Rail Systems (Brasil) Ltda. e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda. 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”.

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 considerados qualificados;
- (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, os consórcios SICAF (formado por Siemens e CAF) e Adtranz Total Rail Systems também foram considerados qualificados pela CPTM;
- (vi) Em 10 de abril de 2000, a nova decisão de pré-qualificação das empresas licitantes do projeto da Linha 5 foi publicada. Os seguintes consórcios foram considerados qualificados:
- Consórcio Metrô Cinco (T"Trans, PEM Engenharia S.A., Ansaldo Transporti S.P.A.),
 - Consórcio Adtranz Total Rail Systems (DaimlerChrysler e DaimlerChrysler Rail Systems (UK Holding) Ltda.),
 - Consórcio Alstom (Alstom e Alstom Transport),
 - Consórcio SICAF (Siemens AG, Siemens e CAF).
- (vii) Em 19 de maio de 2000, as empresas abaixo formaram um novo grande consórcio, denominado Consórcio SISTREM:
- Alstom
 - Alstom Transport
 - Siemens
 - Siemens AG
 - CAF
 - DaimlerChrysler (Brasil)
- (viii) Em 12 de junho de 2000, os consórcios SISTREM e Metrô Cinco apresentaram suas propostas comerciais;

- (ix) Em 22 de agosto de 2000, após a análise das propostas, a CPTM declarou vencedor da licitação da Linha 5 o consórcio SISTREM;
- (x) Em 10 de outubro de 2000 o contrato entre a CPTM e o consórcio SISTREM foi assinado;
- (xi) As seguintes empresas foram subcontratadas pelo Consórcio SISTREM:
 - Mitsui & Co;
 - Mitsui; e
 - T'Trans.

67. Como se verifica, as empresas Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF e DaimlerChrysler (Brasil), pré-qualificadas na licitação, decidiram formar um único consórcio (SISTREM) e, desse modo, apresentar uma única proposta. As demais empresas pré-qualificadas na licitação (Mitsui & Co, Mitsui e T'Trans), componentes do consórcio Metrô Cinco (que também foi pré-qualificado), foram subcontratadas pelo consórcio SISTREM.

68. Tanto a formação do consórcio SISTREM como a subcontratação das empresas Mitsui & Co, Mitsui e T'Trans teriam sido resultado do acordo ilícito realizado entre essas empresas, de acordo com o Histórico da Conduta. Nesse sentido, não teria havido competição real entre as empresas e, por isso, é possível que os preços das propostas apresentadas tenham sido 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.

69. Suplementando o quanto relatado pelos Beneficiários da Leniência, destaca-se o e-mail abaixo, apreendido na Alstom e datado de 14 de outubro de 1999 (antes da decisão sobre a qualificação dos consórcios licitantes). Esse email, enviado pelo Sr. *Francisco Perroni* (Alstom), ao Sr. *Barry Howe* (Alstom), com cópia para os Srs. *Yves-Robert Antonini*, *Reinado Andrade*, *Paulo Borges*, *Wagner Ribeiro*, *Antoine Riviere* e *Katharine Edge* (todos Alstom), contém como anexo uma apresentação PowerPoint sobre o projeto CPTM Linha 5²⁸. O último *slide* da apresentação traz a afirmação contundente de que, se necessário, após a fase de pré-qualificação, a Alstom faria acordos com os concorrentes (fls. 1424/1448 do Apartado de Documentos Selecionados, doravante "Apartado"²⁹):

"KEY FACTORS FOR SUCCESS

- Quickness in the equipment delivery terms, since the project has political interest;
- Advising the Customer in the Technical Specifications and Evaluation Approach for Proposes;
- Cost reduction, through utilization of equipment manufactured by ALSTOM in Brazil, provided that it will be compatible with the Local Financing (BNDES);
- **If necessary, after the Pre-Qualification Phase, ALSTOM may make agreements with the Competitors**

²⁸ Trata-se da então Linha G da CPTM que, por questões operacionais, foi transformada na Linha 5 do Metrô.

²⁹ Vide Anexo I.

- To eliminate the largest number of Competitors in the Pre-qualification phase.”
(grifo nosso)

70. O slide acima corrobora o relato dos beneficiários de que, durante a fase de pré-qualificação, licitantes concorrentes pretendiam ajustar entre si o resultado da licitação. Vale destacar, ainda, que, ciente dos riscos das informações contidas na apresentação, o Sr. *Francisco Perroni* encaminha outro email aos mesmos destinatários, apenas cerca de 1 hora depois, contendo a mesma cadeia de mensagens anterior acrescida da seguinte advertência, relativa a uma preocupação comum entre membros de um cartel (fls. 1424/1448 do “Apartado”):

“Please consider the information bellow sent as **TOP TOP CONFIDENTIAL**. Is prohibited to divulge such information to other people, mainly to the **CPTM PEOPLE**. The CPTM has not this kind of information. Is very dangerous to divulge any item/subject included in the presentation sent to you. We are please asking to you to destroy the presentation below sent. **Do not** show to anybody in visit to OMEGAT any information showed in our presentation” (grifo no original)

71. Destaca-se, ainda, o documento apresentado pelos Beneficiários denominado o “Projektjournal”, uma espécie de diário 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 supostos contatos anticompetitivos em que teriam sido realizadas as negociações que, ao final, resultaram no acordo de divisão do escopo do projeto (fls. 1380/1385):

4 de novembro de 1999

“ADtranz³⁰, 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, ADtranz³¹, Siemens, Ttrans e Mitsui. O bolo deverá ser repartido entre estes cinco proponentes (idealmente 20% para cada). Bombardier e CAF ficarão de fora.”

³⁰ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

³¹ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

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 3³², 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, Ttranz, 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

“Ligação 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 HBU³³, 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 Adtranz³⁴ 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 4³⁵ ainda não está convencida.

Cenário 2) no caso de não ser possível um acordo entre CAF e VT 4!

Cenário 3) : igual a 2)

³² VT3 refere-se a uma divisão da Siemens responsável por eletrificação de ferrovias.

³³ HBU – serviços auxiliares do trem (energia do próprio vagão)

³⁴ Nome do consórcio formado pela DaimlerChrysler.

³⁵ 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.

O Sr. Orthmann refere-se ao Sr. Steffen, que diz que negociações deste tipo devem ser conduzidas pela RG.”³⁶

72. Outro documento apresentado pelos Beneficiários que indica a existência de supostos ajustes anticompetitivos no projeto Linha 5 do Metrô SP é o relatório interno de 09 de março de 2000 (antes da formação do Consórcio Sistrem), em que o Sr. Robert Weber (Siemens) informa ao Sr. Herbert Hans Steffen (Siemens) que duas alternativas deveriam ser consideradas para o projeto, sendo uma delas a divisão do escopo com os outros concorrentes (fls. 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)

73. Também merece destaque um 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 (fls. 1442):

“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)

74. Por fim, dentre os documentos apresentados pelos beneficiários, destaca-se uma apresentação preparada pelo Sr. *Marco Vinicius Barbi Missawa*, Gerente da Unidade de Material Rodante da Siemens. Nessa apresentação, datada de junho de 2003, verifica-se a afirmação de que o “consórcio combinado” é muito bom para todos os participantes (fls. 1448):

“**Consórcio político**, e portanto com BE muito bom para os participantes.” (grifo nosso)

75. Além disso, há o seguinte comentário abaixo do slide:

³⁶ RG refere-se à subsidiária da Siemens AG no Brasil (“Regionalgesellschaft”) - Siemens Ltda.

“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 foi muito alto.”(grifo nosso)

76. Como se observa dos trechos dos documentos acima descritos, há fortes indícios de que as empresas concorrentes se reuniram para formar um único consórcio, dividindo o escopo da licitação referente ao projeto Linha 5 do Metrô SP entre todas as empresas pré-qualificadas, apresentando uma proposta única, possivelmente com preços supracompetitivos e, conseqüentemente, eliminando a competição. Além disso, também se verificaram indícios de discussões relativas à apresentação de propostas de cobertura e de divisão de mercado por meio da “compensação” de empresas em outras licitações.

(ii) **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) - Manutenção dos trens das Séries 2000, 3000, 2100, 2070, 7000, 7500 e 9000**

77. 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 apresenta diferentes datas de fabricação dos Trens Unidade-Elétrico (TUE's), empresas responsáveis pela fabricação e número de trens e carros que as compõem:

Série	Ano de fabricação	Fabricante	Nº de trens / Nº de carros ³⁷
1100	1956/1957 ³⁸	Budd-Mafersa	11 trens/66 carros
1400	1976/1977 ³⁹	Budd-Mafersa	4 trens/20 carros
1600	1978 ⁴⁰	Budd/Mafersa	2 trens/8 carros
1700	1987 ⁴¹	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 ⁴²	CAF	48 trens/144 carros
3000	2000/2001	Siemens	10 trens/40 carros
4400	1964/1965 ⁴³	Cobrasma	16 trens/96 carros
4800	1957 ⁴⁴	Toshiba/Kawasaki	3 trens/9 carros
5000	1978/1980 ⁴⁵	CCTU	28 trens/168 carros
5500	1978/1980 ⁴⁶	Sorefame/ACEC	32 trens/108 carros

³⁷ Usualmente, são denominados “trens” as composições que reúnem os diversos tipos de “carros” (carros-motores, carros-reboque etc.).

³⁸ Adquirido pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e, posteriormente, revendido para a CPTM.

³⁹ Adquirido pela Rede Ferroviária Federal S.A. e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁴⁰ Adquirido pela Rede Ferroviária Federal S.A. e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁴¹ Adquirido pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁴² Adquirido pela Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles e revendido, em 1998, para a CPTM.

⁴³ Adquirido pela Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, revendido para a CPTM.

⁴⁴ Adquirido pela Estrada de Ferro Sorocabana e, posteriormente, revendido para a CPTM. Retirados de circulação em 2010.

⁴⁵ Adquirido pela Ferrovia Paulista S.A. e, posteriormente, revendido para a CPTM. Retirados de circulação em 2012.

Série	Ano de fabricação	Fabricante	Nº de trens / Nº de carros ³⁷
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

78. 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.

79. Os Beneficiários da Leniência trouxeram informações que revelaram fortes indícios de que, entre os anos 1998 e 2003, os participantes das licitações para de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 teriam se envolvido em suposto 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 para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000 (realizadas em 2007-2008), bem como aquelas, realizados entre 2011 e 2013, para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000. Nos três momentos, os supostos ajustes teriam contando com a facilitação das empresas de consultoria Procint e Constech, que teriam auxiliado as empresas a implementar suas estratégias anticompetitivas.

80. Tal estratégia – a formação *ad hoc* de acordos entre empresas concorrentes – derivaria, em grande medida, do objeto das licitações de manutenção preventiva e corretiva 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 variava ao longo do tempo, o que tornava dinâmico o processo de negociação dos supostos acordos colusivos, bem como enfatizava a importância da intertemporalidade de tais tratativas.

81. A seguir, passa-se a expor os indícios de ajustes anticompetitivos ocorridos nas manutenções das Séries 2000, 3000 e 2100, 2070, 7000, 7500 e 9000 ocorridos entre os anos de 1999 a 2012. O valor total dos contratos supostamente alocados foi de aproximadamente R\$286.000.000,00 (licitações das Séries 2000, 2100 e 3000, realizadas 2001-2002), R\$549.000.000,00 (licitações das Séries 2000, 2100 e 3000, realizadas em 2007-2008) e R\$1.300.000.000,00 (licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000, de 2011-2013).

⁴⁶ Adquirido pela Ferrovia Paulista S.A. e, posteriormente, revendido para a CPTM. Retirados de circulação em 2012.

1ª rodada de supostos acordos colusivos: anos 1999-2003

82. A licitação para a manutenção dos trens da Série 2000 tinha por objeto a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 30 trens da Série 2000, escopo que englobava também o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. O certame ocorreu entre 2000 e 2001⁴⁷.

83. A licitação para manutenção da Série 3000, por sua vez, tinha por objeto a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva em 10 trens da Série 3000, e também para o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos. Tal certame, bem como o certame para manutenção dos trens da Série 2100, ocorreu entre 2001 e 2002.

84. Por fim, a licitação para manutenção da Série 2100 previa manutenção corretiva e preventiva de 48 trens da Série 2100, que eram operados pela CPTM na Linha 10 (Turquesa) em São Paulo, e também o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos.

85. O valor total dos três contratos foi de R\$ 286.603.074,61.

86. Em resumo, de acordo com o Histórico da Conduta e o Apenso 02, destacam-se os seguintes fatos relativos aos procedimentos licitatórios em questão (fls. 113/122):

- (i) Em 6 de maio de 2000, o aviso de licitação para a manutenção dos 30 trens S2000 (Concorrência n. 016/2000) foi publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo;
- (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:
 - COBRAMAN – CAF Brasil Indústria e Comércio S/A, Alstom Brasil Ltda. e DaimlerChrysler Rail System (Brasil) Ltda.;
 - Consórcio RATP INTERNATIONAL / INEPAR – INEPAR S/A Indústria e Construções e RATP Internacional;
 - MPE Montagens e Projetos Especiais S.A.; 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 acerca da habilitação das empresas e consórcios, declarando habilitado apenas o Consórcio COBRAMAN para a apresentação das propostas técnica e comercial na licitação da S2000;
- (iv) A empresa MPE e o Consórcio RATP INTERNACIONAL/INEPAR apresentaram recursos administrativos contra a decisão da CPTM que as inabilitou. Tais recursos tiveram seu provimento negado pela CPTM. A Siemens não recorreu dessa decisão;

⁴⁷ Concorrência n. 016/2000, Concorrência Internacional n° 001/01 e Concorrência Internacional n. 002/01 (respectivamente).

- (v) 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 para a manutenção dos trens da S2000;
- (vi) Em 24 de julho de 2001, o contrato entre a CPTM e o Consórcio COBRAMAN foi assinado;
- (vii) Em 19 de outubro de 2001, a CPTM lançou a fase de pré-qualificação para as empresas e consórcios interessados em participar da Concorrência Internacional nº 001/01 (manutenção dos trens da S3000) e da Concorrência Internacional nº 002/01 (manutenção dos trens da S2100);
- (viii) Em 19 de janeiro de 2002, a decisão sobre a pré-qualificação das empresas/consórcios na licitação da S3000 foi publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo. Seis empresas/consórcios apresentaram documentação para a fase de pré-qualificação, mas apenas três foram considerados pré-qualificados, como segue:

Participantes da licitação	Pré-qualificou-se
Siemens Ltda.	Sim
Consórcio Sermafer (Alstom/CAF)	Sim
Bombardier Transportation Brasil Ltda.	Sim
Consórcio RATP International/INEPAR	Não
MPE S/A	Não
Trans Sistemas de Transportes (T ^{Trans})	Sim ⁴⁸

- (ix) Ainda em 19 de janeiro de 2002, a CPTM exarou decisão sobre as empresas que participaram da fase de pré-qualificação da licitação da S2100. Seis empresas/consórcios apresentaram documentos, mas apenas dois consórcios foram pré-qualificados:

Participantes da licitação	Pré-qualificou-se
Consórcio TS (Siemens e Temoinsa)	Sim
Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF)	Sim
Bombardier	Sim
Consórcio RATP Internations / INEPAR – RATP International e INEPAR	Não
Consórcio Trem Azul – T ^{Trans} e Tejofran	Sim ⁴⁹
MPE	Não

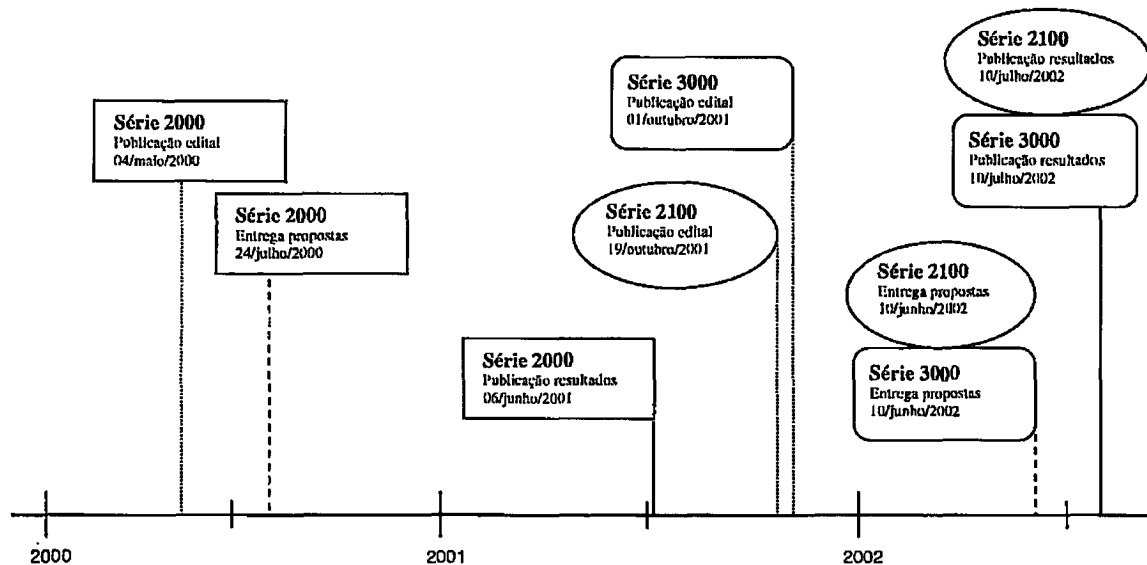
⁴⁸ Pré-qualificou-se após análise e provimento do recurso apresentado pela empresa.

⁴⁹ Pré-qualificou-se após análise e provimento do recurso apresentado pela empresa.

- (x) Em 8 de março de 2002, os editais de licitação para a entrega de propostas técnicas e comerciais para a S3000 e para a S2100 foram publicados;
- (xi) Em 10 de julho de 2002, as propostas comerciais das licitações da S3000 e da S2100 foram abertas;
- (xii) Em 13 de julho de 2002, a Siemens foi oficialmente declarada vencedora da licitação do projeto CPTM S3000 e o Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) foi declarado vencedor da licitação do projeto CPTM S2100;
- (xiii) Em 28 de agosto de 2002, o consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) assinou o contrato com a CPTM e subcontratou a Bombardier, a Temoinsa e a Mitsui.
- (xiv) Em 1º de setembro de 2002, a Siemens assinou o contrato com a CPTM para manutenção dos trens da S3000, com vigência até 31 de agosto de 2007, e subcontratou a empresa MGE.

87. De acordo com o Histórico da Conduta, o suposto acordo anticompetitivo envolvendo as licitações para manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000 consistiu na divisão das licitações entre empresas concorrentes, isto é, as empresas teriam combinado (i) tanto quais seriam 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).

88. Uma vez que as licitações não foram realizadas concomitantemente, quaisquer acordos colusivos que visassem à divisão dos objetos seriam instáveis por natureza, haja vista a possibilidade de descumprimento de seus termos por aquelas empresas contempladas nas licitações realizadas em primeiro lugar. E, de fato, o processo de negociação – conforme descrito pelos Beneficiários e demonstrado pelos documentos abaixo reproduzidos – indica que houve diversas oportunidades nas quais as empresas envolvidas no suposto cartel sinalizaram que descumpririam os termos do acordo, tentaram reinterpretá-los 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.



89. Já ao final do ano de 1999 – mais precisamente, em 12 de novembro – email trocado entre *J.M.Uribe* (CAF) e *Fernando Arizmendi* (CAF) indica que as tratativas para a divisão do mercado já haviam se iniciado. Intitulado “Mantenimiento Cofesbra⁵⁰”, o email aborda a divisão do escopo da licitação para manutenção dos trens da Série 2000 (fls. 3725 do “Apartado”):

“Como te comente por telefono,ayer 11-11-99 por la tarde me llamó Murilo para decirme que había participado de una reunión con Alstom Brasil y ADtranz Brasil y que no se había llegado a un acuerdo sobre el reparto.

(...)

-En mi opinión sería más fácil obtener êxito parcial com acuerdo de reparto.”⁵¹

90. No início do ano 2000, a Siemens e as empresas Alstom, Bombardier e CAF (integrantes do Consórcio COBRAMAN) teriam acordado 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 parece ter de fato ocorrido, 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.

91. Segundo os Beneficiários, após essa negociação e a finalização do processo licitatório referente à Série 2000 – no qual se sagrou vencedor o Consórcio COBRAMAN – teria havido nova reunião realizada na sede da Alstom; para discutir sobre a divisão de escopo

⁵⁰ COFESBRA foi o nome do Consórcio – formado pelas empresas Alstom, CAF e ADtranz (posteriormente adquirida pela Bombardier – responsável pela fabricação dos trens CPTM Série 2000.

⁵¹ Murilo seria o Sr. Murilo Rodrigues da Cunha (CAF).

das licitações relativas às Séries 2000, 2100 e 3000⁵². Estariam presentes nessa reunião representantes das seguintes empresas: Siemens, Alstom, CAF, Temoinsa, Bombardier e Mitsui.

92. Durante a mencionada reunião, o consórcio COBRAMAN teria tentado convencer a Siemens de que o acordo anterior previa que a licitação para manutenção dos trens da Série 3000 deveria ser dividida entre a Siemens e as empresas componentes desse consórcio. 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), a Siemens decidiu participar da licitação para manutenção da Série 2100, lançada em data próxima à da licitação para manutenção 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.

93. Tal estratégia é confirmada por documento no qual há esboço de Memorando de Entendimentos (MoU) que seria firmado entre Siemens, Mitsui e Temoinsa⁵³, visando à participação das empresas nas licitações relativas às Séries 2100 (48 TUE's) e 3000 (10 TUE's). Esse documento, é importante ressaltar, foi encontrado nas dependências da MGE, concorrente daquelas empresas e empresa estranha ao objeto do contrato, o que indica compartilhamento de informações comerciais sensíveis. O referido documento indica, ademais, que a Siemens se comprometeria a subcontratar determinadas empresas caso se sagraisse vencedora nos certames (fls. 2322 do "Apartado"):

"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 qu7e se refere à MITSUI são valores contratuais : ex: se a Siemens tem um determinado alteração de aumento de valores, a Mitsui tb tem.

Os nfeis de preços devem ser iguais

Participação

10 TUE's => Concorrente Siemens / Temoins 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"

⁵² 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 as empresas.

⁵³ O referido Memorando de Entendimentos foi efetivamente firmado entre as empresas Siemens, Mitsui e Temoinsa, em 14 de dezembro de 2001 (fls. 1894/1897 do "Apartado").

94. Alguns dias antes da data estabelecida para a entrega das propostas relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 – 10 de junho de 2002 – teria ocorrido novo encontro entre as empresas concorrentes, visando discutir a divisão do objeto de tais licitações. As seguintes empresas teriam enviado representantes à reunião: Temoinsa, Mitsui, Alstom, CAF, Bombardier Siemens.

95. Nessa reunião, de acordo com o Histórico da Conduta, teria ficado acertado que:

“(…) 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).”

96. Em 29 de maio de 2002, email trocado entre o Sr. *Peter Andreas Golitz* (Siemens) e funcionário da Siemens AG informava, 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 n “na direção correta” (como nós imaginávamos).” (grifos nossos)

97. Documento manuscrito apreendido na CAF – datado de 04 de junho de 2002 – indica que as empresas teriam realizado diversas reuniões para supostamente dividir o escopo das licitações relativas às Séries 2100 e 3000. O referido documento traz as “cláusulas” de um suposto 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 2100⁵⁴ seriam prestados pela Siemens (25%), Alstom (25%) e CAF/Bombardier (50%) e, os da Série 3000⁵⁵, pela Bombardier (25%), Siemens (25%) e Alstom/CAF (50%) (fls. 2454/2456 do “Apartado”)⁵⁶:

⁵⁴ Indicada como “RENFE”, dada a origem dos trens.

⁵⁵ Indicada como “Siemens”, fabricante dos trens.

⁵⁶ Destaques nossos.

REF.: MARZO A EM ILUMINA Nº 11.000 - L

04 JUN 02

1) CONFORME REUNIÕES ANTERIORES, A REPARTIÇÃO DOS PROJETOS EM TERMOS DE SERVIÇOS E FORNECIMENTOS FICA ESTABELECIDADA CONFORME ANEXO.

CADE/INJ
Fls. 207
3

2) AS CONDIÇÕES APLICÁVEIS A ESSA REPARTIÇÃO SÃO

a) 30% DE SUBCONTRATAÇÃO SERÁ FATURADO POR "B" e "D" (15% + 15%) DIRETAMENTE A CATM.

b) 20% DE SUBCONTRATAÇÃO SERÁ FATURADO AO CONSÓRCIO "A+C", POR "B" e "D" (10% + 10%)

NESSO CASO, A DISTRIBUIÇÃO DE IMPÓSTOS E DA CFMF, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" e "D".

CASO O PERCENTUAL DE FATURAMENTO DIRETO A CATM SEJA ELEVARDO PARA 50% OU, NA DEFINIÇÃO DO PREÇO FINAL DE "A+C" SEJA INCLUÍDA ESSA DISTRIBUIÇÃO, FICA SEM EFEITO A PRESENTE CLÁUSULA.

22/10/2013
REGISTRO
Nº 792
3

c) OS CUSTOS DE PERFORMANCE BOND, SEGUROS DE RISCO, FEES E ADMINISTRATIVAS, FICARÃO INCLUIDOS NA PARTICIPAÇÃO DE "A + C".

NESSA CASO, ESSES CUSTOS, INCLUSIVE SEUS ENCARGOS COM IMPOSTOS, TAXAS E ADMINISTRATIVAS, SERÃO DESCONTADOS DAS RESPECTIVAS PARTICIPAÇÕES DE "B" E "D".

OS CUSTOS ADMINISTRATIVOS INDICADOS NESSE ITEM, SERÁ MOTIVO DE RECURSO POSTERIOR.

A
B
C
D

CADE/MJ
709
03/03

RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELETRICA: 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%	ELETRICA: GADEIA DE TRACÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A/C

Handwritten signatures and initials

98. Em 06 de junho de 2002, email trocado entre o Sr. *Peter Andreas Golitz* (Siemens) e funcionários da Mitsui trazia simulações a respeito da licitação para a Série 3000 (fls. 466):

“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. [...]”⁵⁷

99. Em 20 de junho de 2002 – antes da abertura das propostas comerciais relativas às licitações das Séries 2100 e 3000 – o Sr. *Carlos Penna* (CAF) encaminha à Sra. *Cicera Silva* (CAF) email – originariamente recebido do Sr. *J.M.Uribe* (CAF) em 19 de junho –, no qual era negociada a futura subcontratação, por parte do Consórcio Consmac (composto por Alstom e CAF), das empresas Temoina, T’Trans e Bombardier, para a prestação dos serviços da manutenção da Série 2100. Ressalte-se que T’Trans e Bombardier participaram, como

⁵⁷ Conforme os beneficiários, 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.

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. Tais fatos indicam que as propostas comerciais apresentadas por T'Trans e Bombardier teriam sido meramente formais – propostas de cobertura – a fim de simular competição no certame, quando, em verdade, o vencedor já teria sido previamente definido (Consórcio Consmac) e a retribuição às demais empresas seria formalizada via subcontratação das empresas perdedoras envolvidas no acordo (fls. 2447/2449 e 2612 do “Apartado”).

100. Em 02 de julho de 2002, mensagem trocada entre funcionários da CAF – intitulada “Reunião – 48 Trens”⁵⁸ traz relato de reunião entre a CAF, Alstom, Bombardier, T'Trans, Tejofran e Procint para discutir a divisão dos serviços de manutenção dos trens da Série 2100. Havia 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. Importa, novamente, ressaltar que as empresas Bombardier e T'Trans 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. Ademais, o relato da reunião informa 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” (fls. 2457/2460 do “Apartado”):

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 Agenor 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????

⁵⁸ Número de trens da frota da CPTM Série 2100.

"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

101. Em 08 de julho de 2002, email enviado pelo Sr. *Peter Andreas Golitz* (Siemens) indica que a Siemens acompanhava o processo licitatório relativo às Séries 2100 e 3000, indicando que monitorava o cumprimento dos termos do acordo para divisão do mercado (fls. 483).

102. 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.

103. Em mensagem eletrônica interna da Siemens, de 15 julho de 2002, o Sr. *Peter Andreas Golitz* (Siemens) afirmou que a Alstom, que havia sido desclassificada pela apresentação de um preço muito alto, poderia recorrer da decisão da CPTM considerando a Siemens vencedora do processo licitatório da Série 3000. Reforçando a ideia de acordo anticompetitivo entre as empresas, o funcionário da Siemens ainda afirmou que tal recurso seria apenas um “teatro”, ou seja, o recurso seria apenas para aparentar que houve competição 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 (...))”

104. Já documento de fls. 895/898 do “Apartado”, apreendido na Alstom e datado de 23 de julho de 2002, traz o relato de reuniões – realizadas em 16 e 18 de julho de 2002⁵⁹ – que contaram com a participação de representantes da Alstom, da CAF, da Bombardier e da Procint. Em tais reuniões, teriam sido definidas as subcontratações, pelo Consórcio Consmac (Alstom/CAF), das empresas Bombardier, Temoinsa e T’Trans – que haviam participado do certame, de forma independente – para prestação de parte dos serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100.

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;
- ✓ Consorciada CAF: Manutenção preventiva e corretiva de parte dos sistemas mecânicos, pneumáticos e de freio;

⁵⁹ Teriam participado das reuniões *Rubens, David e Vitor* (Alstom), *Murilo, Pepe Alcaide, Carlos, Uribe e Wagner* (CAF), *Manuel* (Bombardier) e *Luiz Álvaro* (Procint).

- ✓ 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;"

105. Documento semelhante – datado de 03 de agosto de 2002, referente a reunião realizada em 01 de agosto de 2002⁶⁰, 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 do “Apartado”).

106. Em 27 de agosto de 2002 – um dia antes da assinatura do contrato pelo Consórcio Consmac – representantes da Alstom Brasil (Sr. *Geraldo Hertz*) 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 T^{Trans}/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 do “Apartado”).

107. Finalmente, os contratos foram firmados pela CPTM: 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.

108. 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) encaminha mensagem eletrônica ao Sr. *Antonio Charro* (Alstom) – originariamente recebida do Sr. *Juan Maria Iniguez* (Alstom) em 15 de julho de 2002 – referente aos supostos 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 (Alstom/CAF), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais (...)”⁶¹ (grifos nossos)

⁶⁰ Teriam participado da reunião *David e Vitor* (Alstom), *Uribe e Wagner* (CAF), *Manuel* (Bombardier) e *Luiz Álvaro* (Procint).

⁶¹ 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 Trans/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”).

109. Nesta mensagem eletrônica, fora encaminhado documento em anexo, intitulado "divisão escopo.doc", trazendo o detalhamento da divisão de escopo entre as empresas envolvidas no suposto acordo colusivo – recordando-se que as empresas a serem subcontratadas, Bombardier, T'Trans e Temoinsa, haviam se apresentado como licitantes no certame, atuando como concorrentes do Consórcio Consmac – bem como informações a respeito do impacto da subcontratação da formação de preços do Consórcio ("Como contrapartida da subcontratação dessas empresas, o total da proposta do Consórcio Alstom/CAF alterou de MEuros 55,12 para MEuros 63,58")⁶² (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
<i>Selling Price (ALSTOM portion w/o taxes)</i>	<i>23,7 Meuros</i>	<i>19,1 Meuros</i>
<i>Selling Price (ALSTOM portion with taxes)</i>	<i>27,6 Meuros</i>	<i>21,9 Meuros</i>
<i>Change Euro/BRL</i>	<i>2,435</i>	<i>2,435</i>

⁶² De forma resumida, a formação do suposto cartel na licitação para prestação de serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2100 implicou uma elevação de 15% no valor da proposta apresentada pelo Consórcio Consmac – ou seja, com correlato prejuízo ao Erário – a fim de recompensar as empresas subcontratadas pela apresentação de propostas de cobertura no certame.

<i>Overheads (KG, KC, KS, KT Brazilian percents)</i>	9,69%	9,46%
<i>Contigencies</i>	7,02%	8,13%
<i>Net Margin</i>	12,03%	12,10%
<i>Gross Margin</i>	21,72%	21,56%
<i>Imported portion</i>	15,60%	16,84%
<i>Material</i>	38,50%	28,64%
<i>Labor</i>	29,70%	22,06%
<i>Services</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"

110. Em 01 de outubro de 2002, o Sr. *David Lopes* (Alstom) encaminha email para o Srs. *J. Uribe, Murilo, J.Alcaide* (funcionários da CAF), *Rubens Rezende*⁶³ e *Antônio Charro* (funcionários da Alstom) e *Andras Mesics, Manuel Carlos Rio, Serge Van Themsche, Míriam Pulino* (funcionários da Bombardier) – intitulado “Subcontratação Manutenção TUE’s Série 2100”. Nesse email, são abordadas questões operacionais da subcontratação da Bombardier – que participou da licitação, de forma independente – pelo Consórcio Consmac (fls. 3754/3757 do “Apartado”).

111. Em 02 de dezembro de 2002, o Sr. *Fernando Arizmendi* (CAF) encaminha mensagem para *J. Alcaide* (CAF), *Carlos Penna* (CAF) e *J.M.Uribe* (CAF), na qual, dentre outros assuntos, há referência à existência de suposto acordo colusivo na licitação vencida pelo Consórcio Consmac (fls. 2461/2462 do “Apartado”).

112. Documento arrecadado na Temoina – fax datado de 04 de dezembro de 2002, contendo reprodução de mensagens eletrônicas trocadas entre os Srs. *Everton Rheinheimer* (Siemens) e *Alvaro Colomer* (Temoina), bem como de uma anotação manuscrita – traz indicativos de que a Siemens houvera se comprometido a subcontratar a Temoina para prestação de parcela do escopo dos serviços da Série 3000, tendo, contudo, optado por subcontratar a MGE (fls. 270/279 do “Apartado”)⁶⁴:

⁶³ Falecido.

⁶⁴ Destaques nossos.



ENVIADO POR: NASA MAC SER AERONAUTICA

Nº. TEL: +55 21 2401571

04 DEZ. 2002 13:35 P2
Página 1 de 2

naza

De: <dsiles@temoinsa.com>
Para: <tmichle@temoinsa.ile.cl>
Enviada em: sexta-feira, 29 de novembro de 2002 09:05
Dear Mr Colomer,



We decided to accept your offer as confirmed below and will be sending you for comments in the next days a draft of the contract to be signed between our companies.

Regarding the participation of TMI in the 10 EMU's, we regret to inform that this is not possible due to the fact that we have already subcontracted the respective scope of work to MGE.

Sincerely yours,

Everton Rheinheimer

-----Original Message-----

From: acolomerc@temoinsa.com [mailto:acolomerc@temoinsa.com]
Sent: segunda-feira, 28 de outubro de 2002 04:48
To: EVERTON RHEINHEIMER; jvega@ssa.siemens.es
Subject:

Dear Mr Rheinheimer,

I wish to clarify our last offer made in Madrid on lat 3.10.02, which does not receive any change:

TMI offered to you in Madrid, in presence of Mr. Julio Vega and with regards to the contract of the 48 CPTM series 2100 trains:

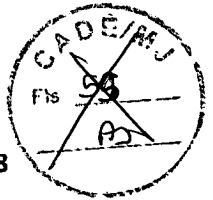
- a) Payment by Mauricio Memoria (from his commission) of a fee amounting R\$ 1.000.000,00 net, i.e. all taxes paid by him or his company.
- b) Payment by Temoinsa Brazil/Spain of a fee amounting R\$ 1.500.000,00.
- c) Both payments to be made according to the contract payment schedule (60 months) and obviously adjusted according to the contract price adjustment formula.

It exactly matches with the contents of your E mail of the same point a),b) and c) and it was said and hereby confirmed again today by TMI.

In that meeting and with regards to para. d) of your E mail, our Mr. Amador Rodriguez also showed to you our interest in continue collaborating with you in the maintenance of the 10 EMU's series 3000, as far as our scope of supply is concerned (air conditioning, telink and interiors), since we logically understand that due our consideration of suppliers of those equipments to Siemens, we can do this work very well.

Therefore, our firm and confirmed proposal as per para. a, b & c does not change and continues in force.

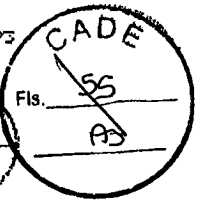
02/12/2002



ENVIADO POR: NASA NAC SER AERONAUTICA

Nº. TEL: +55 21 2401571

04 DEZ. 2002 13:35 P3
Página 2 de 2



Collaborationship in the maintenance of the 10 EMU's is a TMI proposal,(TMI's proposal as a continuation of the conversation previously held on this concern), not a requirement.

At TMI, both Mr. Mauricio Memoria, Mr. Amador Rodriguez and myself do not try to change the proposals, and we regret for the possible misunderstandings which may have arisen.

I hope that this email will clarify them, and I take the liberty of sending a copy of this message to Mr. Julio Vega, since he was present during the negotiations.

I expect that our position remains clear to you, we always endeavour to meet our commitments with all big and small customers & suppliers, since in the long run, it is the only way to build confidence relationships between the parties in the contracts. We again regret for the possible misunderstandings on this concern.

We keep waiting for your final decision. Cordially yours,

Alvaro Colomer

113. Em 04 de setembro de 2003, ainda antes da realização das licitações, funcionários da CAF (Srs. *J.M. Uribe, Fernando Arizmendi, Wagner Ibarrola e J. Lopez*) voltam a discutir com representante da CAF (Sr. *Murilo R. Cunha*) a questão da subcontratação, pelo Consórcio Consmac, das empresas Temoina e T'Trans, então suas concorrentes no certame (fls. 2485/2486 do "Apartado").

"Buenos días, para que todos podamos hablar la misma lengua sobre este tema, me permito explicar la situación:

1-El Consorcio estableció una división financiera de 20% por empresa con algunas particularidades especiales en torno de Temoina y de Ttrans.

2-Alstom no aceptó la división técnica a partes iguales.

Esto originó una división de scope por empresa que no quedó muy exacta y tuvimos que asumir parte de las mejoras (freno-tracción) y parte del mantenimiento no mecánico (convertidor).

3-Ttrans tuvo a su cargo la modernización de los talleres y la Revisión General.

No estaba claro si los talleres contemplaban los equipos pesados (Torno, Tractor de maniobras...).

Tampoco se concordaba con el punto de vista de Ttrans sobre el contenido de la RG.

4-Con esta situación y para poder llegar a la cifra prevista para cada empresa hubo que repartir parte de la Mobilización y de la RG con el Consorcio (esta es la razón por la que cobramos parte de la obra civil y por la que nos corresponde parte de cada RG de las 24 previstas en el contrato).

5-Con todo, quedó muy claro que nuestro scope era el mantenimiento preventivo de ciclo corto y que no teníamos ninguna obligación en la Revisión General (documento firmado con Alstom que además prohíbe cualquier cambio en lo acordado financieramente).

6-Surge ahora un acuerdo con CPTM que adelanta el dinero de 6 Revisiones Generales para reparar los 6 trenes parados de su responsabilidad.

7-Yo entiendo que estos 6 trenes no forman parte de los 24 previstos en contrato para Revisión General y explico mi punto de vista:

-No son trenes con el suficiente número de kilómetros para Revisión General.

-No pasan por preventiva desde hace 2 años.

-Están completamente canibalizados(sus piezas se usaron para recuperar los otros 4 trenes que CPTM tenfa parados desde el início del contrato).

8-Ya le dejé claro a Alstom que nosotros tenemos que recibir la parte correspondiente a 24 Revisones Generales sin tener que hacer nada de RG pues este dinero es para uso en la preventiva.

También les expliqué que no teníamos interés en participar de la recuperación de estos 6 trenes(que aún no está claro si son parte de los 24 o son un aditivo aparte)si CPTM no pone las piezas faltantes pues el dinero de una RG no llega para comprar lo ue está faltando(aquí Alstom se reunió con Bombardier para ver si estos aceptaban entrar en la reparación de los 6 trenes y según me dijo Bombardier, no aceptaron).

9-Posteriormente a mi reunión con Alstom, Murilo tuvo otra con Procint y Alstom que ya le fue explicada a Fernando por teléfono y que viene a corroborar que CPTM debe poner los equipos que faltan.

Debemos aguardar a que CPTM emita el aditivo y a que se realice la próxima reunión de Presidentes para confirmar que realmente esto se entiende así.

Gracias a todos por permitirme la explicación.

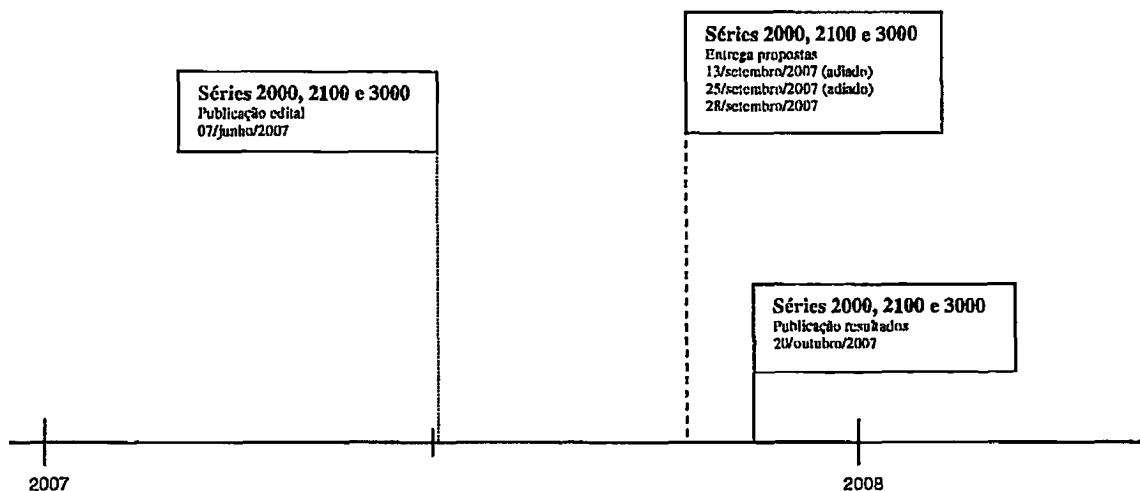
Saludos

Uribe”

114. Como se pode observar, nas licitações para a reforma de trens das Séries 2000, 2100 e 3000 de 2001 e 2002 teriam ocorrido diversos contatos entre concorrentes, havendo fortes indícios de divisão das licitações entre eles, causando possivelmente um aumento da proposta de preço efetivamente apresentada, em decorrência do suposto conluio.

2ª rodada de supostos acordos colusivos: anos 2006-2008

115. 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 – diversas empresas iniciaram tratativas visando à participação nos certames que possivelmente seriam organizados pela CPTM.



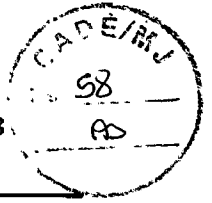
116. Como se observa, em anotação manuscrita apreendida na sala de *Rosângela Tsuruda* (Alstom), datada de 21 de fevereiro de 2006, que possivelmente o edital relativo aos serviços de manutenção dos trens da CPTM Série 2000 seria lançado em abril ou maio daquele ano (fls. 829 do “Apartado”).

117. Em 12 de março de 2007, o Sr. *David Lopes* (Temoinsa) envia email – intitulado “Divisão Mercado” – ao Srs. *Maurício Memória* (Temoinsa) e *Wilson Daré* (Temoinsa). 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”)⁶⁵:

divisão anterior a valores atuais				A	B	C	S-MG	TJ	TH	TT	
Contrato	TUE	carros	total carros								
Consmao	48	3	144	45.997.244	47.022.163	46.997.244		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	TH	TT	Outros
Consmao	48	3	144			15		61	68		144
Cobraman	30	4	120	42	36	42					120
Cob Adf	12	4	48	24		24					48
BV 5500	12	2	24		18			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	70	69	68	33	33
				Participação	18,5%	16,1%	17,7%	12,2%	12,1%	11,9%	5,8%
Fat. Mês		20.000	11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.390.000	660.000	660.000
Rev. Geral											
Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S-MG	TJ	TH	TT	Outros
Consmao	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%	0,0%
Fat.		800.000	122.400.000	16.000.000	16.000.000	16.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000	-	-
Manutenção e Revisão Geral			808.800.000	145.200.000	128.480.000	139.200.000	96.000.000	104.480.000	103.200.000	39.800.000	39.600.000
Aumento Real				82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	118,5%	19,7%

118. Em 16 de abril de 2007, o Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) envia email ao Sr. *Luiz Fernando Ferrari* (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,

⁶⁵ Destaques nossos.



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 fora feito no passado (fls. 1262/1264 do “Apartado”):

“Luiz Fernando,
la semana pasada me llamó MM para hablarme de las Audiencias Públicas que está habiendo en relación con los proyectos de mantenimiento y rehabilitación de los trenes S 3000, 2100 y Siemens?
Me dice que Procint está haciendo lógicamente su trabajo pero que no deben dejarse fuera a Temoinsa, Teofan, IESA, NPE etc. Que debería hacerse un acuerdo como en el pasado. No conozco muy bien los proyectos. Que opinas??”

119. No mesmo dia, cerca de três horas após o envio do email acima reproduzido, o Sr. *Luiz Fernando 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”, a indicar que as 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”).

“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”

120. Em 13 de junho de 2007, o Sr. *David Lopes* (Temoinsa) envia email para o Srs. *Maurício Memória* (Temoinsa), *Wilson Daré* (Temoinsa) e *Manuel Carlos do Rio 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”⁶⁶ – que ilustram os termos que pautaram a suposta negociação para divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000: (i) definição das empresas que seriam as vencedoras das licitações, bem como daquelas

⁶⁶ 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 Carlos do Rio Filho* (Tejofran), (fls. 609/611 do “Apartado”).

que seriam subcontratadas, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames⁶⁷, (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 faturamento⁶⁸ e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM (a proposta de divisão de mercado sugere que os valores dos serviços sejam elevados em 55%), (fls. 621/623 do "Apartado") :

“Vejam o que discutimos e o que combinamos.
David”

121. E, anexo:

	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, T'tranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, T'tranz, Tejofran, MPE, Inepar

(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

(4) - Siemens, MGE

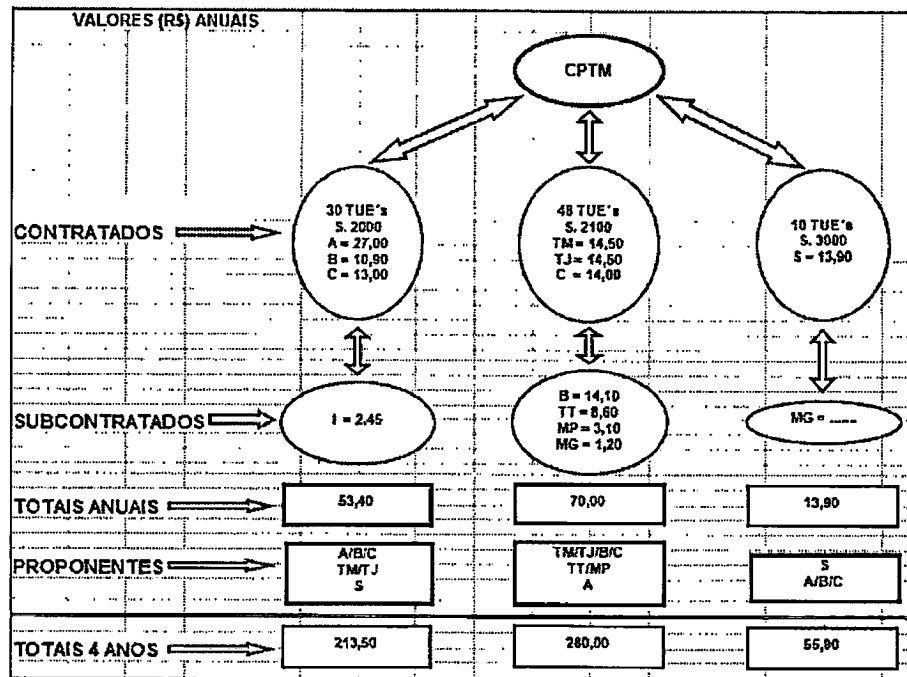
OPÇÃO Inclusão da manutenção dos 12 novos série 2000 somente para ABC

	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

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 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, T'trans e Tejofran elevariam seu faturamento de 21,3% para 31,5%.



122. Nova tabela, de 20 de junho de 2007, encontrada na Temoinsa, 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 suposto acordo colusivo internamente (fls. 559 do "Apartado")⁶⁹:

Atual	Proposta	Proposta (3)	GR
Fat anual 68.630,00	100%	137.325,00	55%
ABC 67,7%	55%	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 18.546,00 21,4%	16,2%	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%	31,8%	43.257,38 Demais (2) 129%	

OPÇÃO	Atual	Proposta	Proposta	GR
Fat anual	88.630,00	100%	151.485,00	71%
ABC	67,7%	61%	ABC	
Alston 20.513,00 23,1%	21,0%	31.651,68 Alston 65%		
CAF 20.513,00 23,1%	21,0%	31.651,68 CAF 65%		
Bombardier 18.546,00 21,4%	19,4%	29.410,51 Bombardier 58%		
Siemens 9.804,00 11,1%	10%	15.105,75 Siemens 54%		
Demais (1) 18.854,00 21,3%	25%	43.257,38 Demais (2) 129%		

Série	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
	649.300,00	162.325,00

MAT. MO ANUAL	30%	70%	6 POL	2H	4H	1,3L	1,7W	1,8D	15
0,7275	0,6575	989,02	49,45	19,78	39,55	12,86	16,81	9,89	140,35

(1) - Temoinsa, Tejan, Tejofran
(2) - Temoinsa, Tejan, Tejofran, MPE, Inscor
(3) - Contratos série 2000, 2100 e 3000
(4) - Siemens, MGE

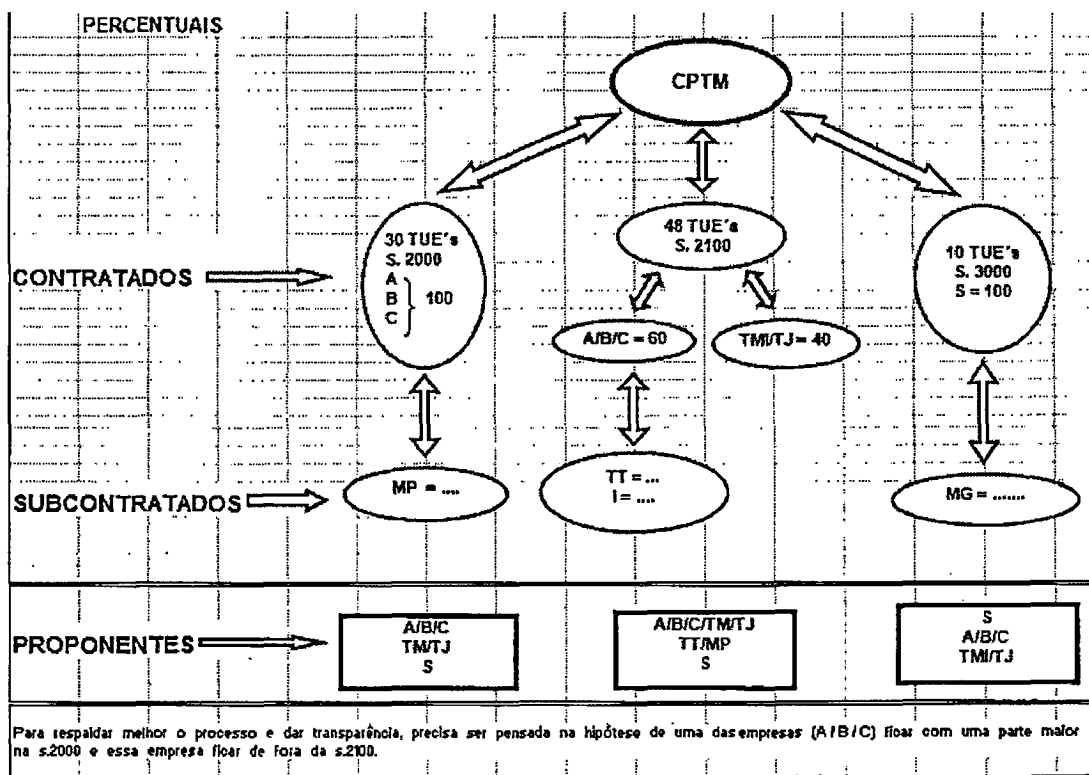
OPÇÃO Incluir a manutenção de 12 novas série 2000 somente para ABC

⁶⁹ Destaques nossos.

123. Em 13 de julho de 2007, o Sr. *David Lopes* (Temoinsa) envia mensagem eletrônica – intitulada “mapa da divisão” – ao Sr. *Wilson Daré* (Temoinsa), na qual anexa 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”

124. E, em anexo:



125. Em 02 de agosto de 2007, o Sr. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) encaminha email ao Sr. *Rubens Rezende*⁷⁰ (Alstom), que havia lhe sido enviado pelo Sr. *J.M.Uribe* (CAF). Originariamente intitulado “reunião de ontem” e enviado pelo Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran) ao Srs. *J.M.Uribe* (CAF) e *Maurício Memória* (Temoinsa), a série de mensagens

⁷⁰ Falecido.

aborda negociações entre funcionários da Temoinsa (Sr. Maurício Memória) e Alstom (Sr. Luiz Fernando Ferrari) a respeito das licitações que seriam organizadas pela CPTM (fls. 1214/1215 do "Apartado"):

"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 Tejofrán (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 Temofnsa 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"

126. Em 03 de agosto de 2007, o Sr. *Massimo Giavina Bianchi* (T'Trans) envia mensagem eletrônica para o Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran) – intitulada "Consmac etc."⁷¹ – na qual faz referência à existência de "várias articulações em curso", em resposta à proposta

⁷¹ Referência ao Consórcio Consmac que venceu a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 realizada em 2002.

realizada de possível subcontratação da T'Trans pelo consórcio Temoina/Tejofran (fls. 1465/1466 do "Apartado"):

">>> Massimo Giavina - T'Trans <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:

A T'Trans aceitaria ser subcontratada de um consórcio Temoina+Tejofran ?

Abraços, Telmo"

127. No mesmo dia, há nova troca de mensagens entre o Sr. *Massimo Giavina Bianchi* (T'Trans) e o Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran), em que fazem referência às negociações acerca de uma possível divisão do mercado, nos moldes daquele supostamente realizado nos anos de 2001-2002 (fls. 1465/1466 do "Apartado"): "Estou sempre de acordo para que se some 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**" (grifos nossos).

"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, Telmo⁷²

128. Em 08 de agosto de 2007, o Sr. *David Lopes* (Temoinsa) encaminha aos Srs. *Wilson Daré* (Temoinsa) e *Maurício Memória* (Temoinsa) mensagem originariamente enviada pelo Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran) ao Srs. *Carlos Levy* (Bombardier), *J.M. Uribe* (CAF), *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) e *Rubens Rezende*⁷³ (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 suposto acordo colusivo realizados 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; luiz-fernando.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

----- Original Message -----

⁷² “ABC” seriam Alstom, Bombardier e CAF.

⁷³ Falecido.

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 Temoinsa 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"

129. Em 13 de agosto de 2007, o Sr. *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran) envia email 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. Ao final da mensagem, *Manuel Carlos do Rio 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"):

"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 Rosângela. 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

A Procint em principio está plenamente de acuerdo...

sdçs

Manuel" (grifos nossos)

130. Em 06 de setembro de 2007, o Sr. *Telmo Giolito 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 2100⁷⁴, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE⁷⁵. 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.

⁷⁴ Na mensagem, faz-se referência ao Consórcio Consmac, vencedor da licitação para manutenção da Série 2100 no ano de 2002.

⁷⁵ Da mesma forma, tal negociação é confirmada (i) em mensagem eletrônica enviada, em 21 de setembro de 2007, por Carlos Levy (Bombardier) a Laurent Troger (Bombardier) e Cattin Martel (Bombardier), em 21 de setembro de 2007 (fls. 2686 do "Apartado"), (ii) em mensagem eletrônica enviada, em 27 de setembro de 2007, por Rosângela Tsuruda (Alstom) a Ruy Grieco (Alstom), (fls. 3721/3724 do "Apartado") e (iii) 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").

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”

131. Tal negociação é confirmada por intermédio de mensagem eletrônica – intitulada “Consmac” – enviada, em 20 de setembro de 2007, pelo Sr. *Ruy Grieco* (Alstom) aos Srs. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) e *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom), na qual há referência tanto à formatação do contrato Consmac originário – firmado em 2002 – quanto ao novo modelo, que passaria a incluir Temoinsa, Tejofran e MPE (fls. 964/966 do “Apartado”).

132. Da mesma forma, mensagem enviada, em 01 de outubro de 2007, pelo Sr. *Wilson Daré* (Temoinsa) ao Sr. *Miguel Sagarra* (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”):

“Caro Miguel;

Te paso informaciones de la licitación de CPTM para uno nuevo período de mantenimiento de los 48 trenes de la serie 2100 (440).

Fue formado uno consorcio de 6 empresas (ACUERDO DE MERCADO) que son:

- Alstom
- Bombardier
- CAF
- MPE
- Tejofran y
- Temoinsa.

Temoinsa será la LIDER del consorcio delante CPTM y también la coordinadora de los servicios de mantenimiento.

Nuestra parte en la facturación es de aproximadamente € 16.000.000,00 para los 4 (cuatro) años de contrato.

Pre vemos el inicio de los trabajos para la segunda quincena de noviembre pues CPTM necesita de unos 45 días para el arreglo de la licitación que se paso nel día 28/09; con esto quedaremos prácticamente 3 meses sin la facturación principal pues tenemos solamente uno contrato de sistema de ventilación que nos sirve para pequeños gastos.

Te informo que la fianza para el pliego fue garantizada por Tejofran que nos cubrió con el valor correspondiente a la participación de Temoinsa.

Por otro lado, nel principio de noviembre tendremos que regularizar una fianza de garantía contractual de aproximadamente €800.000,00 que es el valor correspondiente a cada Empresa participante.

Te informo también que estamos controlando los gastos principalmente con funcionarios arreglando todas las vacaciones que los mismos tiene por derecho y dimitimos los que fueron dispensables.

Por el momento es lo que tengo a te informar.

Abrazos

Wilson Daré"

133. 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 suposto acordo colusivo, a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 (fls. 2512/2540 do “Apartado”).

134. 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, foi definida a subcontratação da empresa T’Trans – anteriormente, concorrente no processo licitatório – conforme mensagem eletrônica trocada em 13 de fevereiro de 2008⁷⁶ (fls. 3758/3761 do “Apartado”).

135. Finalmente, diversos documentos manuscritos 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 suposto cartel.

136. Documento manuscrito, sem data, arrecadado na MGE, traz indicações sobre as negociações acerca da divisão de escopo em cada licitação. No caso, há referência às licitações da Série 2100 – destinada ao Consórcio Comafer, composto por Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa, Tejofran e MPE, e que deveria subcontratar a T’Trans – da Série 2000 – destinada ao Consórcio Cobraman, composto por Alstom, Bombardier e CAF, e que deveria subcontratar a IESA – e da Série 3000 – destinado à Siemens, que deveria subcontratar a MGE (fls. 2029 do “Apartado”)⁷⁷:

⁷⁶ 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”).

⁷⁷ Destaques nossos.

COMAFER	COBRAMAN	ALSTOM
- Alstom.	- ALSTOM	- SIEMENS
- CAF.	- Bombardier	- MPE = SUB
- Bombardier.	- CAF	- IESA = SUB
- Tempoinsa ✓	- IESA = SUB	
- Tejofran ✓		
- MPE ✓		
- TRANS = SUB *		
56 Manut. 141.600.000	23.840.000	38.640.000
48 x 3	30 x 4	10 x 4
144 (923.333/carr)	120 (1032.000/carr)	40 (966.000/carr)
d/Rej = 280.000.000	213.500.000	35.800.000
(03/07)	304 carrs	operacionais

NOVO

- série 7000 (CAF)	- Série 7500 (CAF)	- Série 2000 (CAF)
320 carrs (garantias)	64 carrs	- 12x4
	manufatur.	48 carrs
		operacionais

304 + 48 = 352 carrs. 43

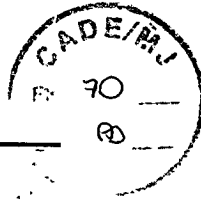
27 carrs por ano

COMAFER = 36 MANUT → 141.600.000 / (36x12) man	3.950.000/man
COBRAMAN = " → 23.840.000 / "	2.320.000/man
SERIE 2000 = " → 38.640.000 / "	805.000/man
	(322.000) man
	(983.000) 31cm

137. Já documento manuscrito, apreendido na Bombardier, traz anotações sobre a existência de um "impasse", indicando que a empresa não tinha certeza se queria de fato um acordo. 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").

138. Outro documento manuscrito, redigido em inglês e também arrecadado na Bombardier, 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")⁷⁸:

⁷⁸ Destaques nossos.



Colmanian & Low mac

The meeting yesterday night was to agree a way forward and ask more time to the customer (also this week)

Alston and CAF despite the fact they had agreed to go for a scope definition during our ABC meeting, they don't want to be seeing by the customer to be stopping the agreement !!

We had 3 to 4 out of 6 companies agreeing to go to cooperate in the afternoon but that is not simple.

Then it was prepared documents to be shown to CFIM confirming the

agreement of all companies (but not including us)

• Possibilities: Def. CFIM 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 sub contacted by the new consortium as we are today

check on CFIM ④ We can say we don't accept the hole package which includes a sub. on Colmanian and is against all 5/6 companies and some into BT

⑤ We can check and see if BTB can
prepare a new

course proposal only allow

100% - 100M-E ?

⑥ BT 4. Siemens

Be soft or harder

⑦ 2-5% commission to Agent

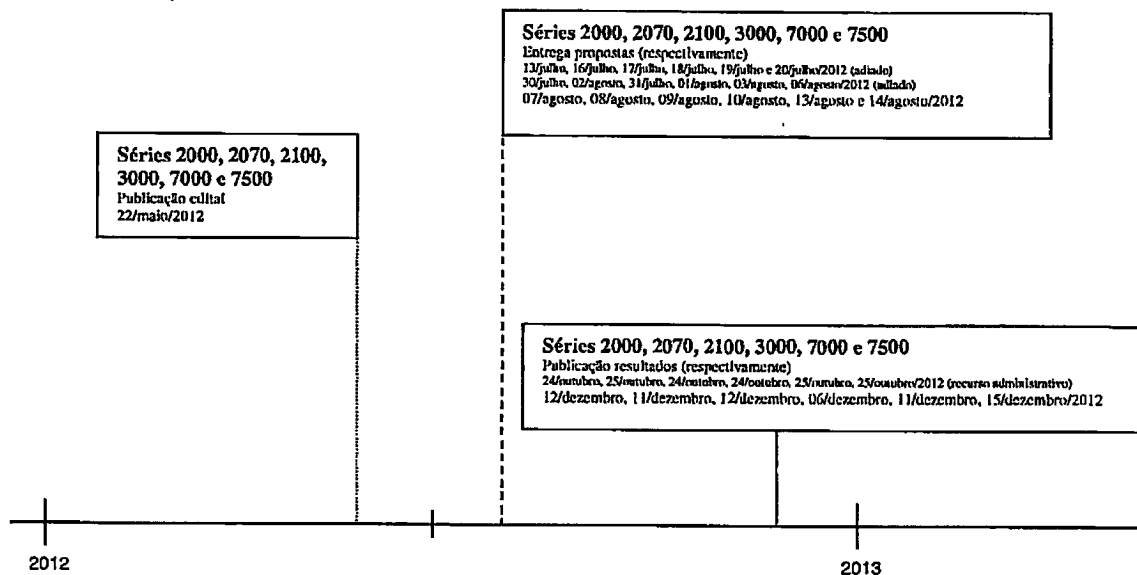
Conselho Administrativo de
Defesa Econômica - CADE

139. Os documentos acima descritos indicam, assim, a existência de uma segunda rodada de acordos colusivos, cujo suposto objetivo seria dividir as licitações – conduzidas pela CPTM em 2007-2008 – que visavam à contratação de serviços de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000.

3ª rodada de supostos acordos colusivos: anos 2011-2013

140. Com a proximidade do vencimento dos contratos – firmados em 2008 – para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, as empresas participantes do suposto cartel iniciam nova rodada de negociações, a fim de dividir as licitações entre elas. **Ademais, nesse período, os participantes do suposto cartel passam a discutir também a divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2070, 7000, 7500 e 9000⁷⁹.**

⁷⁹ A licitação da Série 9000 não foi lançada à época, por decisão da CPTM.



141. Em 02 de fevereiro de 2011, o Sr. *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran) envia email ao Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran) no qual informa que estava “pensando em acomodação imediata do mercado” e que tinha “conversado com o pessoal” sobre uma proposta de divisão das licitações (fls. 658/659 do “Apartado”):

“O Comafer será executado por TJ+MPE+TM [Série 2100]
O Cobraman estendido (com os carros novos) por A+BT [Série 2000]
Os 40 trens novos por CAF
Siemens com seus 10 [Série 3000]
(...)
Por enquanto falei com TM e MPE que adoraram. Falei com BT e Alston que também acham bom e não fariam oposição.
Faltam os espanhóis.”

142. 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 – possui caráter dinâmico, como demonstram documentos apreendidos na sede da Temoina⁸⁰. Tais documentos – que apresentam, inclusive, selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em possível proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do suposto conluio – apresentam três versões para a divisão do

⁸⁰ O documento também continha proposta para acordo que abrangia também as licitações referentes às Séries 7000, 7500 e 9000 da CPTM.

mercado: a Versão 1 (datada de 02 de maio de 2011)⁸¹, a Versão 2 (datada de 10 de junho de 2011) e a Versão 3 (sem data).

143. As propostas foram estruturadas na forma de uma “pirâmide invertida”, de forma a permitir ordenar as licitações por nível de faturamento esperado: as Séries que proporcionariam faturamento mais elevado encontram-se na parte superior da pirâmide. Veja-se, por exemplo, a Versão 1 da “pirâmide invertida”. Ali, propõe-se que as licitações sejam assim divididas:

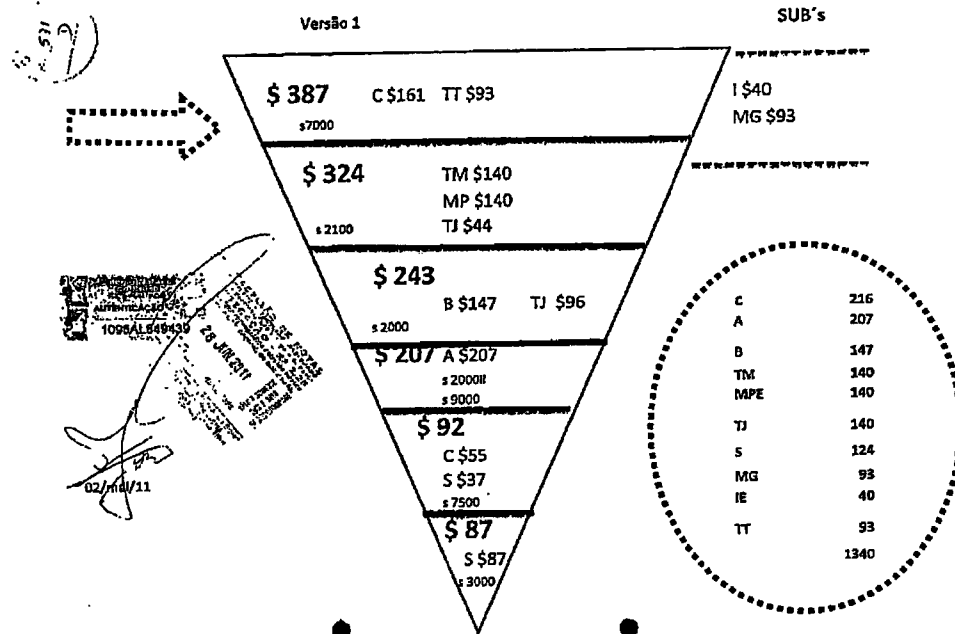
- a. Série 7000 (“s7000”) – faturamento esperado R\$387.000.000,00 (“\$387”):
 - i. Empresas às quais seriam destinadas a licitação: CAF (“C”) e TTrans (“TT”), que dividiram o faturamento (“C\$161” e “TT\$93”).
- b. Série 2100 (“s2100”) – faturamento esperado R\$324.000.000,00 (“\$324”):
 - i. Empresas às quais seriam destinadas a licitação: Temoinisa (“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”):
 - i. 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”)⁸² – faturamento esperado R\$207.000.000,00 (“\$207”):
 - i. Empresa à qual seriam destinadas as licitações: Alstom (“A”).
- e. Série 7500 (“s7500”) – faturamento esperado R\$92.000.000,00 (“\$92”):
 - i. 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”):
 - i. Empresa à qual seria destinada a licitação: Siemens (“S”).

144. Sugeriu-se, ademais, que Iesa (“I”) e MGE (“MG”) fossem subcontradas (“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 suposto cartel alcançaria os seguintes valores: CAF R\$216 milhões; Alstom R\$207 milhões; Bombardier R\$147 milhões; Temoinisa R\$140 milhões; MPE

⁸¹ A Versão 1 foi encaminhada em 12 de maio de 2011, por *Wilson Daré* (Temoinisa) a *David Lopes* (Temoinisa) e *Maurício Memória* (Temoinisa), por intermédio de mensagem eletrônica (fls. 558 do “Apartado”).

⁸² Assumimos aqui que refere-se à Série 2070, composta por carros fabricados pela Alstom.

R\$140 milhões; Tejofran R\$140 milhões; Siemens R\$124 milhões; MGE R\$93 milhões; Iesa R\$40 milhões; T Trans R\$93 milhões (fls. 200/212 do "Apartado")⁸³.

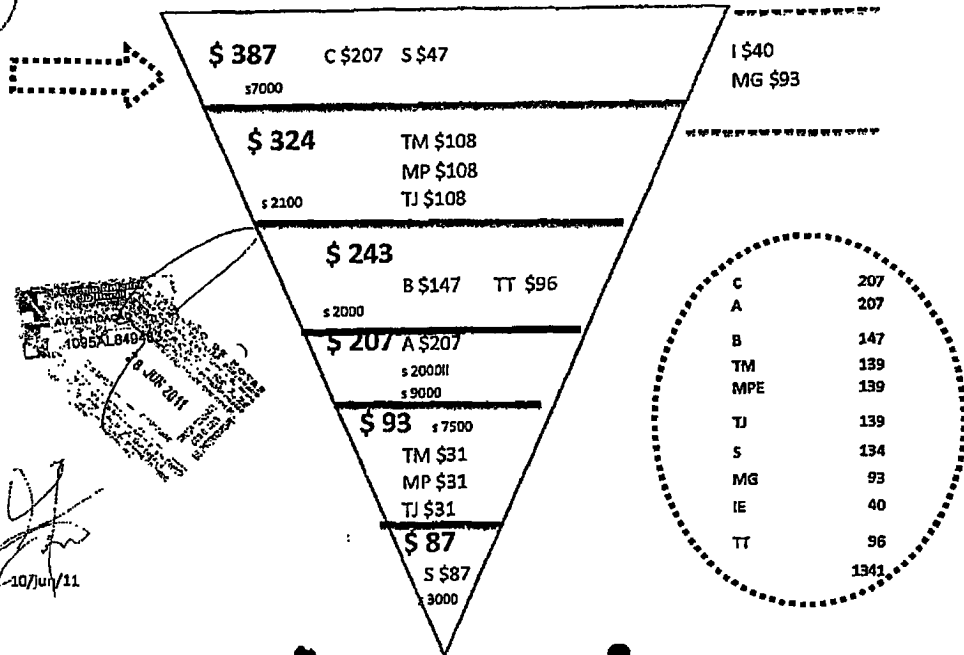


⁸³ Destaques nossos.

27

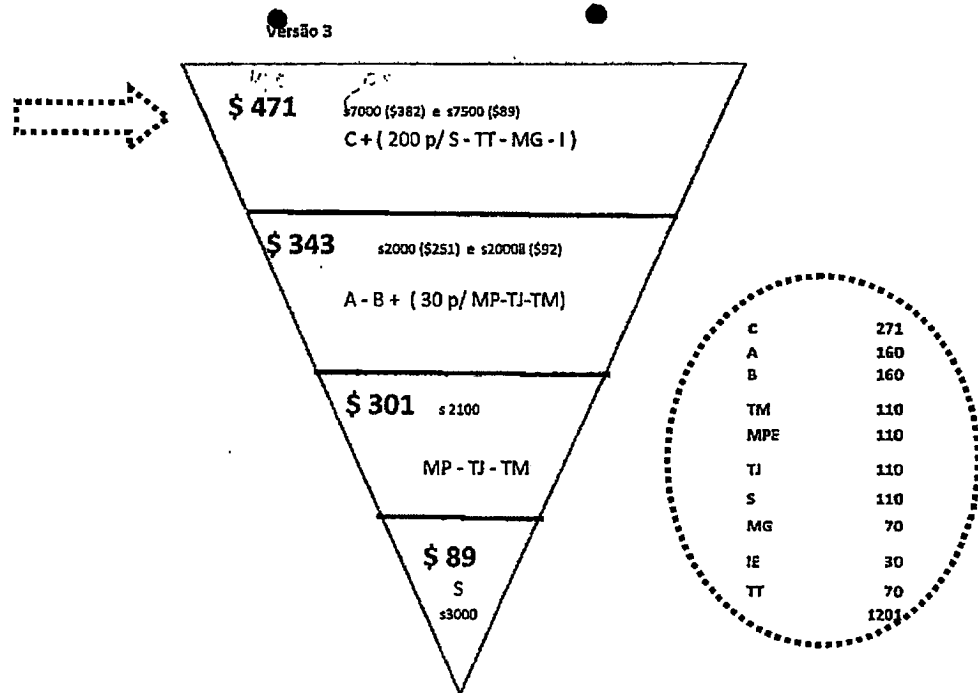
Versão 2

SUB's



Stamp: 1095/LB40... 0 JUN 2011

Signature
10/July/11

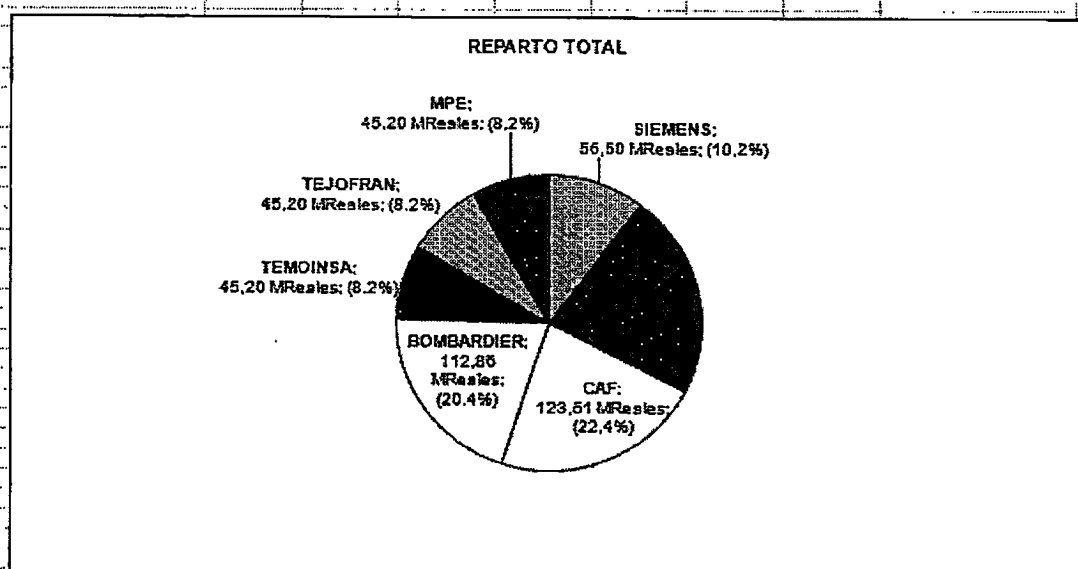
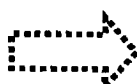


145. Da mesma forma, a CAF produziu – em 31 de maio de 2011 – tabela⁸⁴ que continha proposta para a divisão do objeto das licitações para contratação dos serviços de manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000, na qual eram determinadas tanto as empresas que seriam as vencedoras dos certames, quanto aquelas que seriam subcontratadas (fls. 3762 do “Apartado”)⁸⁵:

⁸⁴ Tal tabela seria encaminhada – em 07 de julho de 2011 – pela Sra. *Norma da Matta* (CAF) ao Sr. *Agenor Marinho* (CAF), por intermédio de mensagem eletrônica (fls. 3763/3764 do “Apartado”).

⁸⁵ Destaques nossos.

Serie 3000		Fabricante: Siemens					
	%	MIL Reales (4 años)					
SIEMENS	100%	56,5		subcontrata a:	MGE	%	MIL Reales
						10%	22,6
Serie 2100 (Consorcio Comafar)		Antigua RENFE 440					
	%	MIL Reales (4 años)					
ALSTOM	17,33%	49,96		subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
CAF	17,33%	49,96		subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
BOMBARDIER	17,33%	49,96		subcontrata a:	TTRANS	3,33% del contrato total	9,42
TEMOINSA	18%	45,20					
TEJOFRAN	18%	45,20					
MPE	18%	45,20					
Serie 2000 (Consorcio Cobraman)		Fabricación Cofesbra					
	%	MIL Reales (4 años)					
ALSTOM	95%	74,55		subcontrata a:	IESA	12,5% del contrato total	26,63
CAF	36%	74,55		subcontrata a:	IESA	4,2% del contrato total	8,88
BOMBARDIER	30%	62,90		subcontrata a:	IESA	4,2% del contrato total	8,88
RESUMEN DE REPARTO							
	% del total	MIL Reales (4 años)					
SIEMENS	10,2%	56,50		del cual subcontratan		MIL Reales	
ALSTOM	22,4%	123,61		del cual subcontratan		22,6 (40%)	
CAF	22,4%	123,61		del cual subcontratan		18,3 (5%)	
BOMBARDIER	20,4%	112,86		del cual subcontratan		18,3 (5%)	
TEMOINSA	8,2%	45,20		del cual subcontratan		18,3 (5%)	
TEJOFRAN	8,2%	45,20					
MPE	8,2%	45,20					



146. Em 17 de agosto de 2011, o Sr. *Agenor Marinho* (CAF) envia email ao Sr. *Paulo Fontenele* (CAF) por meio do qual encaminha minuta de texto – a ser enviado para a matriz da CAF, na Espanha – que relata o processo de negociação para a suposta divisão do mercado (fls. 2355 do “Apartado”):

“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 satisfaz 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
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"

147. Em 05 de outubro de 2011, o Sr. *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran) envia email aos Srs. *Reinaldo Goulart de Andrade* (Tejofran) e *Telmo Giolito 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 – “a melhor maneira de reunir o G6 é apoiar o pedido de adiamento da BT” – empresa de consultoria – que elaborara “2 sugestões de repartição, sem valores, só com as séries” – e representantes do órgão licitante (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 6ª 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

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 F^o
Superintendente de Ferrovias”

148. Na CAF, foi identificada tabela – elaborada, em espanhol, em 23 de novembro de 2011, mas que faz referência à reunião realizada em 03 de outubro de 2011 – que traz proposta feita por consultor não-identificado para a divisão do mercado: mais precisamente, das licitações relativas às Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000, 7500 e 9000 da CPTM. Além de identificar 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”)⁸⁶:

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CUENTE INICIALMENTE																
Serie	NP estroy	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor total propuesto por cliente Ptevis	Siglas (última revisión 3-10-20) (dato de Agencia), Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MF	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A (882) B (760) C (362)	R\$ 222.500.000	A (81) B (82) C subcontrata	R\$ 201.000.000	61	180						38		251
COFESSERA	2070	48	A/B/C Subcontrata IE (12,5%)	R\$ 89.500.000	A (32)	R\$ 92.800.000	32									32
COMAFER	2100	144	A (17,23) B (17,23) C (17,23) D (17,23) E (17,23) F (17,23) G (17,23) H (17,23) I (17,23) J (17,23) K (17,23) L (17,23) M (17,23) N (17,23) O (17,23) P (17,23) Q (17,23) R (17,23) S (17,23) T (17,23) U (17,23) V (17,23) W (17,23) X (17,23) Y (17,23) Z (17,23)	R\$ 331.500.000	MP (100) TM (100) TJ (80)	R\$ 300.000.000					100	100	100			300
S	3000	40	S (100)	R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 88.000.000				89						89
DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	C (362) C subcontrata + TT	R\$ 382.000.000	252							70	80	282
DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	C (45) A (44)	R\$ 88.000.000	45	44								89
DE A (Nuevos)	9000	72	A	R\$ 93.000.000	NO SELICITARA ESTE AÑO	NO SELICITARA ESTE AÑO										100
				Total	R\$ 1.308.500.000	Total	R\$ 1.203.000.000	237	222	114	185	100	100	33	70	60
							322	247	133	210						

⁸⁶ Destaques nossos.

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%	paquetes
Incrementar NF		hasta 460.000.000,00			
Quitar Fabricantes (-10%)		70.000.000,00			
A	19.058.903			27%	
B	13.861.775			20%	
C	37.089.322			53%	
REVISIÓN DE PRECIOS					
17.000.000	A				
12.500.000	B				
12.120.000	C				
1.000.000	S				
150.000.000	NF				
		1203.000.000			

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CUENTE INICIALMENTE					Valor actual propuesto por cliente Ruedas										
Sede	Nº camión	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Ruedas	Valor actual propuesto por cliente Ruedas	C	A	S	B	MP	TM	TL	IE	TY	MG
COBRAMAN	2000-	120	A (35%)B (30%)C (35%) Subcontrata IE (12,5%)	RS 232.500.000	RS 251.000.000	66,5	77		77,5					30	281
COFESERA	2070	48	A/B/C	RS 99.590.000	RS 92.000.000	12	80								92
COMAFER	2100	144	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%) MP (16%)TM (16%)TL (16%) Subcontrata IE (12,5%)	RS 331.500.000	RS 369.000.000					100	100	100			300
S	3000	40	S (100%) Subcontrata MG (10%)	RS 84.000.000	RS 89.000.000			89							89
40 TRENS DE C (Nuevos)	7000	320	C	RS 374.000.000	RS 382.000.000	280			52					70	382
8 TRENS DE C (Nuevos)	7500	64	C	RS 88.000.000	RS 89.000.000	64	21								89
9 TRENS DE A (Nuevos)	9000	72	A. NO SE LICITARA ESTE AÑO	RS 69.000.000	RS 160.000.000										
				SIN 9000	RS 1.263.000.000	316,5	170	89	123,5	100	100	100	70	70	80
				CON 9000	RS 1.393.000.000	316,5	170	89	123,5	100	100	100	70	70	80
% PARTICIPACIÓN				SIN 9000	28,8%	14,8%	7,4%	10,8%	6,3%	8,3%	4,3%	2,5%	5,8%	6,0%	
				CON 9000	26,5%	15,8%	8,7%	11,9%	7,7%	7,7%	7,7%	2,3%	5,4%	4,6%	

149. Documento encontrado na MGE – elaborado em 24 de novembro de 2011 – indica que a Siemens negociava a subcontratação das empresas Temoinsa e Mitsui – além de uma terceira empresa, a ser “indicada” pela Temoinsa – caso as negociações em curso, para divisão das licitações, destinassem a ela os contratos para manutenção dos trens das Séries 2100 (48 TUE’s) e 3000 (10 TUE’s), (fls. 2322 do “Apartado”):

“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 qu7e 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 / Temoins 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"

150. Em 30 de maio de 2012, email enviado pelo Sr. *Andoni Sarasola* (CAF) aos Srs. *Ibon Garcia* (CAF) e *Beguna Garcia* (CAF) – tendo sido copiados os Srs. *German Cocho Garcia* (CAF) e *J.M.Uribe* (CAF) – traz relato do processo de negociação para divisão das licitações de manutenção dos trens da CPTM, destacando-se o fato de “debido a algún problema surgido se está proponiendo cambiar algún acuerdo” (fls. 2665 do “Apartado”):

“Buenas tardes,

para el tema de los contratos de mantenimiento de CPTM estaba acordado formar consorcios en las series 7000 (CAF 60%) y 2000 - Cobraman (CAF 8,64%) e ir solo en la serie 7500. Parece que debido a algún problema surgido se está proponiendo cambiar algún acuerdo. Se nos propone dejar la parte de la serie 2000 - Cobraman (CAF 8,64%) y coger parte de la serie 2070 - Cofesbra II (CAF 23,85%). A nivel económico se mantendría igual el valor total, simplemente aumentaría el porcentaje al ser un proyecto menor.

El contrato de la serie 2000 - Cobraman sería para ir con Alstom y Bombardier
El contrato de la serie 2070 - Cofestra II sería para ir sólo con Alstom

La información a tener en cuenta para estas series son la siguientes:

Cobraman (nombre original de proyecto Cofestra I):

Trenes fabricados por Alstom, Bombardier y CAF. 30 trenes de 4 coches. CAF suministró bogies y enganches. Actualmente mantenido por el consorcio Cobraman II (Alstom, Bombardier, CAF).

Cofesbra II:

Trenes fabricados por Alstom, Bombardier y CAF. 12 trenes de 4 coches. CAF suministró bogies y enganches. Actualmente mantenido por CPTM.

La diferencia que puede haber de unos trenes a otros es que los trenes de la serie 2000 sabemos que están bien mantenidos (consorcio Cobraman) y conocemos muy bien los trenes. Sin embargo en los trenes de la serie 2070 el mantenimiento es realizado por CPTM y no conocemos bien los trenes. Por otro lado los trenes de la serie 2000 tienen más años que los de la serie 2070. Serie 2000: 13 años; y Serie 2070: 5 años.

Tenemos que analizar esta situación y decidir que hacemos. Si no consideramos que esta

no es la mejor opción las alternativas mas realista que nos quedarían:

- Meter algún consorciado más en la serie 7000 y aumentar nuestra parte en la serie 2000
- Cobraman (riesgo de que el consorciado nuevo tenga que ser Alstom o Bombardier)
- Compartir la serie 7500 con alguna otra empresa y aumentar nuestra parte en la serie 2000 - Cobraman o serie 7000
- Renunciar a Cobraman aumentado nuestra participación en la serie 7000. En este caso tendríamos presencia en 2 contratos y no en 3.

Si os parece mañana hablamos y analizamos en conjunto cual es la mejor opción.

Saludos
Andoni"

151. Em 04 de julho de 2012, o Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran) envia email aos Srs. *Reinaldo Goulart de Andrade* (Tejofran) e *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran), intitulado "manut trens", no qual relata que, dada a manifestação da "BB [Bombardier] e CAF", "Bandeira"⁸⁷ (...) decidiu cancelar a coordenação"⁸⁸ (fls. 657 do "Apartado"):

"Prezados, últimas notícias:

1-Bandeira alarmado com manifestação da BB e CAF.

2-Decidiu cancelar a coordenação.

3-Falei no adiamento, mas pode haver oposição. Se queremos, devemos pedir o quanto antes."

152. Em 16 de julho de 2012, O Sr. *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran) envia email – intitulado "Manutenção de Trens" – ao Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran), informando percalços encontrados no processo de negociação entre as empresas envolvidas no suposto acordo colusivo, a indicar que as tratativas continuavam a ser realizadas visando à divisão das licitações para manutenção dos trens da CPTM (fls. 660 do "Apartado"):

"Neste fim de semana o negócio azedou pelo lado do Alemão [provavelmente, Siemens] que quer mais pedaço (do Espanho) [provavelmente, CAF] do que lhe deram. Faremos última tentativa de acordo até amanhã no final da tarde e aí..."

153. Uma série de mensagens eletrônicas trocadas entre funcionários da MGE – Srs. *Carlos Teixeira* e *Carlos Roso* – em julho de 2012 indica a existência de negociação para subcontratação, pela CAF, da empresa T'Trans no âmbito do contrato para manutenção dos trens CPTM Série 7000. Em uma das mensagens, questionam: "Qual o plano C? **Subcontratado antes da concorrência?**", indicando que a subcontratação seria, em verdade, uma estratégia para formalizar a divisão das licitações previamente realizada pelos participantes do suposto cartel, de forma a recompensar a colaboração das empresas alinhadas (fls. 3765/3768 do "Apartado").

⁸⁷ Provavelmente, Mário Manuel Seabra Rodrigues *Bandeira*, atual Diretor-Presidente da CPTM.

⁸⁸ Em mensagem eletrônica que dá continuidade à discussão, *Reinaldo Goulart de Andrade* (Tejofran) afirma que irá "checar (...) se a coordenação foi realmente cancelada", informando que havia conversado com o "Zani" – provavelmente, João Roberto Zaniboni, ex-Diretor da CPTM – sobre o assunto (fls. 661 do "Apartado").

154. Em 01 de agosto de 2012, o Sr. *Wilson Daré* (Temoinsa) envia email a destinatário não-identificado (mcrcpar@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", "Tr", "S", "Ie" e "Se" (Alstom, CAF, Bombardier, MPE, Tejofran, Temoinsa, Progress Rail-MGE, T'Trans, Siemens, IESA e Serveng), (fls. 552/553 do "Apartado")⁸⁹:

SERIE	VALOR	A	C	B	M	Tj	T	Pr	Tr	S	Ie	Se
2000	307,00	145.962		161.770								
2070	309,00		49.132									60.000
2100	592,00	25.160			102.267	102.267	102.267					
3000	98,00									97.881		
7000	421,00		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%
	%	15634,87977%	26586,03431%	12021,40403%	7637,59024%	7637,59024%	7637,59024%	5188,20015%	5685,38616%	7310,00747%		4480,95594%
											A = 9,5	
											B = 9,5	
											C = 9,5	
												29,5

155. Em 10 de agosto de 2012, o Sr. *J.M.Uribe* (CAF) envia email ao Sr. *Iñigo Celigueta* (CAF), encaminhando as atas com os resultados relativos às licitações para manutenção das Séries 2000, 2070, 2100 e 3000. No corpo da mensagem, escrita em espanhol, há referência à colaboração entre empresas licitantes, que dariam cobertura umas às outras (fls. 2618/2619 do "Apartado"):

"Comentarios:Entiendo que nosotros, Siemens y Serveng (consorcio SCG) estamos solos y que el resto : Temoinsa+MPE (que aún no apareció, pero que estará como sub em la RG de lãs 2100 caso gane TMT) + Ttrans+Trail+Alstom+Bombardier, está unido y se dan cobertura unos a otros." (grifos nossos)

156. Em 17 de dezembro de 2012, o Sr. *Amador Rodriguez* (Temoinsa) envia email aos Srs. *David Lopes* (Temoinsa) e *Wilson Daré* (Temoinsa), no qual propõe um acordo com CAF e Alstom, visando à divisão das futuras licitações para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 549 do "Apartado"):

"Hola

Este puede ser el trato:

1.- Le damos serie 2000 a Alstom retirándonos del concurso el miércoles cuando se vaya a abrir los sobres administrativos.

A cambio de lo anterior ellos hacen lo siguiente:

Hacer acuerdo con CAF - ALSTOM - NOSOTROS para que no haya pelea en 4 años más en la próxima licitación y las futuras colocándonos de acuerdo de la siguiente manera:

⁸⁹ Destaques nossos.

- 1.- ALSTOM nos paga una comisión igual al margen previsto 20 por ciento sobre el contrato para esta concurrencia.
- 2.- Se reparten las series de unidades de aquí hacia el futuro de la siguiente manera:
ALSTOM serie 2000
CAF series 7000 y 7500
NOSOTROS series 2070, 3000 y 2100
- 3.- Dividimos los 65 trenes en 1/3 para ALSTOM, 1/3 para CAF, 1/3 para FAMIT Y TRAIL

Saludos
Amador Rodriguez ="

157. As supostas tratativas entre Temoinsa e Alstom tiveram continuidade, como se depreende de mensagem eletrônica enviada, em 02 de janeiro de 2013, pelo Sr. *Amador Rodriguez* (Temoinsa) ao Sr. *Wilson Daré* (Temoinsa), na qual informa a realização de reunião com funcionário da Alstom, Sr. *Denis Giralt*, e a necessidade de negociar um acordo – visando às futuras licitações a serem realizadas pela CPTM – entre Temoinsa, Tejofran, CAF e Alstom (fls. 550 do “Apartado”):

“Hola David y Wilson

Espero que lo hayan pasado muy bien en las fiestas de año nuevo junto a sus familias. Por favor cuando puedan me llaman para poder hablar sobre una visita de Alstom (Denis Giralt) que quiere hablar con nos y con TEJOFRAN sobre la serie 2000 y hacer una propuesta. Mi idea es pedir 20 por ciento del contrato, un acuerdo con ellos y CAF para las futuras licitaciones CAF 700 y 7500, Alstom 2000 y nosotros 2100, 2070, 3000 y 1/3 de los 65 trenes comprándole a Alstom y CAF bogies y caja. No creo que sea posible pero en pedir no hay engaño y de esa manera no quedo mal con Alstom en Chile.

Gracias

Saludos
Amador Rodriguez ="

158. Em email enviado, em 23 de janeiro de 2013, pelo Sr. *Telmo Giolito Porto* (Tejofran) – que tinha por destinatários os Srs. *Antonio Dias Felipe* (Tejofran), *Marcos José Ribeiro* (Tejofran), *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran), *Reinaldo Goulart de Andrade* (Tejofran), *Wilson Daré* (Temoinsa) e *David Lopes* (Temoinsa) – pode-se ver relatos sobre os resultados dos supostos acordos colusivos para divisão das licitações da CPTM. No caso, o email 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 (Tejofran) a fim de dar aparência de competição nos certames (fls. 1988/1992 do “Apartado”):

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!!!)
(grifos nossos)

159. Ainda em 08 de abril de 2013, o Sr. *Manuel Carlos do Rio Filho* (Tejofran) informa ao Srs. *David Lopes* (Temoinsa), *Edgard Toledo Filho* (T'Trans), *Wilson Daré* (Temoinsa) e *Rodrigo L. da 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").

160. Finalmente, diversos documentos esparsos – ainda que não-datados – permitem delinear o processo de negociação para divisão das licitações conduzidas pela CPTM.

161. 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 T'Trans), (fls. 2340/2350 do "Apartado")⁹⁰:

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	

162. Também na CAF foi encontrada tabela que sugeria a divisão entre aquelas empresas, trazendo "resumo da divisão" e "resumo da divisão incluindo as subcontratadas" (fls. 3714/3718 do "Apartado"):

⁹⁰ Destaques nossos.



Série 2000		Fabricante: Siemens	
%	Mil. Reales (4 años)	%	Mil. Reales
100%	26,3	100%	22,6

Série 2100 (Candorla Cometa)		Fabricante: BENTON 440	
%	Mil. Reales (4 años)	%	Mil. Reales
100%	40,96	100%	28,33
17,33%	48,98	19%	del contrato total
17,33%	48,98	1,81%	del contrato total
1,81%	45,20	2,33%	del contrato total
1,81%	45,20		
1,81%	45,20		

2100	40	84.000.000	2.100.000
2100	141	231.500.000	2.302.000
2100	120	315.500.000	1.807.000
2070	43	19.500.000	2.012.000

2000	310	374.000.000	1.163.750
2000	72	89.000.000	1.375.000
2100	64	81.000.000	1.375.000

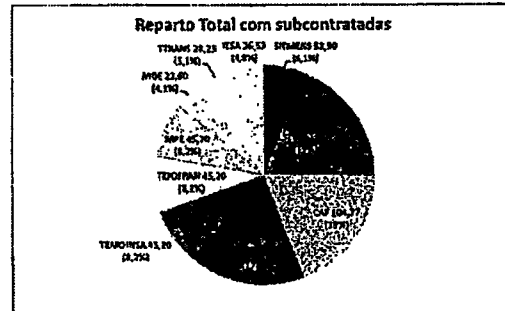
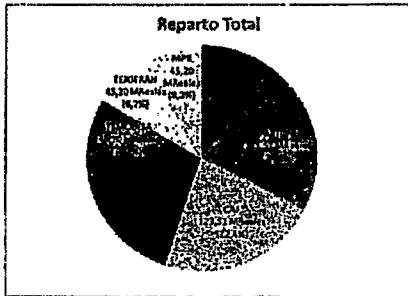
Série 2000 (Contrato Cochran M)		Fabricante: Coltebra	
%	Mil. Reales (4 años)	%	Mil. Reales
100%	20,33	100%	28,12
12,33%	74,95	12,33%	del contrato total
4,87%	74,95	4,87%	del contrato total
3,79%	45,20	3,79%	del contrato total

NOTA: EM SEPTIEMBRE CPFM CANCELA EL CONTRATO DE HESA
NOTA: EM SEPTIEMBRE CPFM CANCELA EL CONTRATO DE HESA
NOTA: EM SEPTIEMBRE CPFM CANCELA EL CONTRATO DE HESA

RESUMEN DE REPARTO			
% del total	Mil. Reales (4 años)		Mil. Reales
10,2%	12,50	del cual subcontratación	20,6 (40%)
22,4%	12,50	del cual subcontratación	28,74 (15%)
22,4%	12,50	del cual subcontratación	28,74 (15%)
2,2%	45,20	del cual subcontratación	27,4 (15%)
8,2%	45,20		
8,2%	45,20		

RESUMEN DE REPARTO INCLUYENDO SUBCONTRATAS			
% del total	Mil. Reales (4 años)		Mil. Reales
6,1%	33,90		
19,0%	104,77		
19,0%	104,77		
17,0%	95,49		
8,2%	45,20		
8,2%	45,20		
8,2%	45,20		
4,1%	37,60		
5,1%	28,25		
0,2%	26,63		

NOTA: EM SEPTIEMBRE CPFM CANCELA EL CONTRATO DE HESA



163. Outro documento encontrado na CAF indica que o processo de negociação envolvia a troca de propostas de divisão do mercado entre as empresas. A folha manuscrita abaixo reproduzida traz "Sugestão da Alstom" para repartição das licitações relativas às Séries 2000, 2070, 3000, 7000 e 7500 (fls. 2356/2358 do "Apartado"):

CAF BRASIL		Assunto	Data	Folha
			Referência	
			C2 = 2264 42 = 99	
Série 9000 milh. fora			H = 91.81	91
			B = 160	160
Série 2000			S = 89	89
2000	25.16	41.25 (90)	87.1600	160
2070	91.8	H	81	
2100	301	NP		
3000	89	S		
7000	981	C		
7500	89	CAF (10)	45.1.99	
Soma 140 milhões = 180 milhões				
9000 = 114 para cada fabricante = 3.15 milhões				
para 40 milhões de usd				
2000	A.F.P.F.O		PROD. 15 milhões	
7500	A.F.A.F.O			
7000	C			

164. 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 suposto acordo colusivo – por exemplo, “nos incrementam la subcontratación em 90MR\$” – além de atualização da proposta de divisão, elaborada em 04 de julho de 2011 (fls. 2359/2370 do “Apartado”)⁹¹:

⁹¹ Destaques nossos.

Según última reunión 3-10-2011 (date de)

R\$ 187.000.000 A	18,38%		
R\$ 180.000.000 B	17,60%	81,70%	grandes
R\$ 297.000.000 C	29,19%		
R\$ 88.000.000 D	8,62%		
R\$ 30.000.000 E	2,93%		
R\$ 100.000.000 MP	9,71%		
R\$ 100.000.000 TM	9,71%	38,24%	pequeñas
R\$ 100.000.000 TJ	9,71%		
R\$ 70.000.000 TT	6,82%		
R\$ 60.000.000 MG	5,88%		
R\$ 1.203.000.000	100,00%		

Reunión Grandes

R\$ 187.123.500 A	18,79%		
R\$ 143.268.872 B	14,31%	67,56%	grandes
R\$ 303.608.044 C	30,36%		
R\$ 88.000.000 D	8,80%		
R\$ 284.000.000 E	28,42%	32,42%	pequeñas
R\$ 1.203.000.000	100,00%		

R\$ 26.000.000	2,16%
R\$ 25.000.000	2,08%
R\$ 25.000.000	2,08%
R\$ 25.000.000	2,08%
R\$ 0	0,00%
R\$ 0	0,00%
R\$ 0	0,00%
R\$ 0	0,00%
R\$ 0	0,00%
R\$ 100.000.000	8,31%

Si unido con problemas en este esquema
Pendientes NP

00325000000000000000

REQUERENTE	CLASSIFICACAO	NUMERO	CODIGO	CODIGO	CODIGO
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000

00325000000000000000

REQUERENTE	CLASSIFICACAO	NUMERO	CODIGO	CODIGO	CODIGO
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000

00325000000000000000

REQUERENTE	CLASSIFICACAO	NUMERO	CODIGO	CODIGO	CODIGO
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000

00325000000000000000

REQUERENTE	CLASSIFICACAO	NUMERO	CODIGO	CODIGO	CODIGO
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000
00325000000000000000	0000	0000	0000	0000	0000



CALCULO PARA FUJAR OBJETIVOS

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CUENTE INICIALMENTE

Serie	Nº camos	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	% C	50% DE NUESTRA PARTICIPACION EN LA FABRICACION % PARTICIPACION REAL (SIN SUBCONTRATACIONES) ACTUAL
COBRAMAN	2000	A/B/C	A (35%)JB (30%)JC (35%) Subcontratación IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000		
COFESBRA	2070	A/B/C		R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	8,8%	R\$ 76.658.750 R\$ 8.088.000
COMAFER	2100	RENFE	A (17,33%)JB (17,33%)JC (17,33%)TJ (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratación TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000		
S	3000	S	S (100%) Subcontratación MG (40%)	R\$ 54.000.000	R\$ 89.000.000	0%	R\$ 42.000.000
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	C		R\$ 374.000.000	R\$ 392.000.000	50%	R\$ 191.000.000
8 TRENES DE C (Nuevos)	7600	C		R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000	50%	R\$ 44.500.000
9 TRENES DE A (Nuevos)	8000	A	NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000	0%	R\$ 0
				R\$ 1.203.000.000	R\$ 1.303.000.000		
				R\$ 362.464.750			R\$ 362.464.750
							OBJETIVO

Serie	Nº camos	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Valor actual propuesto por cliente Reales	% C	50% DE NUESTRA PARTICIPACION EN LA FABRICACION % PARTICIPACION REAL (SIN SUBCONTRATACIONES) ACTUAL
COBRAMAN	2000	A/B/C	A (35%)JB (30%)JC (35%) Subcontratación IE (12,5%)	213			
COFESBRA	2070	A/B/C					
COMAFER	2100	RENFE	A (17,33%)JB (17,33%)JC (17,33%)TJ (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratación TT (10%)	262,5			
S	3000	S	S (100%) Subcontratación MG (40%)	58,5			



DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALMENTE

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	AMBIC	A (35%)B (30%)C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5					30		251,4
COFESBRA 2070	48	AMBIC		R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80								92,2
COMAFER 2100	144	RENFE	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%) J (16%)T (16%)J (16%) MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000					100	100	100			300,3
S 40 TRENES DE C (Nuevos)	3000	S	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000				89						89,1
8 TRENES DE C (Nuevos)	7000	C		R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52					70	60	382,4
8 TRENES DE A (Nuevos)	7500	C		R\$ 88.000.000	R\$ 88.000.000	89	21								89,2
	8000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000										4
				SIN 9000 CON 9000	R\$ 1.203.000.000 R\$ 1.303.000.000	348,5	178	89	128,5	100	100	100	30	70	80

% PARTICIPACION
28,8% 14,8% 7,4% 10,6% 8,3% 8,3% 2,5% 5,8% 5,0%
38,6% 15,6% 6,7% 11,9% 7,7% 7,7% 2,3% 5,4% 4,6%
231% 70% 183% 36% 121% 121% 13% 148% 185%
255% 94% 236% 62%

ACTUALMENTE 104,8 104,8 33,9 95,46 45,2 45,2 45,2 28,8 28,26 22,6
EN MP%

SITUACION ACTUAL EN LOS CONTRATOS MITITO

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	AMBIC	A (35%)B (30%)C (35%) Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 232.500.000	R\$ 251.000.000	66,5	77	77,5					30		251,4
COFESBRA 2070	48	AMBIC		R\$ 99.500.000	R\$ 92.000.000	12	80								92,2
COMAFER 2100	144	RENFE	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%) J (16%)T (16%)J (16%) MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	R\$ 300.000.000					100	100	100			300,3
S 40 TRENES DE C (Nuevos)	3000	S	S (100%) Subcontrata MG (40%)	R\$ 84.000.000	R\$ 89.000.000				89						89,1
8 TRENES DE C (Nuevos)	7000	C		R\$ 374.000.000	R\$ 382.000.000	200		52					70	60	382,4
8 TRENES DE A (Nuevos)	7500	C		R\$ 88.000.000	R\$ 88.000.000	89	21								89,2
	8000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	R\$ 100.000.000										4
				SIN 9000 CON 9000	R\$ 1.203.000.000 R\$ 1.303.000.000	348,5	178	89	128,5	100	100	100	30	70	80

% PARTICIPACION
28,8% 14,8% 7,4% 10,6% 8,3% 8,3% 2,5% 5,8% 5,0%
38,6% 15,6% 6,7% 11,9% 7,7% 7,7% 2,3% 5,4% 4,6%
231% 70% 183% 36% 121% 121% 13% 148% 185%
255% 94% 236% 62%

ACTUALMENTE 104,8 104,8 33,9 95,46 45,2 45,2 45,2 28,8 28,26 22,6
EN MP%

Reporte CPTM_V2_06_Hoja1_04/07/2011

3100	40	84.000.000	2.109.000
2100	144	331.500.000	2.302.000
2000	120	232.500.000	1.937.000
2070	48	98.500.000	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

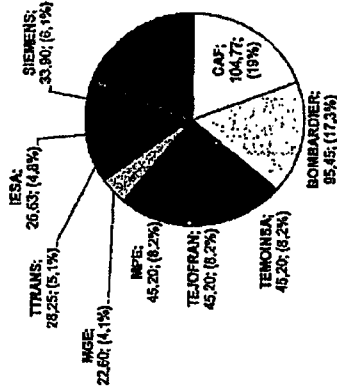
NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE ESA
NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE ESA
NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE ESA

RESUMEN DE REPARTO INCLUYENDO SUBCONTRATAS

Subcontrata	Mil. Reales (4 años)	% del total
SIEMENS	33,90	6,1%
IESA	104,77	19,0%
TTRANS	104,77	19,0%
MPE	95,45	17,3%
TEJOFRA	45,20	8,2%
TEMONSA	45,20	8,2%
BOMBARDIER	45,20	8,2%
CAF	22,80	4,1%
MGE	28,25	5,1%
ALSTOM	20,63	3,8%

NOTA: EN SEPTIEMBRE CPTM CANCELA EL CONTRATO DE ESA

REPARTO TOTAL (CON SUBCONTRATAS)



Serie 2000	%	subcontrata a:	MGE	%	Mil. Reales
SIEMENS	100%			40%	22,8

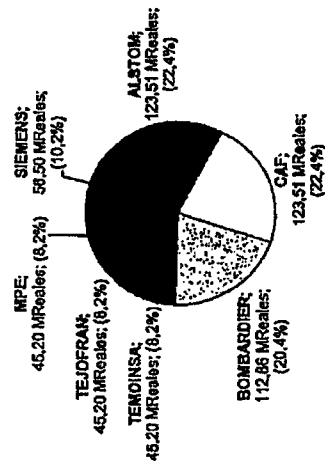
Serie 2100 (Consorcio Compañías)	%	subcontrata a:	MGE	%	Mil. Reales
ALSTOM	17,33%			10%	28,25
CAF	17,33%			3,33%	9,42
BOMBARDIER	16%			3,33%	9,42
TEJOFRA	18%				
MPE	18%				

Serie 2000 (Consorcio Compañías)	%	subcontrata a:	MGE	%	Mil. Reales
ALSTOM	35%			12,5%	9,32
CAF	35%			4,375%	9,32
BOMBARDIER	30%			3,75%	7,99

RESUMEN DE REPARTO

Subcontrata	Mil. Reales	% del total
ALSTOM	22,8	(4,0%)
CAF	16,74	(16%)
BOMBARDIER	18,74	(18%)
TEJOFRA	17,4	(15%)

REPARTO TOTAL



165. Já na Temoinça, foi arrecadado documento manuscrito que trazia suposta proposta de divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500 (fls. 199 do "Apartado")⁹²:

Manuscrito

S		S
2000	A + B 36% 64% 92 160	IE = 30
2070	A 100% 00	
2100	CDAS 100% 300	
3000	S 100% 00	
7000	C 100% 382	TT = 30 MSG = 60
7500	C 50% = 415 A 50% = 415	

VALORES LICITAÇÃO	
A	160
B	160
C	200
S	80
CDAS	300
TT	30
MSG	60
IEIA	30

1.205

166. Também na Temoinça, foi encontrado documento contendo tabelas que supostamente indicavam a então distribuição dos contratos para manutenção dos trens da CPTM, bem como proposta para a redivisão dos futuros contratos, indicando não apenas as

⁹² Destaques nossos.

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 suposto cartel compartilharam informações a respeito do valor das propostas comerciais que apresentariam nos certames⁹³ (fls. 213/214 do “Apartado”)⁹⁴:

⁹³ Ademais, importa ressaltar que o valor dos “contratos futuros” seriam, em média, 192% superiores aos valores dos contratos então vigentes.

⁹⁴ Destaques nossos.

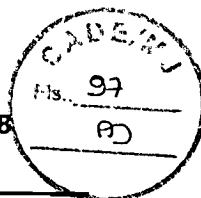
591

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\$ 342.387.330,38	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	1,92
	Data Base (Setembro 2007)	Data Base (Março 2011)	Data Base (Março 2011)	

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	33,3	3,35
IESA	17	21	33,3	3,74
TOTAL	552	669	1.286,8	1,92
	Data Base (Setembro 2007)	Data Base (Março 2011)	Data Base (Março 2011)	

SÉRIES DE TRENS	PLAYERS	PLAYERS / SUB CONTRATADOS	PLAYERS / SUB CONTRATADOS	TOTAL
2000	BOMBARDIER	SIEMENS	IESA	TOTAL
%	67,00%	17,30%	15,70%	100,00%
Valor	R\$ 155.773.840,95	R\$ 40.222.200,72	R\$ 36.502.228,40	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%	52,00%		100,00%
Valor	R\$ 38.712.360,20	R\$ 45.270.276,62		R\$ 87.982.636,82
9000	ALSTOM			TOTAL
%	100,00%			100,00%
Valor	R\$ 98.764.466,43			R\$ 98.764.466,43

167. Na MGE, da mesma forma, foi encontrada tabela contendo suposta proposta de divisão das licitações para manutenção dos trens CPTM das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500. A cada empresa foi atribuído um número (de 1 a 10), tendo sido indicados a quais empresas caberia cada Série (fls. 2030 do "Apartado"):



Detalhamento manutenção CPTM

	2000	2070	2100	3000	7000	7500	Total	CRS	
Frota									
João Fabricação	2974	2028	1974	2009	2008	2111			
Carrões TUE's	30	12	49	10	40	8			
Quantidade TUE's	4	4	1	4	8	8		198	
Quantidade	120	48	144	40	320	64		758	
Fabricantes	CAF Bombardier Alstom	CAF Bombardier Alstom	Bombardier Alstom	Siemens	CAF	CAF			
Publico contrato atualizado	sim	sim	sim	sim	sim	sim			
Nome contrato atual	Cobrança	180	Condição	312000	3	1			
Participantes concubinas	CAF Bombardier Alstom		CAF Bombardier Alstom Tecnosol Tephan MFE	Siemens				10 empresas II considera demais	
Participantes não concubinas	ITA		TECH						
Total empresas concubinas	3	6	5	1					
Total empresas não concubinas	1	4	1	1					
Total empresas	4	10	6	2					
Valor estimado contrato futuro - reajuste 20%								R\$ 546.304.000,00	contrato atual - valor base março 2007
Valor estimado contrato futuro - reajuste 20%								R\$ 1.042.598.290,00	contrato atual - valor base março 2007
Valor estimado contrato futuro - reajuste 20%									contrato atual - valor base março 2007
Valor estimado contrato futuro - reajuste 20%									contrato atual - valor base março 2007
Valor estimado contrato futuro - reajuste 20%									contrato atual - valor base março 2007
Valor estimado contrato futuro - reajuste 20%									contrato atual - valor base março 2007



90.000
1.000.000

251.000	92.000	301.000	48.000	382.000	900.000
80.000.000					

168. 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 suposto acordo colusivo (fls. 749 do “Apartado”):

Série =>	2100	3000	7000	7500
Manufacturer =>	CAF / BOMBARDIER	Siemens	CAF	CAF
Year =>	1978/79	2000	2005	2010
Quantity =>	120 x 42' = 5040 Chrs	101 x 42' = 4248 Chrs	800 x 42' = 33600 Chrs	161 x 42' = 6762 Chrs
Events	174	Yes	Yes	Yes
A Pt & Cr Maintenance 48 months	Yes	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)	Yes (4% of Ev. A)
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)
C Improvements:	Multi media inst. New visual ident. System drive inst. CCPV inst.	Multi media inst. CCPV inst.	Multi media inst. CCPV inst.	Multi media inst. CCPV inst.
D Overhauling	21 trains	8 trains	See Event D	See Event C
E Spare Parts	6% of Ev. A	6% of Ev. A	6% of Ev. A	6% of Ev. A
Submission =>	446744	446742	446743	446745

Handwritten notes and diagrams surrounding the table include:
 - Dates: +1/8, 8/8, 9/8, 10/8, 13/3, 22/1370, 22/1371, 22/1372, 22/1373.
 - Circled numbers: 30%, 50%, 60%, 61%, 62%, 63%, 64%, 65%, 66%, 67%, 68%, 69%, 70%, 71%, 72%, 73%, 74%, 75%, 76%, 77%, 78%, 79%, 80%.
 - Text: "Serving TCOR (ALTRAN)", "MPE 50%", "Bombas = 50%", "Alcrom = 61%", "MPE 35%", "MPE 15%", "MPE 10%", "MPE 5%", "MPE 1%", "MPE 0.5%", "MPE 0.1%".
 - Diagrams: A flowchart showing relationships between "CAF", "MPE", and "TCOR".
 - Circled text: "CAF", "MPE", "TCOR", "Sub.", "TCOR".
 - Other notes: "C. ind.", "W.C.", "4000", "4000", "35MG".

169. 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 suposto cartel teria atuado de forma a dividir o mercado, (i) alocando os contratos a determinadas empresas, (ii) apresentando propostas de cobertura nos certames e (iii) procedendo à subcontratação como forma de recompensar a colaboração de empresas alinhadas.

170. 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 suposto cartel em, ao menos, 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.

(iii) *Metrô Distrito Federal – manutenção de 2005⁹⁵*

171. O projeto Metrô DF compreendia a manutenção completa das linhas de Metrô do Distrito Federal (inclusive a manutenção de todos os sistemas, estações, bilhetagem, via e trens e o fornecimento de peças sobressalentes). A licitação ocorreu entre 2005 e 2007 e o valor do contrato foi de R\$ 92.540.180,00, sendo R\$ 23.061.800,00 destinado à aquisição de peças sobressalentes.

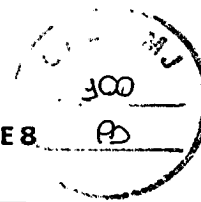
172. Conforme descrito no Histórico da Conduta apresentado pelos Beneficiários da Leniência, o acordo anticompetitivo celebrado no âmbito desse projeto teria contado com a participação das empresas Siemens, Alstom, MGE, Serveng, IESA e TCBR. Essas empresas teriam acordado, principalmente, a divisão do escopo do projeto por meio da subcontratação do consórcio vencedor pelo consórcio perdedor, bem como a definição dos preços a serem apresentados por cada consórcio na licitação.

173. Em resumo, de acordo com o Histórico da Conduta e o Apenso 03, os atos licitatórios mais relevantes da licitação para manutenção do Metrô DF de 2005 destacam-se abaixo:

- (i) Em 28 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 disponibilizado às empresas interessadas;
- (ii) Em 17 de fevereiro de 2006, os quatro consórcios abaixo entregaram suas propostas à CMDF:

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

⁹⁵ Concorrência n. 003/2005.



- (iii) Em 17 de abril de 2006, todos os consórcios foram considerados não pré-qualificados pela CMDF;
- (iv) Em 30 de maio de 2006, a CMDF modificou sua decisão para considerar dois dos consórcios pré-qualificados: Consórcio Metroman (Siemens e Serveng) e Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR);
- (v) Em 7 de julho de 2006, os Consórcios Planalto e Mantrem obtiveram medidas liminares, junto ao Poder Judiciário, 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 a CMDF ainda não estava autorizada a abrir as propostas técnica e comercial dos consórcios pré-qualificados;
- (vi) Em 2 de maio de 2007, a CMDF publicou decisão determinando que, por força de decisão judicial, os envelopes contendo as propostas técnica e comercial dos consórcios Metrô Planalto e Metroman fossem abertos e que os consórcios não pré-qualificados retirassem suas propostas;
- (vii) Em 7 de maio de 2007, as propostas comerciais dos consórcios Metroman e Metrô Planalto (pré-qualificados) foram abertas;
- (viii) Em 14 de setembro de 2007, Consórcio Metroman foi declarado vencedor da licitação;
- (ix) Em 28 de setembro de 2007, foi assinado o contrato entre o Consórcio Metroman e a CMDF.

174. De acordo com os beneficiários, 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 Antonio Taulois da Costa*⁹⁶ e *Ben-Hur Coutinho Viana de Souza*⁹⁷, 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 TCBR (Consórcio AIT).

175. No entanto, pouco antes do início do processo licitatório e com vistas a viabilizar sua participação no certame, a Siemens, com auxílio da MGE e da Serveng, contratou esses indivíduos para os cargos de Gerente de Projeto. Segundo os Beneficiários, a MGE, representada pelo Sr. Ronaldo Hikari Moriyama, Sócio Diretor da MGE, teria tido papel essencial na contratação dos Srs. *Taulois* e *Bem-Hur*, ao intermediar os contatos. Essa intermediação da MGE teria sido determinante para a participação da Siemens na licitação,

⁹⁶ Antes do lançamento da licitação de manutenção do Metrô DF, o Sr. Taulois era funcionário da Alstom. Após o lançamento da licitação, o Sr. Taulois foi contratado pela Siemens, para auxiliar na elaboração da proposta. Atualmente, é funcionário da Serveng.

⁹⁷ Antes do lançamento da licitação de manutenção do Metrô-DF, o Sr. Bem-Hur era funcionário da Alstom. Após o lançamento da licitação, o Sr. Bem-Hur foi contratado pela Siemens, para auxiliar na elaboração da proposta. Atualmente, é funcionário da Serveng.



pois, sem esses dois funcionários, a empresa não teria capacidade técnica suficiente para obter êxito no certame. Em troca, a Siemens teria acordado subcontratar a MGE para realizar parte do escopo do projeto Metrô- DF.⁹⁸

176. Evidenciando essas supostas tratativas entre o Consórcio da Siemens e a MGE para viabilização da contratação dos Srs. *Taulois* e *Bem-Hur* em troca de subcontratação, veja-se abaixo anotação manuscrita, apreendida na Serveng, na mesa do Sr. *Moisés Smaire*, 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: "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%.". "SC", no caso, é a sigla em referência à empresa Serveng-Civilsan (fls. 1622/1632 do "Apartado"):

<ul style="list-style-type: none"> - SIEMENS CHAMOU SC - TAULOIS E BEN-HUR COM MGE FORMAM NOVO GRUPO - MGE SERIA SUBCONTRATA 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% (35% P/ MGE) 	METROMAN REALIZADO OUTUBRO 2007 A MARÇO 2008					
	OCT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR

177. Os Beneficiários da Leniência ainda relataram que, logo após a publicação do edital do projeto de manutenção do Metrô DF, que ocorreu em 28 de novembro de 2005, a Alstom, diante da possível perda da licitação, em razão da contratação dos Srs. *Taulois* e *Bem-Hur* pela Siemens, teria passado a fomentar e liderar supostos contatos com a Siemens e as outras empresas que também participavam da concorrência (MGE, Serveng, IESA e TCBR), com o objetivo de dividir o escopo da licitação, por meio de um acordo anticompetitivo. No contexto desses contatos, em 06 de janeiro de 2006, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) teria se reunido 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 Beneficiários apresentaram a nota de despesa n. 100115303 do Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) (fls. 560):

⁹⁸ Como forma de corroborar esse relato, os Beneficiários apresentaram os emails de fls. 542/544, pelos quais o Sr. *Ben Hur* (Siemens) relembra os Srs. *Homero Vasconcellos* (Serveng) e *Ronaldo Moriyama* (MGE) os termos do acordo firmado entre Siemens, MGE e Serveng referente à sua contratação e a do Sr. *Taulois* (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 consensado que a MGE assinaria com o Taulois e a Serveng comigo". Pelos emails de fls. 546/552 também apresentados pelos Beneficiários, depreende-se que todas as despesas relativas ao Projeto Manutenção Metrô DF, incluindo os salários e encargos dos Srs. *Taulois* e *Bem-Hur* por um período de 12 meses, deveriam ser objeto de um acerto de contas entre as três empresas.

26.01.2006 COMPROVANTE DE DESPESAS DE VIAGEM 1

Nome	EVERTON RHEINHEIMER	SIEMENS LTDA	RELATÓRIO
Nº pessoal	12487	0101 Anhanguera	Anhanguera
Nº viag	100115303		Centro cus806050

ROTEIRO DA VIAGEM

Destino da viagem	Motivo/Local/Pais	Tp. viagem espec. empr
26.01.2006 08:00 -	Diversos	PEQUENAS DESPESAS
26.01.2006 08:30	SÃO - 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

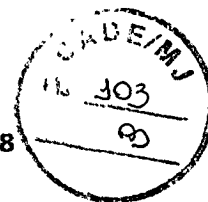
Despesas viagem a transferir (com receptor CO) Em : BRL	824,50
824,50 BRL	a: Empresa: 5510 Divisão: 520 Centro custo: 8060500000

Informações adic.do comprovante individual

NºD Doc.	Mont.	Moeda	Data	até
001 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificação Local	637,50	BRL	26.01.06	26.01.06
Repres. em 24.01.06 CEM Reforma São Paulo				
002 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificação 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 Justificação Local	40,00	BRL	26.01.06	26.01.06
Táxi em 20.12.06 Metrô DF - reunião c/Sr. Amigo, Alstom São Paulo				

178. No que toca especificamente às supostas negociações entre Siemens e Alstom, os Beneficiários relataram que elas teriam envolvido uma possível vinculação da subcontratação da Siemens nos Lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô SP⁹⁹ a um acordo no projeto de manutenção do Metrô DF. Como forma de demonstrar a ocorrência dessas negociações, foi apresentado pelos Beneficiários o email abaixo, intitulado "Negociações c/ Alstom ref. Metro DF", e datado de 11 de janeiro de 2006 (antes da entrega das propostas). No email, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) relata ao Sr. *Newton José Leme Duarte* (Siemens) que teria recebido

⁹⁹ Conforme informado pelos Beneficiários, 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 pelas empresas Construtora Norberto Odebrecht, Construtora OAS, Grupo Queiroz Galvão e Alstom. O lote 3 foi ganho pelo consórcio formado pelas empresas Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Siemens, sendo os contratos entre as empresas vencedoras e o Metrô São Paulo 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.



naquela data uma ligação de funcionário da Alstom (Sr. *Francisco Esse Amigo*) para tratar da negociação envolvendo os projetos do Metrô DF e dos Lotes 1 e 2 da Linha 4 do Metrô SP (fls. 563):

“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 no original)

179. Em resposta ao email acima, o Sr. *Newton José Leme Duarte* (Siemens) diz que irá tentar falar com o “Ramon” sobre o assunto. Ramon é o Sr. *Ramon Fondevilla*, Diretor Geral da Alstom (fls. 563):

“Ótimo. Vou tentar falar com o Ramon antes disso.”

180. Segundo os Beneficiários, o Sr. *Newton José Leme Duarte* (Siemens) teria então almoçado com o Sr. *Ramon Fondevilla* (Alstom), em 17 de janeiro de 2006, para tratar das negociações acima mencionadas, o que seria evidenciado pela anotação em Calendário do Sr. Duarte com os dizeres “Almoço c/ Ramon (Alstom) no Marinara” e “Almoço Marinara Ramon” (fls. 566)¹⁰⁰:

100

17 de janeiro de 2006	
17	terça-feira
07:00	
08:00	Reunião Diretoria
09:00	
10:00	
11:00	
12:00	Almoço c/ Ramon (Alstom) no Marliana
13:00	Almoço Marliana - Ramon
14:00	
15:00	
16:00	
17:00	

181. Alguns dias depois, em 19 de janeiro de 2006, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) teria almoçado com o Sr. *Renato Ely*, à época Presidente da TCBR, para também conversar sobre os supostos ajustes anticompetitivos envolvendo o projeto de manutenção do Metrô DF (fls. 569).

182. No dia seguinte, em 20 de janeiro de 2006, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) teria se reunido com o Sr. *Francisco Esse Amigo* (Alstom). Nessa reunião, eles teriam negociado quais percentuais seriam utilizados por cada um dos consórcios no projeto Metrô DF (vide email acima de fls. 563).

183. Três dias depois, em 23 de janeiro de 2006, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) teria se reunido com representantes das empresas Alstom, IESA e TCBR, para discutir e fechar um possível acordo no projeto Metrô DF. Como forma de evidenciar esse fato, foi apresentado pelos Beneficiários o email abaixo, com o título "Metro DF / Acordo com Alstom", por meio do qual o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) atualizou o Sr. *Newton Jose Leme Duarte* da reunião que ocorreria naquele dia entre a Siemens e as empresas do Consórcio da Alstom no Metrô DF (Alstom, IESA e TCBR), e ainda o questionou sobre o status da negociação com o Sr. *Ramon Fondevilla*, (Alstom) acerca dos projetos Linhas 1 e 2 do Lote 4 do Metrô SP (fls. 569):

“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 estão operando, foi um sucesso. Por estas e outras, acho que devemos endurecer com a Alstom.” (grifos nossos)

184. O Sr. *Newton José Leme Duarte* (Siemens) responde então que teria se mantido firme no propósito de cooperação nos três projetos (fls. 569):

“Como conversamos, ficarmos firmes quanto a cooperacao nos tres projetos. Sem arrogância nem dureza, mas firmes na nossa posição de igualdade.”

185. Documentos apreendidos na Alstom evidenciam a ocorrência da reunião de 19 de janeiro de 2006 mencionada pelo Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) no email acima, confirmando também o assunto tratado, qual seja o suposto acordo envolvendo os projetos do Metrô DF e da Linha 4 do Metrô SP. Nesse sentido, veja-se abaixo email intitulado “CMSP L4 PPP – Strategy”, datado de 18 de janeiro de 2006, e enviado pelo Sr. *Paulo Borges* (Alstom) ao Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom), com cópia aos Srs. *Ramon Fondevila* (Alstom) e *Laurent Lumbroso* (Alstom), (fls. 947/948 do “Apartado”):

“(…) we are planing to meet Siemens tomorrow, when we will discuss the possibilities for a joint participation. It’s very likely that the germans will require an expressive share of the works. As a begining we could consider some train auxiliaries but I’m convinced that they will request to supply the traction package. On the strategic point of view this has to be validated with PL before we take any commitment as well as provide a good share of the signaling equipment can be manufactured locally.

Our approach with the germans should consider that some equity will be required, proportional to sharing in the scope of works.” (grifos nossos)

186. Já a ocorrência da reunião de 23 de janeiro de 2006, também mencionada pelo Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) no email acima, foi evidenciada pelos Beneficiários pela nota de despesa n. 100115303 (fls. 560):

26.01.2006 COMPROVANTE DE DESPESAS DE VIAGEM 1

Nome	EVERTON RHEINHEIMER	SIEMENS LTDA	RELATÓRIO
Nº pessoal	12487	0101 Anhanguera	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	Nº 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	5510
Divisão	520
Centro custo	8060500000

Informações adic. do comprovante individual

Nº Doc.	Mont.	Moeda	Data	até
001 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificação Local	637,50	BRL	26.01.06	26.01.06
	Repres. em 24.01.06 CEFM Reforma São Paulo			
002 REPRESENTAÇÃO T Descrição Justificação 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 Justificação Local	40,00	BRL	26.01.06	26.01.06
	Táxi em 20.12.06 Metrô DF - reunião c/Sr. Amigo, Alstom São Paulo			

187. Documentos apreendidos na Alstom mais uma vez confirmam a ocorrência de reunião entre a Siemens e Alstom sobre os projetos Metrô DF e da Linha 4 do Metrô SP.

Email intitulado "CMSP L4 - PPP, enviado pelo Sr. Paulo Borges (Alstom) ao Sr. Ramon Fondevila (Alstom,) em 23 de janeiro de 2006 (fls. 1309/1310 do "Apartado"):

" (...)Teremos que participar no equity para esta solução, o que nos colocaria numa situação de vantagem perante a S que não demonstrou interesse em participar no capital da concessionária

Devemos reencontrar a S hoje à tarde para progredir com as discussões. (...)" (grifos nossos)

Email intitulado "CMSP L4 - PPP, enviado pelo Sr. Paulo Borges (Alstom) ao Sr. Ramon Fondevila (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)

188. Em mais um email apresentado pelos Beneficiários, com data de 06 de fevereiro de 2006 (antes da apresentação das propostas) e também denominado “Metro DF / Acordo com Alstom”, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) mantém o Sr. *Newton Jose Leme Duarte* (Siemens) a par das supostas tratativas anticompetitivas com o consórcio concorrente no Metrô DF e o informa sobre uma nova reunião que ocorreria no dia seguinte, à tarde, com a Alstom e a Serveng (fls. 572/573):

“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 divisai 50%-50%, onde a SIEMENS sairia vencedora.

(...)

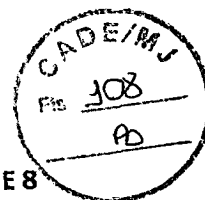
Mesmo chegando a um acordo com a ALSTOM no Metro DF, ainda falta acertar nossa subcontratação para os Sistemas de MT e Tração nos Lotes 1+2 da Linha 4. Não tenho tocado no assunto com o Amigo da ALSTOM para não tumultuar as negociações em curso, porém não mudei de opinião quanto ao condicionamento da 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 no original)

189. Segundo os Beneficiários, estiveram presentes na referida reunião, além do Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens), os Srs. *Francisco Esse Amigo* (Alstom) e *Homero Lobo de Vasconcellos* (Serveng). Na ocasião, a Siemens teria reforçado a sua proposta de adjudicação do projeto Metrô DF para seu consórcio e divisão de 50-50% do escopo com o Consórcio da Alstom.

190. Em 13 de fevereiro de 2006, conforme se observa do email abaixo apresentado pelos Beneficiários, Alstom e Siemens já haviam chegado a um acordo sobre o projeto Metrô DF. Pelo email, também intitulado “Metro DF / Acordo com Alstom”, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) informa ao Sr. *Newton Jose Leme Duarte* (Siemens) os termos do suposto acordo finalmente acertado com o consórcio da Alstom, após muitas discussões (fls. 576/577):



"Depois de muitas discussões, chegamos a um acordo com a Alstom, onde o Consórcio Alstom / IESA / TCBR ficaria com 52% do volume total e o nosso Consórcio com 48%. Resolvemos ceder nos 2%, pois o Ramon F. estava irredutível quanto à divisão 505-50%, 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, subrogará 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 subrogar 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)

191. Corroborando as evidências trazidas pelos Beneficiários quanto a uma série de supostos contatos anticompetitivos entre os consórcios da Siemens e da Alstom antes da apresentação das propostas do projeto Metrô DF, há email apreendido na Alstom intitulado "div MDF" e datado de 14 de fevereiro de 2006 (um dia após o email acima da Siemens), no qual o Sr. *Wagner Ribeiro* (Alstom) envia a *luiz.fao@uol.com.br*¹⁰¹ uma planilha Excel denominada "Divisão - 10.02.06.xls". Como se observa abaixo, essa planilha continha a suposta divisão do escopo do projeto Metrô DF ("MDF") 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 email acima pelo Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens), isto é, 52% e 48%, respectivamente (fls. 1138/1140 do "Apartado")¹⁰²:

¹⁰¹ Email particular de *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom).

¹⁰² Destaques 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	38.694,7					
	a. Gerenciamento	21.048,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	Ventilação	18.236,1				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. Bimetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
6	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%	14,9%
			52,0%			48,0%	

SI = 22,1% 97.421,8
M = 11,0% 48.710,9

192. Há, ainda, anotação manuscrita apreendida na mesa do Sr. *Moisés Smaire* (Serveng) que mostra a divisão do escopo do projeto de manutenção do Metrô DF exatamente na mesma proporção mencionada nos emails da Siemens e Alstom acima transcritos (52% para o Consórcio da Alstom e 48% para o Consórcio da Siemens). 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 referem a uma situação publicamente conhecida pós-realização do projeto (fls. 1584/1586 do "Apartado")¹⁰³:

¹⁰³ Destaques nossos.



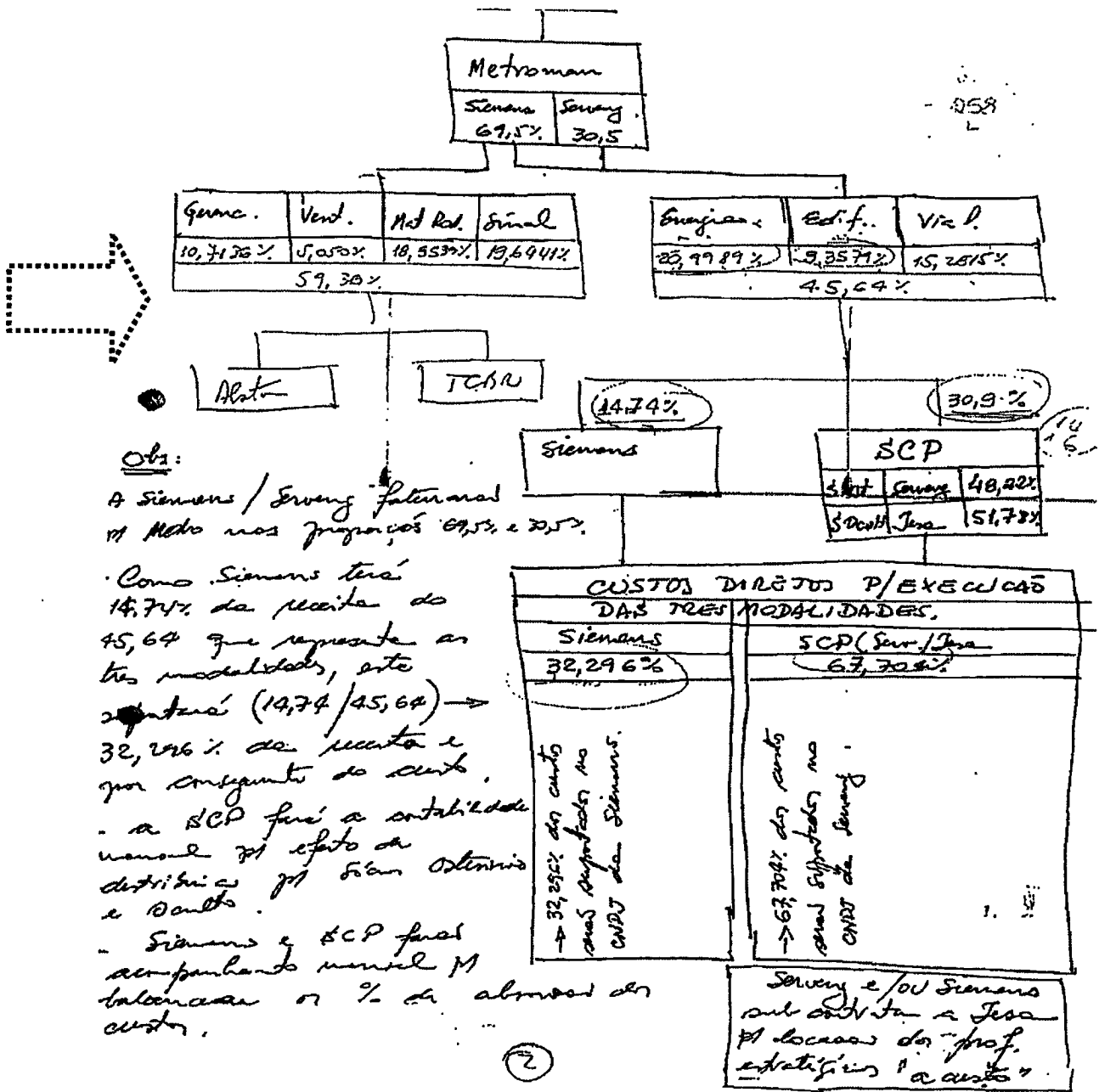
	R\$	%
① Gerenciamento	- 620.298,41 ✓	10,7136
② Vent. local	- 272.390,56 ✓	5,050
③ Material Rod	- 1097.405,41	18,9539
④ SCT	- 1137.368,84 /	19,6441
⑤ Energia	- 1.215.408,86 /	20,9989
⑥ Vias l	- 884.792,92 /	15,2815
⑦ Edif.	- 581.810,70 /	9,3578
	<u>5.789.865,-</u>	100%

257
L

↑

Siemens	69,5%	- 4.023.956,17	
Serveng	30,5%	- 1765.908,83	16 + 14,9 = 30,9
<hr/>			
<u>Ac</u>			
Siemens	33,1	1.916.445,31	
Arst	32,-	1.852.756,80	
TcbR	4,-	231.594,60	
Serveng	14,9	862.689,88	
Jesa	16	906.378,40	> 1.789.061
<hr/>			

①



Obs:
A Siemens / Seway faturam 11 Metro nos projetos 69,5% e 30,5%.
Como Siemens terá 14,74% da receita de 45,64 que representa as três modalidades, este representa $(14,74/45,64) \rightarrow 32,296\%$ da receita e por consequente do custo.
- a SCP foi a entidade responsável pelo efeito de distribuição para Sinal, S. Int. e Dec. J.
- Siemens e SCP foram responsáveis pelo 11 balancear o % de almost dos custos.

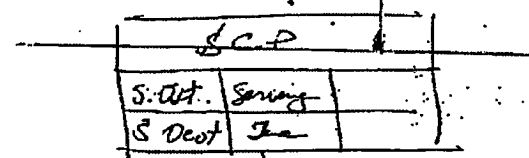
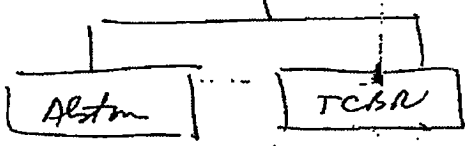
0070A OPCAS

Metroman	
Siemens	Serveng
69,5%	30,5%

259

Gerenc.	Vent.	Mat Rod	Sinal	Via P.
		69,6432%		

Enargia	Edif.
30,3568%	



custo direto

Sub Contrato
Ja

a custo
H formal
antecipada
+2,23%

3

193. Segundo os Beneficiários, após diversas discussões, os consórcios concorrentes na licitação Metrô Planalto (Alstom/IESA/TCBR) e Metroman (Siemens/Serveng) teriam se reunido, possivelmente em 16 de fevereiro de 2006 (um dia antes da data de entrega das propostas), para assinar um documento denominado Memória de Negociações (ou "Ata"), em que combinaram a divisão do escopo do projeto. De acordo com os Beneficiários, o Sr. Marco Missawa (Siemens) participou dessa reunião como representante da Siemens. Os Beneficiários apresentaram notas de despesas do Sr. Marco Missawa (Siemens) demonstrando que ele estava em Brasília em 16 de fevereiro de 2006 e que as suas despesas eram relacionadas ao projeto de manutenção do Metrô DF (fls. 580/584). Apresentaram, ainda, contas de telefone demonstrando que o Sr. Marco Missawa (Siemens) teria feito diversas ligações para o Sr. Everton Rheinheimer (Siemens) nesse dia, o que indica que essa teria sido a data da assinatura do documento (fls. 590).

194. Conforme se observa abaixo, a "Ata", embora não estabelecesse qual consórcio deveria ser o vencedor da licitação, previa que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Alstom/IESA/TCBR (Consórcio Metrô Planalto) e 48% do volume total para o consórcio Siemens/Serveng (Consórcio Metroman). Na Ata, as empresas também teriam acordado sobre os preços a serem apresentados na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor apresentado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (CMDF), de acordo com o sorteio realizado pelos consórcios (fls. 597):

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 atual¹⁰⁴.
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

¹⁰⁴ 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 beneficiários.



2 e 3 acima. Assim, construir-se-á condições para emissão de atestado em nome do Consórcio perdedor, sem a ressalva da subcontratação¹⁰⁵.

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.(...)"

195. O documento acima teria sido assinado, de acordo com informações dos Beneficiários, por um dos funcionários da Siemens responsáveis pelo projeto, Sr. *Marco Missawa* (Siemens) e também pelos representantes das empresas do outro consórcio, Srs. *Francisco esse Amigo* (Alstom), *Fleury Pissaia* (IESA) e *Renato Ely* (TCBR). Ele constitui um claro indício de conduta concertada entre consórcios concorrentes no bojo da licitação para manutenção do Metrô DF, ocorrida entre 2005 e 2007, pois demonstra divisão de mercado e combinação de preços, que deveriam estar próximos ao orçamento da CMDF – o que indica, também, a possibilidade de que tais preços tenham sido supracompetitivos, ... evidenciando a ocorrência de prejuízo aos cofres públicos.

196. Além do suposto acordo já relatado entre a Siemens e a MGE e entre os Consórcios Metroman e Metrô Planalto, destaca-se outra suposta tratativa anticoncorrencial que teria ocorrido no âmbito da licitação para manutenção do Metrô DF: a negociação da Siemens com a MPE, para que esta empresa retirasse a ação judicial contra a desqualificação do consórcio Mantrem (MPE/Bombardier/Opportrans) do certame, em troca da sua subcontratação.

197. Com efeito, conforme se observa da documentação trazida pelos Beneficiários, apesar de quatro consórcios terem apresentado propostas para o projeto de manutenção do Metrô DF¹⁰⁶, a CMDF considerou apenas dois deles habilitados para participar do certame, os Consórcios da Siemens e da Alstom. Os outros dois consórcios desqualificados resolveram então questionar judicialmente a decisão da CMDF que os considerou desqualificados, atrasando a abertura das propostas. Os Beneficiários relataram que, diante desse cenário de demora, o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) teria tentando negociar com a MPE¹⁰⁷, líder do Consórcio Mantrem, a desistência da ação judicial interposta por este consórcio, em troca de sua subcontratação.

198. Nesse sentido, veja-se abaixo email apresentado pelos Beneficiários, datado de 30 de agosto de 2006 (após o ajuizamento das ações judiciais e antes da abertura das propostas), no qual o Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) requer ao Sr. *Bem-Hur* (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):

¹⁰⁵ 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.

¹⁰⁶ 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).

¹⁰⁷ De acordo com os Beneficiários, a MPE era a empresa líder do consórcio e as outras participantes (Opportrans e Bombardier) desempenhavam papéis mínimos nele, sendo por isso que as negociações foram feitas apenas com a MPE.

“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, porem 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.” (grifos nossos)

199. Referido compromisso teria chegado, inclusive, a ser minutado, conforme se observa de documento apresentado pelos Beneficiários consistente em 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):

“CLÁUSULA SEGUNDA – CONDIÇÕES BÁSICAS

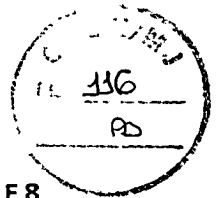
2.1 Para efetiva subcontratação proposta pelo presente documento, as seguintes condições básicas deverão ser cumpridas:

- 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.”

200. Segundo os beneficiários, diversas reuniões e rodadas de negociação teriam supostamente ocorrido entre as três empresas envolvidas nas negociações referentes ao compromisso acima referido (Siemens, Serveng e MPE). Uma dessas reuniões teria ocorrido em 15 de setembro de 2006, com a presença do Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) e representantes da MPE, conforme se evidencia pela email abaixo, enviado, um dia antes, pelo Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens) ao Sr. *Newton José Leme Duarte* (Siemens), com cópia para o Sr. *Ricardo Mario Lamenza* (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?”

201. Demonstrando a ocorrência dessas supostas tratativas entre os Consórcios da Siemens e da Alstom – já supostamente alinhados nesse momento pós apresentação das propostas – e a MGE, tem-se abaixo anotação manuscrita apreendida na sala do Sr. *Luiz Fernando 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%. Note-se que as referidas anotações teriam sido em data próxima e anterior a 10 de maio de 2007 (data da anotação que segue logo



abaixo), por volta, portanto, da data de abertura das propostas (07 de maio de 2007) (fls. 738 do "Apartado")¹⁰⁸:

DATA / FECHA / DATE

52	48
↓ 20%	↓ 20%
46,80	38,40
43,2	3,60

~~TCBZ~~ A + I = 43,2
TCBZ = 3,6
S + SC = 38,4
MPE = 15
107

Alvaro Bress Miguel Celfe
Comercio 348

José Carlos Pereira Santos - 25 febre 18:00 hr

12 Reunões COMEX 10/5/07

202. Segundo os Beneficiários, o suposto acordo com a MPE acabou por não ser implementado, 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. Além disso, segundo os Beneficiários, 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 teria desistido das negociações com a MPE e preferido aguardar o despacho da ação judicial. (fls. 89).¹⁰⁹

203. Com efeito, após obter autorização judicial, em 02 de maio de 2007, a CMDF publicou decisão determinando que os envelopes contendo as propostas técnica e comercial dos consórcios Metrô Planalto e Metroman fossem abertos e que os consórcios não pré-qualificados retirassem suas propostas. Em 07 de maio de 2007, as propostas foram abertas e

¹⁰⁸ Destaques nossos.

¹⁰⁹ Embora o suposto acordo com a MPE não tenha sido implementado, ele possuía elevado potencial de restringir a concorrência, pois teria havido a tentativa de se excluir da licitação um competidor que poderia participar da disputa e oferecer preços mais baixos que aqueles supostamente acordados pelos consórcios liderados por Siemens e Alstom.

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 DF (Alstom, IESA e TCBR)	R\$ 77.310.948,00

204. Pelo que se observa, os valores das propostas comerciais dos consórcios Metrô Planalto e Metroman foram equivalentes a, respectivamente, 94 e 94,49% do orçamento indicado pela CMDF no edital, que era de R\$ 82.245.669,93, bastante próximos aos termos supostamente combinados entre as empresas concorrentes e estabelecidos na Ata.

205. 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 contratato com a CMDF em 28 de setembro de 2007. A manutenção do material rodante foi subcontratada à MGE. O consórcio Metrô DF não foi subcontratado, ao que tudo indica, em razão de um possível desentendimento e posterior novo ajuste entre Alstom e Siemens, conforme se observa dos emails abaixo, apreendidos na Alstom, e datados de 28 de novembro de 2007 e 29 de fevereiro de 2008:

Email enviado pelo Sr. Luiz Fernando Ferrari (Alstom) ao Sr. Ramon Fondevila (Alstom) em 28 de novembro de 2007 (fls. 962/963 do "Apartado"):

"A seguir resumo das ações não éticas de nossos amigos:

1. Metrô DF :

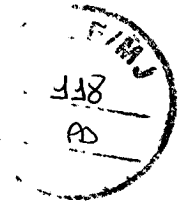
Aliciaram e retiraram 2 funcionários da Alstom , para se apropriar de sua experiência e na tentativa de nos alijar/enfraquecer na concorrência para renovação do contrato de manutenção ;

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," (grifos nossos)



Email, intitulado "Tram DF – Draft of Caputure Plan", enviado pelo Sr. Cesar Ponce de Leon (Alstom) ao Sr. Ruy Grieco (Alstom), com cópia para os Srs. Francisco Amigo (Alstom), Luiz Fernando Ferrari (Alstom) e Ramon Fondevila (Alstom), em 03 de janeiro de 2008 (fls. 1371/1373 do "Apartado"):

"Ojo: TGS va a poner sobre la mesa los 'acuerdos' com lons rubios. Van a decir que TGS tendrá dificultades para interesarse em El proyecto si ya hay um reparto 'cocinado'"¹¹⁰ (grifos nossos)

Email enviado pelo Sr. Luiz Fernando Ferrari (Alstom) ao Sr. Antonio Oporto (Alstom), com cópia para o Sr. Ramon Fondevila (Alstom), em 29 de fevereiro de 2008 (fls. 1141/1143 do "Apartado"):

"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" (grifos nossos)

206. No mesmo sentido, veja-se anotação manuscrita apreendida na sala do Sr. Luiz Fernando Ferrari (Alstom) (fls. 743/747 do "Apartado"):

¹¹⁰ "Rubios" é uma referência à Siemens.

Oportunidades em contratos c/ Siemens

1. Metrô DF. Manutenção

→ visaram antefazer reuniões p/ gerar
visão tendo a mão a mão
→ transação 2 pontos chave de atuação para
conclusão e abertura

2. Metrô DF. Tronqueira

→ existe entendimento para esse
participar, mas nos últimos meses
envolvimento até a firma no
desenvolvimento do negócio

2º - Metrô DF. Linha do Gama

~~Tronqueira~~
Tronqueira DF

1. Definição escopo Siemens

2. Definição condições de contratação p/ a
despachar processo oficial

3. AOC ↔ A.G.
R.F.

4. Minuta do Edital

207. Tendo em vista o acima exposto, resta clara a existência de fortes indícios de acordos anticoncorrenciais entre empresas/consórcios concorrentes na licitação para a manutenção do Metrô DF, com efetiva alteração nas condições de concorrência e possível sobrepreço no valor pago pela Administração, em prejuízo aos cofres públicos. Os documentos acima descritos apontam também fortes indícios de que o acordo para o projeto de manutenção do Metrô DF chegou a abordar tratativas relativas à possível subcontratação

nos Lotes 1 e 2 do projeto da Linha 4 do Metrô SP e posteriores rearranjos relativos ao projeto Tramway DF, esse último até o momento ainda não realizado.

(iv) *Metrô São Paulo – extensão da Linha 2*¹¹¹

208. A licitação para extensão da Linha 2 do Metrô SP abrangia a implementação de sistema operacional entre as estações Ana Rosa e Ipiranga e sistemas complementares entre as estações Ana Rosa e Vila Madalena, tendo ocorrido em 2005. O valor do contrato foi de R\$ 143.622.513,04.

209. De acordo com o Histórico da Conduta apresentado pelos Beneficiários da Leniência, o acordo anticoncorrencial que teria sido realizado no bojo do projeto de extensão da Linha 2 do Metrô SP consistia na divisão de mercado entre os competidores Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e T'Trans, e combinação de qual seria o consórcio vencedor da licitação – levando, possivelmente, ao estabelecimento de preços superiores aos preços que seriam praticados em uma competição aberta.

210. Segundo os Beneficiários, 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 subcontratou parte do escopo ao consórcio perdedor. Com vistas a definir e implementar as supostas estratégias anticompetitivas acordadas, teriam sido realizadas reuniões entre as empresas concorrentes.

211. Ao final do processo licitatório, o contrato de extensão da Linha 2 foi adjudicado ao Consórcio Linha Verde, formado pelas empresas Alstom e Siemens, o qual subcontratou a Bombardier, a T'Trans, a Balfour Beatty e a Façon¹¹².

212. Em resumo, de acordo com o Histórico da Conduta e o Apenso 04, os principais atos do procedimento licitatório foram os seguintes (fls. 129/131):

- (i) Em 15 de janeiro de 2005, foi disponibilizado o edital às empresas interessadas no projeto para extensão da Linha 2;
- (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;
- (iii) Em 03 de março de 2005, a Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) 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, as propostas das empresas/consórcios concorrentes foram entregues, inclusive a proposta do Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom);

¹¹¹ Concorrência n. 40015212.

¹¹² 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.



- (v) Em 10 de março de 2005, a decisão final do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo foi publicada, negando a impugnação da empresa Alusa;
- (vi) Em 04 de abril de 2005, o contrato foi adjudicado ao Consórcio Linha Verde (formado pela Siemens e Alstom);
- (vii) Em 05 de abril de 2005, a Alstom e a Siemens assinaram o acordo de consórcio para o projeto de extensão da Linha 2
- (viii) Em 15 de abril de 2005, o contrato entre o Consórcio Linha Verde e o cliente CMSP foi assinado.

213. Um dos documentos apresentados pelos beneficiários como indícios do acordo ilícito são as anotações feitas pelo Sr. *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), entre as empresas Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e T'Trans. Nessa reunião, em que supostamente, segundo os Beneficiários, estariam presentes os Srs. *Everton Rheinheimer* (Siemens), *Borges* (Alstom), *Serge* (Bombardier), *Haroldo Oliveira de Carvalho* (Balfour Beatty) e *Edson Yassuo Hira* (T'Trans), teriam sido discutidas as alternativas de consórcio possíveis e qual seria o consórcio vencedor, em suposta divisão de mercado (fls. 720/721):

- 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 T'Trans não podem ficar no mesmo consórcio.*
 - c) *Devido ao atestado de Baixa Tensão, Siemens e T'Trans 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 + T'Trans

Solução 2

Consórcio 1: Alstom + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + Siemens + T'Trans

Solução 3

Consórcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + T'Trans

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 composição¹¹³:

Solução 4

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + T'Trans

Essa alternativa não foi discutida durante a reunião!

- 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	T'Trans	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	(.)			
Legenda						
X = atestados válidos						
(X) = atestados sujeitos a emissão pelo Órgão						
(.) = atestados sujeitos a confirmação pelo Órgão						

¹¹³ 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.

214. Outro documento apresentado pelos Beneficiários que confirmaria a existência de contatos e trocas de informações sensíveis entre os competidores do projeto de extensão da Linha 2 consiste em uma tabela interna da Siemens, datada de 20 de julho de 2004 (ainda antes da disponibilização do edital), na qual constam valores que seriam ofertados por cada uma das empresas participantes dos supostos ajustes anticompetitivos¹¹⁴. De acordo com o Histórico da Conduta, 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).

Sistema Linha 2

Descrição	Valor		Valor	%
	ANR-IMG	VMD-ANR		
Sistema do Trecho	11.820		19.000	69%
Sistema de metrô (tubo)	12.880		13.700	6%
Sistema de luzes (tubo)	7.820		8.700	14%
Manutenção	7.820		4.800	-37%
Bandejamento	3.080		2.700	-12%
Sistemas auxiliares	2.820		2.600	-8%
Escadas rolantes	6.750		14.800	24%
Escadas rolantes		5.150		
Elevadores	1.880		3.400	25%
Elevadores		3.498		
Ventilação principal	7.220		7.220	0%
Telecomunicações	15.000		15.200	1%
Telecomunicações		8.500		
SCAD	1.920		500	-26%
Controle Local	8.920		8.450	-5%
Sinalização	23.950		18.050	-25%
CCD	2.010		-	-100%
	105.800	17.548	119.000	3%
TOTAL ANR - IMG				
TOTAL VMD - ANR				
TOTAL LINHA 2 (a licitar)	119.030			
(%)		100,0		

Descrição	Valor		Valor	%
	ANR-IMG	VMD-ANR		
Vent. Principal (Est. Paralelo)			1.780	
ET, Telecom, Aux. Escal. E Bandol.			18.000	
TOTAL COMPLEMENTAÇÕES			19.780	
TOTAL			138.810	
(%)			100	
TOTAL SEM ESCADAS E ELEVADORES				

Fornecedores									
AA		SSA		TT		B&B	BB	Total	
ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR				
			18.000						
			13.700						
2.810		8.050					4.800		
					2.700				
					2.600				
7.490		7.400							
1.780		1.700							
7.220									
									8.500
	5.300				500				
6.450									
14.450									2.600
41.710		47.810		5.850		4.800	13.500	113.730	
	5.200							5.200	
47.840		47.810		5.850		4.800	13.500	119.030	
32,1		40,2		4,9		4,0	11,3	100	

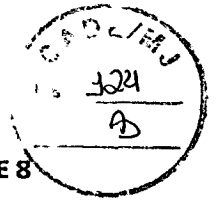
proposta anterior proposta SSA divisão

COMPLEMENTAÇÕES ANR-VMD									
AA		SSA		TT		B&B	BB	Total	
ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR	ANR-IMG	VMD-ANR				
									1.780
									18.000
									19.780
48.830		47.810		23.800		4.800	13.500	136.810	
32,1		34,5		17,1		3,5	9,7	100,0	
38.720		38.710		23.800		4.800	13.600	120.630	
32,1		32,2		19,3		4,0	11,2	100,0	

215. Ainda de acordo com o Histórico da Conduta, em 17 de setembro de 2004, outra reunião entre Alstom, Siemens, Bombardier, T'Trans e Balfour Beatty teria sido realizada. Nessa reunião, as empresas teriam discutido a divisão do escopo do projeto e definido quem

¹¹⁴ As abreviações constantes no documento significam:

- AA – Alstom;
- SSA – Siemens;
- TT – T'Trans;
- B&B – Balfour Beatty;
- BB – Bombardier;
- ANR-IMG – Trecho entre as estações Ana Rosa e Imigrantes; e
- VMD-ANR – Trecho entre as estações Vila Madalena e Ana Rosa.



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.

216. Confirmando as supostas tratativas anticompetitivas entre Siemens, Alstom, Bombardier e Balfour Beatty acerca do projeto de extensão da Linha 2 da CMSP, há email apreendido na Alstom, datado de 03 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 email, intitulado “L2 – Análise Preços”, o Sr. *Wagner Ribeiro* 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, supostamente seriam as cinco empresas participantes das combinações referentes ao projeto da Linha 2 (Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e T’Trans). Mais uma vez, vê-se a utilização de linguagem cifrada, típica de cartéis clássicos (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]”

217. Além disso, há anotação manuscrita apreendida na sala da Sra. *Rosângela Tsuruda* (Alstom), com data de 10 de janeiro de 2005 (pouco antes da disponibilização do edital). Nessa anotação, é feita referência a uma reunião ocorrida entre os Srs. *Paulo Borges* (Alstom), *Francisco Esse Amigo* (Alstom), *Rinaldo Tsuruda* (Alstom), *Rual Caruso* (Alstom), *Wagner Ribeiro* (Alstom), *Ruy Grieco* (Alstom) e *Paulo Stuart* (Alstom), em que teria sido discutido o projeto CMSP Linha 2. Sobre esse assunto, os participantes da reunião teriam se referido a Siemens, Bombardier e Balfour Beatty como “parceiros”, sendo certo que Bombardier e Balfour Beatty, na verdade, compunham consórcio concorrente (fls. 814/822 do “Apartado”):

10/01/05 Reunião Comercial
↳ A. Guynarchy
part. P. Borges / F. Durco / R. Tsuruda / R. Caruso
W. Ribeiro / R. Grecco / P. Stuart.

1) CMSP Linha 2
→ 1º adiantamento 12/01/05
→ adiantamento mesmo c/ adiantamento
nº suficiente 115MR → 150MR
↳ Metro ↳ novo
- Hoje Metro adian novamente
para 188MR → novo até 225MR.

→ ações / simplificações dos sistemas
é esta quarta-feira (12/01/05)
↳ TIS ↳ envolvidos.
↳ INFRA

al. parceiros → Siemens quer ir com a
gente → por causa do pacote de
B. Binelgaul.
↳ Bombardier vai c/ a gente
→ Baufour Beatty - está em
situações bastante complicadas, por
isso vai junto com a gente.

218. Outra evidência apreendida na busca e apreensão que corrobora o relato dos Beneficiários de que teria havido divisão do escopo da licitação entre os consórcios participantes do certame – implementado mediante subcontratação do consórcio perdedor – é o email abaixo, apreendido na Alstom e datado de 10 de fevereiro de 2005 (antes da apresentação das propostas). Pelo referido email, enviado pelo Sr. *Julio Leitão* (Alstom) aos Srs. *Edson Assini* (Siemens), *Edyval Campanelli* (Baufour Beatty), *Marcelo Zugaiar* (Bombardier) e *Edson Hira* (T'Trans), 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 a tese de que o Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) teria sido escolhido para vencer o certame, devendo contratar 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 – T’Trans

BB – Balfour Beatty

BO – Bombardier” (grifos no original)

219. Finalmente, em email 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, verifica-se nova menção do Sr. *Wagner Ribeiro* (Alstom) à existência de acordos com a Siemens e os “parceiros”, em referência ao projeto de extensão da Linha 2 da CMSP. Se somente a Siemens fazia parte do consórcio da Alstom naquele momento, os “parceiros” referidos só poderiam ser aqueles mesmos mencionados na anotação manuscrita anteriormente mencionada, ou seja, as empresas do consórcio concorrente que seriam posteriormente subcontratadas, em implementação do suposto ajuste anticompetitivo celebrado. Registre-se, ainda, que, no mesmo email, enviado pelo Sr. *Wagner Ribeiro* (Alstom) à Sra. *Stephanie Brun* (Alstom), com cópia para os Srs. *Paulo Borges* (Alstom) e *Paulo Stuart* (Alstom), há um relato de que a Siemens estaria tentando um suposto 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 impugnação (fls. 1335/1336 do “Apartado”):

“The Line 2 Extension offer situation is:

- 1) Offer submittal was blocked by São Paulo State Account Court (Tribunal de Contas do Estado de São Paulo) due to law suit by ALUSA (Brazilian Company) against bid process. Client has put in place a political scheme to release submittal offer. In the other hand, we are trying to negotiate with ALUSA to allow their participation in another project. We hope to obtain a green light to submit our offer next week.
- 2) Agreements with Siemens and partners are already done.” (grifo nosso)

220. Posteriormente, em resposta a questionamentos feitos pela Sra. *Stephanie Brun* (Alstom), o Sr. *Wagner Ribeiro* (Alstom) confirma que a concorrência está “bem controlada” em razão de acordos entre os competidores:

“What is the risk of the competition? In my point of view the risk to cancel the bid is low due to it is main political project for the next elections (2006). In the other hand the competition is well controlled by bilateral deals with main players.” (grifos nossos)

221. 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, Balfour Beatty e T’Trans), verifica-se que mencionada “Solução 1” acordada entre as empresas concorrentes teria de fato sido implementada pelas empresas, restando clara

a existência de fortes indícios de acordo anticompetitivo para divisão do escopo da licitação referente à extensão da Linha 2 do Metrô SP.

(v) **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – Projeto Boa Viagem – Parte do PQMR II¹¹⁵**

222. O projeto Boa Viagem foi lançado por meio de quatro processos licitatórios, que ocorreram em 2004 e 2005 e tinham como escopo, em resumo, (i) a reforma de 49 trens da linha F, (ii) a modernização de 51 trens das linhas A, B, C, E e F; e (iii) o fornecimento de serviço de manutenção para 22 trens da linha E. O valor total dos contratos relacionados a esse projeto foi de R\$ 275.170.891,64.

223. No Projeto Boa Viagem, foram lançadas quatro licitações: 8486402011, 8487402011, 8488402011 e 8489402011. Segundo o relato dos Beneficiários da Leniência, o acordo anticompetitivo teria ocorrido com a divisão do escopo dessas licitações entre as empresas/consórcios concorrentes que formavam o chamado “grupo”. Assim, antes mesmo da pré-qualificação na licitação, teriam sido realizadas diversas reuniões entre as empresas Alstom, IESA, MGE, Bombardier, Siemens, T’Trans, Temoina, Tejofran e MPE (chamado “grupo”) para dividir os lotes das licitações do Projeto Boa Viagem. Além disso, pelo que se observa das evidências reunidas, empresas de consultoria especializada, Procint e Constech, teriam intermediado diversos dos supostos contatos, bem como auxiliado na implementação dos supostos acordos ilícitos realizados.

224. Ao final dos processos licitatórios, todas as empresas do “grupo” teriam sido contempladas com ao menos parte do projeto, seja por terem participado da licitação, seja por terem sido posteriormente subcontratadas, como a Temoina:

Concorrência n.	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011	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	Sem lote	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	R\$61.439.654,00
8488402011	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	Sem lote	Consórcio T’Trans/MPE (T’Trans e MPE)	R\$83.697.084,12

225. Com base no Histórico da Conduta e no Apenso 05 apresentados pelos Beneficiários da Leniência, tem-se abaixo breve resumo dos principais atos dos procedimentos licitatórios (fls. 132/136):

¹¹⁵ Concorrências n.º 8486402011, 8487402011, 8488402011 e 8489402011.



- (i) Em 26 de novembro de 2004, os editais das licitações foram disponibilizados às empresas interessadas;
- (ii) 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;
- (iii) Em 5 de abril de 2005, houve nova alteração dos editais de licitação, que foram republicados em 26 de abril de 2005;
- (iv) 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;
- (v) Em 5 de julho de 2005, foi publicado o resultado da fase de pré-qualificação, conforme as tabelas abaixo:

Concorrência n. 8486402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
A1	Nenhuma empresa/consórcio
A2	IESA
	MPE
	Alstom
A3	IESA
	Alstom
A4	MPE
	Alstom

Concorrência n. 8487402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
Sem lotes	IESA
	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)

Concorrência n. 8488402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
C1	IESA
	Alstom
	Bombardier
C2	Alstom
	Bombardier
C3	MPE
	Alstom
	Bombardier
C4	IESA
	Consórcio Novotrem (Siemens e MGE)
C5	MPE
	Consórcio Novotrem (Siemens e MGE)

125
128
PD

C6	Nenhuma empresa/consórcio
Concorrência n. 8489402011	
Lote	Empresa/Consórcio pré-qualificado
Sem lotes	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)
	Consórcio T'Trans/MPE (T'Trans e MPE)
	Consórcio Novotrem (Siemens e MGE)

- (vi) Em 29 de julho de 2005, foram publicados os resultados das propostas técnicas das Concorrências n. 8486402011 e n. 8487402011;
- (vii) Em 2 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas técnicas das Concorrências n. 8488402011 e n. 8489402011;
- (viii) Em 11 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas comerciais e pontuações finais da Concorrência n. 8486402011;
- (ix) Em 13 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas comerciais e pontuações finais da Concorrência n. 8487402011;
- (x) Em 16 de agosto de 2005, foram publicados os resultados das propostas comerciais e pontuações finais das Concorrências n. 8488402011 e n. 8489402011;
- (xi) Em 20 de agosto de 2005, o contrato referente à licitação 8486402011 foi adjudicado;
- (x) Em 23 de agosto de 2005, o contrato referente à licitação 8487402011 foi adjudicado;
- (xii) Em 25 de agosto de 2005, os contratos referentes às licitações 8488402011 e 8489402011 foram adjudicados;
- (xiii) O consórcio Novotrem (Siemens/MGE) apenas venceu a licitação do lote C5 da Concorrência n. 8488402011. O contrato para a reforma dos 10 trens (Série 4400) foi assinado entre a CPTM e o consórcio Novotrem em 25 de setembro de 2005.

226. Entre os documentos apresentados pelos beneficiários que evidenciam os supostos acordos anticompetitivos celebrados no âmbito do Projeto Boa Viagem, destaca-se um e-mail interno da Siemens, de 29 de outubro de 2004, enviado pelo Sr. *Peter Göllitz* (Siemens) ao Sr. *Everton Rheinheimer* (Siemens), com cópia para o Sr. *Marco Missawa* (Siemens) alguns meses antes da data agendada pela CPTM para a entrega das propostas. No email, há indicação acerca da existência de um "grupo" de empresas, além de menção à reunião na empresa de consultoria Procint para tratar dos "acordos" (fls. 869/870):



“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 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.”

227. Nesse e-mail, o funcionário da Siemens estaria se referindo à empresa Companhia Comércio e Construção (CCC), que o havia procurado com interesse em participar do “grupo”. Segundo os Beneficiários, a ideia da Siemens era conversar com a CCC e a Mitsui sobre uma cooperação para o projeto Boa Viagem, mesmo considerando impossível uma cooperação com elas, já que o grupo já estava completo. De acordo a Siemens, o contato com os representantes da CCC era considerado importante para ganhar tempo suficiente e evitar que a CCC não se aliasse a outras empresas e, conseqüentemente, adquirisse poder de competição contra a Siemens e as demais empresas do grupo. 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.

228. Seguem abaixo trechos de outros documentos relevantes apresentados pelos Beneficiários que evidenciam supostos contatos para divisão dos lotes entre os concorrentes:

E-mail do Sr. Marco Missawa (Siemens) ao Sr. Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia ao Sr. Peter Göllitz (Siemens), em 24 de novembro de 2004 (fls. 872/889):

- ✓ No momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas¹¹⁶ 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 LuL¹¹⁷ assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro do nosso grupo [...]. (grifo nosso)

E-mail do Sr. Marco Missawa (Siemens) ao Sr. Dirk Schönberger (Siemens AG), com cópia ao Sr. Peter Göllitz (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.

¹¹⁶ Alstom, Siemens, Bombardier e T’Trans.

¹¹⁷ LuL - *Lieferungen und Leistungen*, escopo de fornecimento de equipamentos e de prestação de serviços

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)

229. Ainda, nos trechos abaixo extraídos de documentos também apresentados pelos Beneficiários, ficam evidenciadas as seguintes práticas: supostas tentativas de eliminação de concorrentes não alinhados nesse projeto (CCC e Mitsui), supostos contatos com concorrentes para elaboração de propostas de cobertura, e ainda a suposta intermediação de consultores da Procint/Constech na implementação dos acordos:

E-mail do Sr. Peter Göllitz (Siemens) ao Srs. Everton Rheinheimer (Siemens), Marco Missawa (Siemens), Ronaldo Cavalieri (Siemens) e Sergio Canas (Siemens), em 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)” (grifo nosso)

E-mail do Sr. Everton Rheinheimer (Siemens) aos Srs. Peter Göllitz (Siemens), Marco Missawa (Siemens), Ronaldo Cavalieri (Siemens) e Sergio Canas (Siemens), em 30 de novembro de 2004 (fls. 913/915):

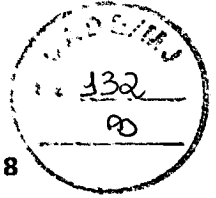
“Favor coordenar os trabalhos de elaboração das ofertas internamente e externamente com MGE e IESA. Segundo nossos entendimentos com o ‘Grupo’ ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes. Temos que levar esse fato ao conhecimento deles oportunamente.”

Documento interno da Siemens encontrado nos arquivos do Sr. Peter Göllitz (Siemens), datado de 10 de janeiro de 2005 (fls. 917/918):

“Projeto Boa Viagem CPTM

D) 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 lotes¹¹⁸:
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.)?¹¹⁹
- 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).¹²⁰ (grifo nosso)

230. Complementando as informações trazidas pelos Beneficiários indicando contatos ilícitos no âmbito do Projeto Boa Viagem, destaca-se email apreendido na CAF que teria sido enviado por *J. M. Uribe* (CAF Brasil) a *Felix Fernandez* (CAF ES) e *Luis Giralt* (CAF ES), com cópia para *Agenor Marinho* (CAF Brasil), em 03 de maio de 2005 (antes da entrega dos documentos para pré-qualificação). Referido e-mail contém relato de contatos dos consultores *Arthur Teixeira e Sergio Teixeira*¹²¹ (Procint/Constech) com os Srs. *Uribe e Agenor Marinho* com o objetivo de viabilizar uma suposta concertação entre CAF e Bombardier (fls. 2507 do “Apartado”):

“Estimados Félix/Luis, deseamos actualizaros la posición Del PQMR II (modernización de trenes em CPTM). Hubo una postergación de ofertas a pedido de las diferentes empresas ofertantes y cuando llegó la última fecha (28-02-05), se decidió “cancelar” y hacer al principio nueva rerepresentación del edital em 10-03-05.
Motivo Del vacío : Falta de recursos financieros para las exigências técnicas solicitadas. Inmediatamente al hecho de cancelar la oferta para rerepresentarla, Procint/Constech (Arthur Teixeira/ Sergio Teixeira) nos llamaron a Agenor y a mi y durante el almuerzo se comprometieron a hablar com Bombardier para que nos acomoden em la nueva oferta que saldrá em 10-03-05 y que habrá que presentar em um breve plazo. Ayer y hoy Arthur nos llamó por telefono y nos pidió que entrásemos em contacto com Bombardier para acertar nuestra participación.”

231. Ainda sobre a participação de “consultores” com vista a auxiliar a adoção das supostas condutas colusivas praticadas no projeto Boa Viagem, merece destaque o email de 24 de maio de 2005 enviado pelo Sr. *Eder Saizaki* (Siemens) aos Srs. *Peter Göllitz, Missawa e*

¹¹⁸ 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.

¹¹⁹ 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.

¹²⁰ De acordo com as informações prestadas pela Siemens, as empresas dos “outros grupos” não participaram da licitação.

¹²¹ Falecido.

*Fabio Dardes*¹²² (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):

“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.”

232. 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.

233. Portanto, resta clara a existência de indícios de acordo anticompetitivo nas licitações referentes ao Projeto Boa Viagem da CPTM, com vistas a dividir os lotes das quatro licitações entre os concorrentes, com a apresentação de proposta de cobertura e adoção de mecanismos para impedir a entrada de empresas “não alinhadas” (que não faziam parte do “grupo” que havia dividido os lotes das licitações entre si).

(vi) *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500)*¹²³

234. O projeto de aquisição de 320 carros pela CPTM compreendia a aquisição de quarenta trens com oito carros cada. O projeto de 64 carros objetivava a aquisição de oito trens com oito carros cada, incluindo também: (i) o desenvolvimento e validação do modelo matemático do comportamento dinâmico e avaliação da segurança da circulação dos trens, (ii) o fornecimento de manuais de operação e manutenção, (iii) o treinamento de pessoal, (iv) apoio técnico, (v) serviços complementares, (vi) fornecimento de simulador para treinamento de operadores, e (vii) fornecimento de peças sobressalentes. As licitações ocorreram entre 2007 e 2009 e o valor total dos contratos foi de R\$ 1.449.453.285,94.

235. Em resumo, com base no Histórico da Conduta e no Apenso 06 (fls. 137/139), os principais fatos ocorridos durante os procedimentos licitatórios foram:

(i) Em 16 de agosto de 2007, o edital de licitação para a aquisição de 320 carros foi publicado;

¹²² Falecido.

¹²³ Concorrência internacional n.º 3834722011 (320 carros) e Concorrência internacional n.º 8057822011 (64 carros). Quando adquiridos novos trens, a CPTM lhes atribui – após seu comissionamento à frota da empresa – um número de Série: no presente caso, os 320 carros passaram a constituir a Série 7000, enquanto os 64 carros, a Série 7500.

- (ii) Em 2 de outubro de 2007, foram entregues e abertas as propostas comerciais e técnicas do projeto de 320 carros;
- (iii) Em 31 de outubro de 2007, foi realizada audiência pública referente ao projeto de 64 carros;
- (iv) Em 13 de março de 2008, foi publicada a abertura oficial do processo de licitação dos 64 carros, e seu edital foi disponibilizado para as empresas interessadas no dia seguinte;
- (v) Em 07 de maio de 2008, o resultado do certame para a aquisição de 320 carros foi publicado, adjudicando o certame à CAF;
- (vi) Em 16 de maio de 2008, foi publicada nota informando que a Siemens apresentou recurso administrativo contra o resultado da licitação dos 320 carros; entretanto, o recurso não foi provido;
- (vii) Em 03 de julho de 2008, o contrato para a aquisição de 320 carros foi oficialmente adjudicado à CAF;
- (viii) Em 19 de dezembro de 2008, a Siemens desistiu do Agravo de Instrumento apresentado contra a decisão da CPTM no projeto dos 320 carros;
- (ix) Em 27 de fevereiro de 2009, foi publicado o resultado da licitação para a aquisição dos 64 carros, adjudicando o contrato à CAF, que subcontratou a IESA;
- (x) Em dezembro de 2009, o contrato para a aquisição de 320 carros foi assinado com a CAF.

236. Os supostos contatos anticompetitivos que ocorreram no bojo dos projetos de aquisição de 320 e de 64 carros pela CPTM consistiram basicamente em: (i) divisão das licitações entre concorrentes, isto é, a Alstom e a Siemens teriam acordado que a Alstom (em consórcio com a Rotem) 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 após a fase pré-qualificação e apresentação das propostas comerciais, ou seja, a Siemens teria procurado a CAF, uma vez que a proposta comercial desta empresa teria sido a melhor proposta apresentada, buscando uma subcontratação, em troca da desistência da Siemens de ação judicial interposta para desqualificar a CAF; e (iii) suposta tentativa conjunta da Siemens e Hyundai-Rotem (empresas participantes de consórcios concorrentes) de desqualificar a CAF, para formar um novo consórcio entre essas duas empresas.

237. Entre os documentos apresentados pelos beneficiários, destacam-se:

E-mail do Sr. Nelson Branco Marchetti (Siemens) ao Sr. Friedrich Smaxwil (Siemens), com cópia para os Srs. Nelson José Leme Duarte (Siemens), de 27 de setembro de 2007 (fls. 1559):

“Alstom e Rotem/Mitsui realizaram um acordo (provavelmente um consórcio) no qual Rotem/Mitsui entregaria os 320 carros novos com tração da Toshiba e a Alstom entregaria os 102 carros do Metrô e peças para carros da CPTM¹²⁴ (provavelmente as carcaças dos carros).”

E-mail do Sr. Nelson Branco Marchetti (Siemens) ao Sr. Friedrich Smaxwil (Siemens), de 01 de outubro de 2007 (fls. 1566):

“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 carros¹²⁵ (linha de financiamento do BID) que deve acontecer dentro dos próximos 60 dias. Teremos a Mitsui como nossa parceira de consórcio. A empresa coreana¹²⁶ ficará fora desta Proposta e o fornecedor francês¹²⁷ seria considerado um subfornecedor na mesma base em que somos atualmente.”

E-mail do Sr. Marco Vinícius Barbe Missawa (Siemens) ao Sr. Lothar Dill (Siemens), com cópia aos Srs. Nelson Branco Marchetti (Siemens), Daniel Mischa Leibold (Siemens) e Michael Kerling (Siemens) e Ludwig Scheele (Siemens), em 09 de outubro de 2007 (fls. 1593):

“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% deles).

(...)

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. Neste 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.

¹²⁴ Na mesma época foram realizadas três licitações: a aquisição de 320 carros pela CPTM, a aquisição de 102 carros pelo Metrô São Paulo e, posteriormente, a aquisição de 64 carros pela CPTM.

¹²⁵ Trata-se do projeto de 64 carros, cujo escopo ainda não estava completamente definido.

¹²⁶ Hyundai-Rotem

¹²⁷ Alstom

Também seria interessante ter uma ideia da possível divisão do fornecimento (pelo menos grosso modo) entre Siemens e aMitsui, assim como sobre possíveis áreas de interesse entre o consórcio e a Alstom.” (grifo nosso)

238. Conforme se observa de material apreendido na Alstom, em 22 de outubro de 2007, o Sr. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) enviou email ao Sr. *Ruy Grieco* (Alstom), ao qual anexara documento que analisava as oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pela CMSP. Dentre elas, destacava-se a licitação para aquisição de 320 trens pela CPTM – à época, já com as propostas comerciais entregues – em relação à qual há a seguinte proposta (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)

239. Em 10 de abril de 2008, conforme email apresentado pelos beneficiários:

E-mail do Sr. Alexander Flegel (Siemens) para o Sr. Woo Dong Ik (Hyundai-Rotem), em 10 de abril de 2008 (fls. 1659):

“(…) 2) 64 carros da CPTM (São Paulo): Tanto quanto é de meu conhecimento, o anúncio público deste projeto aconteceu em março. Estaríamos muito interessados em participação desta cotação com a Rotem. Em relação a este projeto, lembrei-me de sua pergunta, se queremos cooperar no projeto de 320 carros da CPTM. Pensando nisto, seria adequado tentar desqualificar a CAF (que são 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 (...)”

240. Em 05 de maio de 2008, email enviado pelo Sr. *Cesar Ponde de Leon* (Alstom) aos Srs. *Ramon Fondevila* (Alstom), *Antonio Oporto* (Alstom) e *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) traz os desdobramentos do processo de negociação para divisão do escopo das licitações para aquisição dos 320 e 64 carros pela CPTM. No texto, que se utiliza de linguagem cifrada, há referência ao “amigo boina” (provavelmente, funcionário da CAF), a “los rubios” (provavelmente, Siemens) e ao “amigo amarillo” (provavelmente, funcionário da Rotem), além de referência a possível compensação – em caso de colaboração – nas licitações para manutenção e reabilitação de trens da CPTM (fls. 1306/1308 do “Apartado”):

“He hablado con mi amigo boina. Dice que todo el problema son lós rubios que quieren traccion y bogies para 102¹²⁸ e 320. Dice que tambien amigo amarillo esta amenazando com liminar.

Estaría de acuerdo em que acompañemos em 64 y que a cambio hablemos amicalmente de mantenimiento y rehab. (...) Pide ayuda con rubios.” (grifos nossos)

¹²⁸ Licitação para aquisição de trens conduzida pela CMSP.

241. Como se verifica dos documentos acima transcritos, inicialmente, Alstom e Siemens teriam combinado que a Alstom (juntamente com a Rotem) 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, evitando, assim, o no-show.

242. 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 estava em segundo lugar, teria adotado duas ações: (i) procurou negociar com a CAF sua subcontratação, e, em troca, não iria propor recurso administrativo ou ação judicial contra a CAF; e (ii) teria começado a negociar com a Hyundai-Rotem (que fazia parte do consórcio da Alstom) para, conjuntamente, as duas empresas tentarem desqualificar a CAF e, posteriormente, formarem um consórcio juntas.

243. Ao final, 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 para este projeto. Quanto ao projeto dos 64 carros, a Siemens também não apresentou proposta. A licitação para este projeto também foi vencida pela CAF.

244. Assim, há indícios de que, no decorrer dos projetos para a aquisição de 320 e 64 carros, teriam ocorrido diversos contatos entre concorrentes com fins anticompetitivos, para dividir licitações; dividir o escopo da licitação, em troca de desistência de recursos; e para elaborar estratégia conjunta com um concorrente para desqualificar outro concorrente.

(vii) *Metrô São Paulo – Reforma das Linhas 1 e 3*¹²⁹

245. O projeto de reforma das Linhas 1 e 3 do Metro de São Paulo incluía a modernização de 51 trens da Linha 1 e 47 trens da Linha 3, com o fornecimento de equipamentos e preparação de projeto executivo para reforma da frota das Linhas 1 e 3 do Metro de São Paulo. As licitações ocorreram entre 2008 e 2009 e o valor total dos contratos foi de R\$ 1.754.380.639,34.

246. Em resumo, os principais fatos ocorridos durante os procedimentos licitatórios foram os seguintes:

- (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 disponibilizado o edital de licitação (n. 41377212);

¹²⁹ Concorrências n. 41377212 e 41377213.

(iii) Em 30 de outubro de 2008, o edital de licitação foi republicado. O escopo deste edital era o fornecimento de serviços de modernização para trens com a elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamento. A concorrência foi então dividida 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 – Vermelha.

De acordo com o edital, as empresas poderiam participar da licitação em consórcio. No entanto, as empresas não poderiam fazer parte de mais de um consórcio ou participarem sozinhas e em consórcio ao mesmo tempo. A licitação seria decidida pelo critério do menor preço. O contrato teria duração de 68 meses, contados a partir da data de assinatura. A participação de empresas estrangeiras também era permitida.

(iv) Em 29 de dezembro de 2008, os seguintes consórcios apresentaram proposta para os seguintes lotes:

- Lote 1: Bombardier e Tejofran (Consórcio BT);
- Lote 2: Bombardier e Tejofran (Consórcio BT) e Consórcio MTTRENS (MPE/TTRANS/Temoinsa do Brasil); e
- Lote 3: Bombardier e Tejofran (Consórcio BT) e Consórcio REFORMAS METRO (Alstom Brasil/IESA).

(v) Em 10 de janeiro de 2009, foi publicado o resultado da qualificação;

(vi) Em 20 de fevereiro de 2009, foram abertas as propostas. As propostas vencedoras para os lotes 2 e 3 foram as seguintes:

- Lote 2: Consórcio MTTRENS (MPE/TTRANS/Temoinsa do Brasil): R\$ 427.710.212,18; e
- Lote 3: Consórcio REFORMAS METRO (Alstom Brasil/IESA): R\$ 375.692.765,60.

Em relação ao Lote 1, apenas o Consórcio BT apresentou proposta. No entanto, os documentos de qualificação da empresa não estavam de acordo com os pré-requisitos da licitação e, após recurso administrativo, o Consórcio BT foi considerado desqualificado, de sorte que a licitação para o Lote 1 não teve vencedor.

(vii) Em 17 de março de 2009, em razão da ausência de vencedor para o Lote 1, o Metro São Paulo iniciou nova licitação para o Lote 1 (nº 41377213), lançando novo edital. Neste contexto, o Metro São Paulo decidiu dividir o Lote 1 em dois lotes menores (Lote 1A – 25 trens e Lote 1B – 26 trens). O edital de licitação previu a seguinte divisão de escopo:

- Lote 1A: 25 (vinte e cinco) trens da Linha 1 – Azul; e
- Lote 1B: 26 (vinte e seis) trens da Linha 1 – Azul.

(viii) Em 24 de abril de 2008, foram apresentadas as propostas para os lotes 1A e 1B. A partir das propostas apresentadas, os contratos foram assinados com os seguintes consórcios:

- Lote 1A: Consórcio Modertrem (Alstom/Siemens): R\$ 466.165.521,56; e
- Lote 1B: Consórcio BTT (Bombardier/Tejofran/Temoinsa): R\$ 484.812.140,00.

247. Conforme se pôde apurar a partir de documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, há fortes indícios de que suposto cartel investigado atuou também nas licitações referentes o Projeto de Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô SP dividindo o escopo do projeto entre os consórcios participantes das concorrências.

248. Nesse sentido, é exemplar o email de fls. 1296/197 do “Apartado”, datado de 11 de junho de 2008 (ainda antes da publicação do edital) e apreendido na Alstom. Nesse email, com título “MSP refurbishment L1 – L3”, o Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) se dirige aos Srs. *Ana Giros* (Alstom), *Sergio Lombardi* (Alstom) e *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom), com cópia aos Srs. *Jean Marc de Reviere* (Alstom), *Patrick Houlgatte* (Alstom) e *Bertrand Lenne* (Alstom), relatando 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 e deixando algo para os outros Grupos)”:

“I think one of the most important points is the ‘organization of the market’. In the presentation it is said that we will go in Consortium. But nothing is said about potential partners. I know it is a sensible local issue but we must set-up a strong group being ready to share part of the cake (within the Consortium and leaving something for other Groups)”

249. Outro documento bastante indicativo da 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”, supostamente ocorrida em 23 de setembro de 2009 (pouco após a primeira

publicação do edital). Conforme se observa, teriam sido levantadas quatro opções de divisão do projeto¹³⁰:

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO			
1a. OPÇÃO (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas) * considerando IESA como flutuante (não é 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	TI = 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 enjo 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	TI = 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	TI = 1,0		
MGE = 0,64			
IESA = 0,25 (sub)			
	8,49	3,89	3,44
4a. OPÇÃO A MELHOR			
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	TI = 1,16		
MGE = 0,645			
IESA = 1,17			
	8,49	3,89	3,44

250. Ainda, em email de 26 de setembro de 2008 (pouco após a suposta reunião das "10 empresas), apreendido na Temoinça, o Sr. *Wilson Daré* (Temoinça) encaminha ao Sr. *David Lopes* (Temoinça) novas propostas de divisão do escopo da licitação entre os concorrentes (fls. 563 do "Apartado"):

¹³⁰ Destaques 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"

251. Outro email relevante é o de fls. 532/533, apreendido também na Temoinsa e datado de 13 de outubro de 2008 (antes da republicação do edital). Nele, o Sr. *Maurício Memória* encaminha para os Srs. *Wilson Daré* e *David Lopes* (ambos 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:

"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)

252. Outro documento apreendido na Temoinsa que evidencia suposta divisão de escopo da licitação é a tabela reproduzida abaixo, de fls. 554 do “Apartado”. Ela tem data de criação de 12 de janeiro de 2009 e traz “proposta para nova divisão” do Lote 1:

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

253. Corroborando as suspeitas de divisão do escopo do projeto, tem-se ainda o email de fls. 624 do “Apartado”, 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 *Valladão* (MPE) suas intenções quanto ao Lote 1, mencionado os entendimentos de divisão até então ocorridos:

“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.

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.”

254. Finalmente, veja-se abaixo mais um documento apreendido na Temoinsa que evidencia a suposta divisão de escopo do projeto de reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô SP fls. 544/545 do “Apartado”. 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)¹³¹:

METRÔ 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/TJ	A/S/AICEI	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		48.481.234,20	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	230.461.333,33	325.230.666,67						375.692.000,00
TOTAL	1.754.417.466,00	230.461.333,33	325.230.666,67	166.823.208,10	165.850.877,05	191.063.835,20	412.090.320,70	442.857.244,95	1.754.417.466,00
* JÁ DEFINIDOS									
<p>Explicação: Nos lotes 1A-25, fica a critério de Alitton e Eicoma firmarem um consórcio e subcontratações de modo a igualar a MGE e IEBA e ainda reservarem R\$ 23.308.276,05 para a Temoinsa.</p> <p>No lote 1B-26 firmam um consórcio entre B+TM+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os três, reservando-se ao entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada.</p> <p>(O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.900.000,00))</p>									

¹³¹ Destaques nossos.



255. Destaque para as seguintes observações contidas no documento: “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” e “(O valor proposto pela Temoina é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00)”.

256. Conforme se observa acima, há fortes indícios de que o suposto cartel investigado atuou também para dividir o escopo das licitações referentes ao projeto de reforma da Linha 1 e da Linha 3 do Metrô SP.

(viii) *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – Aquisição e manutenção de trens da Série 5000*¹³²

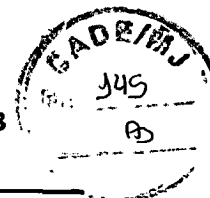
257. O projeto de aquisição e manutenção de três da Série 5000 tinha como escopo a formação de uma parceria público-privada (“PPP”) para a aquisição de 24 trens de 8 carros cada, além de 20 anos de manutenção desses trens, bem como a reforma de 12 trens de 8 carros cada da Série 5000 (conhecida como S5000) mais 20 anos de manutenção desses trens, sendo 228 carros no total. Esses trens operam na Linha 8 – Diamante (Júlio Prestes – Itapevi) e fazem parte de uma reconstrução modificada dos trens da Série 3000. O vencedor da licitação criaria uma Sociedade de Propósito Específico (“SPE”), a qual seria o cliente para este projeto. O vencedor deveria trazer US\$ 100 milhões de capital próprio para a SPE e, de acordo com o edital de licitação, o valor total do contrato era de R\$ 1.817.081.655,00. As licitações ocorreram em 2009.

258. Em resumo, os principais fatos ocorridos durante o procedimento licitatório foram:

- (i) Em 31 de outubro de 2008, foi realizada uma audiência pública a fim de esclarecer o escopo do projeto;
- (ii) Em 28 de maio de 2009, foi disponibilizado o edital;
- (iii) Em 27 de novembro de 2009, foi apresentada proposta apenas pela CAF.

259. Conforme apurado a partir de documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, o suposto cartel em investigação também teria atuado com vista a tentar eliminar a competição na licitação referente ao projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM. Com efeito, pelo que se observa das evidências reunidas, 3 grupos distintos que pretendiam participar da licitação teriam se envolvido em supostos contatos anticompetitivos com o objetivo declarado de “eliminar competidor”. Ao final, somente a CAF apresentou proposta no certame, mas é certo que os supostos contatos que serão a seguir descritos tiveram alto potencial de produzir efeitos negativos no mercado.

¹³² Concorrência n. 8764083011,



260. Inicialmente, de modo a contextualizar o caráter anticompetitivo dos supostos contatos referentes ao projeto da Série 5000, deve-se mencionar o fato de 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. Com efeito, sabe-se que ao final do processo licitatório, a CAF acabou por apresentar sozinha a única proposta do certame. Além disso, relatos extraídos dos documentos apreendidos apontam na mesma direção.

261. Nesse sentido, veja-se abaixo email de 14 de abril de 2009 (antes da publicação do edital) apreendido na Alstom (fls. 1360/1362 do "Apartado"). No email, o Sr. Luiz Fernando Ferrari (Alstom) diz textualmente ao Sr. *Thibault Desteract* (Alstom), com cópia para os Srs. *Philippe Delleur* (Alstom), *Ramon Fondevilla* (Alstom) e *Wagner Ribeiro* (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)."

262. Outro ponto importante que informa o caráter anticompetitivo dos supostos contatos ocorridos é o fato de que eles teriam ocorrido entre empresas pertencentes a grupos (ou consórcios) diferentes que haviam se juntado com vistas a participar da licitação. A intenção por trás dos supostos contatos era se chegar a um "acordo global" que beneficiasse a todos os concorrentes e eliminasse a competição.

263. Nesse sentido, pelo email abaixo transcrito, sabe-se que existiam três "grupos" interessados no projeto: A) Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui; B) CAF; e C) Alstom e MGE. Esses grupos teriam se envolvido em contatos com o objetivo de traçar uma estratégia que melhor alinhasse seus interesses, o que ocorreu em prejuízo ao caráter competitivo da licitação. O email, datado 18 de setembro de 2009 e apreendido na Alstom, foi enviado pelo Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) aos Srs. *Luiz Fernando Ferrari e Wagner Ribeiro*, com cópia aos Srs. *Ramon Fondevilla e Antonio Oporto* (todos Alstom), (fls. 1402/1404 do "Apartado"):

"Today 3 groups are interested:

A) BT+ST+Tj+Mit

B) C

C) A + Mg

Two main alternatives discussed with my friend:

One single offer involving all interested parties, 1/3 of equity each. New trains = B)+C), renovation plus some equipments A).

Two offers in competition: A) against one group formed by B) , C) and a financial group bringing 40% equity. Industrial split between C), A) (Mg only part of maintenance)

We pass this message to local teams. Explore via Mit, A) attitude. In both alternatives extension of at minimum 60 days is required.

New local meeting A) & C) on monday."

264. Corroborando as suspeitas de que os contatos tinham objetivo e anticompetitivo, cita-se o email abaixo também apreendido na Alstom (fls. 1165/1166 do "Apartado"). Nesse

email, de 01 de setembro de 2009, o Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) relata aos Srs. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) e *Ramon Fondevila* (Alstom) que, em reunião com a CAF (referido como “los boinas”) havia lhe explicado que “buscavam repartir o *equity* e eliminar ao mesmo tempo um competidor”:

“En cuanto a la “invitación” a los boinas le he explicado que no hay nada acordado, que buscamos repartir el equity y eliminar al mismo tiempo un competidor. Lo ha entendido.

Tengo que llamarle antes del jueves noche con los cambios en la RFP.” (grifos nossos)

265. Na mesma linha, veja-se abaixo outro email apreendido na Alstom que menciona a solução de reunir todos os concorrentes em um único projeto tinha como problema ter que 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. O email, enviado em 19 de setembro de 2009, pelo Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) aos Srs. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) e *Wagner Ribeiro* (Alstom), com cópia para os Srs. *Ramon Fondevila* (Alstom) e *Antonio Oporto* (Alstom), menciona, ainda, uma reunião com o Sr. *Agenor Marinho* (CAF), (fls. 1268/1270 do “Apartado”):

“Espero que lo hayais entendido.

Lunes debeis tener una nueva reunion con Agenor. Mi amigo se lo explicaba vienes taarde.

La solución de juntarse todos tiene para mi el problema que hay que explicarle al cliente que solo habrá una oferta (puede justificarse por el problema del equity, los plazos de entrega, etc). Admás si los trenes nuevos son para nosotros y C, veo difícil que B y S acepten. Hay que explorar vía Suzuki.

La segunda solución (C y nosotros + MGE + financiero) me parece más viable. Pero habrá competencia a no ser que S tire la toalla.

En los dos casos hay que pedir prorroga.

A partir de mañana estoy en Guatemala” (grifos nossos)

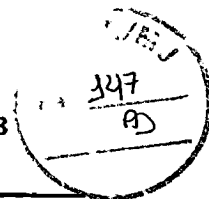
266. Na sequência desse email, o Sr. *Wagner Ribeiro* (Alstom) comenta a reunião havida com o Sr. *Agenor* (CAF), informando que a opção 1 (juntar todas as empresas dos três grupos) havia sido descartada, tendo sido fechado, em princípio, um acordo para a opção 2 (Alstom + CAT¹³³ + CAF), (fls. 1385/1387 do “Apartado”):

“Reuniao 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)

¹³³ A Caterpillar possui uma subsidiária responsável pelo mercado ferroviário – Progress Rail – que, em 24 de maio de 2008, adquiriu a MGE.



267. Ainda, conforme se observa dos documentos apreendidos, supostos contatos com o grupo Bombardier/Siemens/Tejofran/Mitsui com o fim de restringir a concorrência também teriam ocorrido. Nesse sentido, a título de exemplo, veja-se o email transcrito abaixo, de 28 de outubro de 2009, apreendido na Alstom, em que o Sr. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom) relata aos Srs. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) e *Wagner Ribeiro* (Alstom), com cópia para os Srs. *Ramon Fondevila* (Alstom) e *Antonio Oporto* (Alstom), que seu “amigo” (da CAF) falaria com a Siemens (referida como “los rubios”) sobre uma proposta de divisão do projeto. Caso eles não concordassem, a CAF pretendia participar sozinha (fls. 1355/1356 do “Apartado”):

“Por fin he podido hablar con mi amigo. Esperan una respuesta de los rubios hoy o mañana. La propuesta que han hecho es la que hemos hablado siempre: tener cada uno la misma participación, aunque los rubios sería renovar los existentes. Los dos pensamos que los rubios van a decir que no. Si esto se confirma, mi amigo quiere ir solo e irá a muerte. Verificad in situ si Agenor confirma la postura. Si no hay prorroga no hay forma de hacer nada. (grifos nossos)

268. 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 e que não teriam chegado a nenhuma conclusão:

“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.”

269. Finalmente, destaca-se que, 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 teria ainda insistido numa tentativa de acordo com a CAT e o grupo Bombardier/Siemens/Tejofran/Mitsui. Nesse sentido, veja-se abaixo a transcrição da sequência de emails entre os Srs. *Cesar Ponce de Leon* (Alstom), *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom), *Wagner Ribeiro* (Alstom), *Ramon Fondevila* (Alstom), *Antonio Oporto* (Alstom), *Rosa Moura* (Alstom) e *Xavier Boisgontier* (Alstom), datada de 24 e 25 de novembro de 2009 (fls. 3769/3770 e 1392/1393 do “Apartado”). Inicialmente, o Sr. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) atualiza os colegas sobre novas tentativas de acordo com o consórcio da Siemens:

“The last news are the following:

1 - Consortium leader by Siemens seems to not able to deliver the offers by November 27 th.

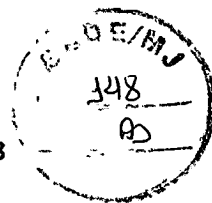
They have just called me to propose again to give us some participation (Mechanical parts).

They need us to ask with them a new postponement of the offer the due date and to help them to reach the target price.

2 - CAF has just asked to CPTM seven days postponement (from November 27 th).

It seems they will bid alone.

What do you think if we propose Alstom to joint with Siemens Group, to supply 12 complete trains and adicional mechanical parts (if they need it) ?



I appreciate to have your reply by tomorrow."

270. Em resposta, o Sr. *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 CAT e Siemens:

"I think that our chances alone are very small and CAF wants to be alone and to fight very hard as they have not been able to reach a global agreement. Therefore the only chance of being involved and get a part of the job is to share with S, provided they are able to secure their offer and the investment/financial deal. My only concern is that S has not been very performant in the last opportunities (TIS) and have big "mediatic" problems.

What will be the position of CAT? Can they join S and us to support the financial scheme and get part of the maintenance?

What looks clear is that we will no participate if there is no postponement. Therefore if we join forces with S to get a postponement we will have a small door open to try to acomodate ourselves (with S and may be CAT) in the race.

I support the idea of asking for a postponement in coordination with S." (grifos nossos)

271. Como se observa, há fortes indícios de que os grupos formados pelas empresas interessadas em participar do projeto de reforma e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM (Alstom, MGECAF, Bombardier, Siemens, Tejofran e Mitsui) se envolveram em supostos contatos anticompetitivos destinados à formação de um único consórcio e, com isso, restringir a competição do certame, com alto potencial de prejuízo aos cofres públicos.

(ix) *Empresa de Trens Urbanos (Trensurb) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) – Aquisição de trens para os metrô de Porto Alegre e Belo Horizonte*

272. Os projetos de aquisição de 15 trens para Porto Alegre e 10 trens para Belo Horizonte foram licitados, respectivamente, pela Empresa de Trens Urbanos (Trensurb), sociedade de economia mista vinculada ao Ministério das Cidades, e pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), empresa pública vinculada ao Ministério das Cidades¹³⁴. As licitações ocorreram em 2012 e os valores dos dois contratos somam R\$ 415.716.000,00.

273. Em resumo, os principais atos do procedimento licitatório realizado pela CBTU (Belo Horizonte) foram:

- (i) Em 05 de outubro de 2012, foi aberta a licitação, estabelecendo-se como data de entrega das propostas o dia 31 de outubro de 2012, posteriormente adiada para 08 de novembro de 2012;
- (ii) Em 13 de novembro de 2012, foi realizada a análise e o julgamento das propostas. Somente o Consórcio Frota BH (Alstom/CAF) concorreu na

¹³⁴Responsável pela operação dos trens de passageiros nas cidades de Recife, Belo Horizonte, João Pessoa, Natal e Maceió.

licitação, tendo sido declarado vencedor com proposta no valor de R\$ 171.960.000,00.

274. Por sua vez, os principais atos do procedimento licitatório realizado pela Trensurb foram (Porto Alegre):

- (i) Em 08 de outubro de 2012, foi veiculado o aviso de licitação, estabelecendo como data de entrega das propostas o dia 31 de outubro de 2012;
- (ii) Em 12 de novembro de 2012, as propostas foram abertas, tendo sido o resultado publicado em 12 de novembro de 2012. O Consórcio Frota POA (Alstom/CAF) apresentou a proposta vencedora, no valor de R\$ 243.756.000,00.

275. De acordo com documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, os supostos ajustes anticompetitivos ocorridos no âmbito desses projetos teriam tido o objetivo de eliminar a disputa e dividir as duas licitações entre as empresas Alstom e CAF, o que teria sido implementado por meio de dois consórcios entre as empresas. Em razão do suposto 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. 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").

276. 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 email "Divisão de Escopo" apreendido na Alstom e datado de 06 de novembro de 2012 (fls. 3783/3785 do "Apartado"). Nesse email, o Sr. *Agenor Marinho* (CAF) envia ao Sr. *Luiz Fernando 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 (trina 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."

277. E, em anexo, encaminha a divisão¹³⁵:

¹³⁵ Destaques nossos.

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 da 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 da montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação			CAF	5.850	2,4%
Gerenciamento do fornecimento de atender 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 da 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 da montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação e integração dos motores aos truques			Alstom	17.500	10,7%
Gerenciamento do fornecimento de atender 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 IPTU=0% / PIS + Cofins=9,25% + ICMS=12%. Não considerada a diferença da alíquota inter-estadual do ICMS

278. E, demonstrando que 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 e garantir preços supracompetitivos, segue abaixo transcrição da sequencia de emails intitulada "Trensurb / CBTU BH: Agreement", apreendida na Alstom e datada de mesmo dia (06 de novembro de 2012), (fls. 1162/1164 do "Apartado"). Nela, pode-se observar que a Alstom não apenas tinha condições de disputar sozinha a licitações, como estava preocupada em evitar uma guerra de preços que não seria boa para nenhuma das duas empresas (CAF e Alstom).

279. Inicialmente, o Sr. *Cesar Basaglia* (Alstom) envia aos Srs. *Philippe Dufosse* (Alstom), com cópia aos Srs. *Bertrand Delpierre*, *Marco Contin*, *Wagner Ribeiro* e *Luiz Fernando Ferrari* (todos Alstom) os últimos números do suposto acordo com a CAF:

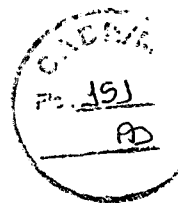
"CONFIDENTIAL

Philippe,

These are the latest numbers. Please give us a prompt feed-back on them.

Trensurb = 33 MBRL (bogies)

CBTU-BH = 12,23 MBRL (ATC)" (grifos no original)



280. O Sr. *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%”:

“As discussed during this afternoon TRM/RCM, this is not acceptable.
The CAF share on Porto Alegre must be limited to the famous 12% of the 244 MBRL =>
28,8 MBRL
If we accept higher, then Alstom will have to compensate, and that’s not acceptable.”

281. Logo depois, o Sr. *Bertrand Delpierre* (Alstom) ainda corrige os números que mencionou:

“Note that it shall read 12 % of the 244 MBRL è 29,28 MBRL”

282. Na sequencia, o Sr. *Luiz Fernando Ferrari* (Alstom) questiona qual seria a alternativa se a CAF não aceitasse esses valores:

“In case CAF do not accept these figures, what would be our alternative ?”

283. O Sr. *Michele Viale* (Alstom) responde então que a Alstom poderia ir sozinha:

“We go ALONE!
What can we do? Compensate also the 5 MBRL of CAF?
Everybody must do his job! Please bargain and discuss with CAF if not 2 alternatives:
· NOGO
· Alone with lower GM.”

284. Ao final o Sr. *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:

“**Just now, the information that we have is that we do not have a competitor (only CAF) , in case that we define to go alone, I am sure that CAF will present a proposal and we will enter in a price war that is not good for us and for them.**
Our price for the Boggie is 33,7 MBR\$ (without any discount) and using our boogie (that is not 100% comply with the specs) also we need to increase the gaps in this case” (grifos nossos)

285. Conforme se observa, há fortes indícios de que Alstom e CAF dividiram o escopo das licitações referentes aos projetos de metrô da Trensurb e CBTU com vistas a eliminar a competição entre elas e elevar o preço final dos projetos, com alto potencial de prejuízo ao mercado e aos cofres públicos.

(x) *Aquisição de trens, pelo Estado do Rio de Janeiro, para operação na Supervia*

286. O Governo do Estado do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes, realizou entre 2011 e 2012, a Concorrência Pública Internacional – BIRD – Adicional PET2 01-11/CELIC, com objetivo de adquirir 60 (sessenta) trens – com 4 carros cada – que seriam destinados à operação pela concessionária responsável pela malha de trens urbanos fluminenses, a Supervia.

287. Na referida licitação, houve a apresentação de 5 (cinco) propostas comerciais válidas: Consórcio “MPE-CSR”; Hyundai Rotem Company; Alstom Brasil Energia e Transporte; CAF; e Consórcio “China National Machinery Import & Export Corporation-CMC e CNR Changchun Railway Vehicles Co. Ltd-CNRCRC”

288. O consórcio composto pelas empresas chinesas CMC-CNRCRC foi declarado vencedor, em 27 de fevereiro de 2012, tendo apresentado proposta no valor de R\$ 543.171.084,49. Este consórcio havia definido a empresa TTrans como sua parceira comercial no Brasil, de forma a possibilitar a utilização de seu parque fabril – localizado no município de Três Rios, RJ – para realização de parte dos serviços inerentes ao contrato.

289. Contudo, documento apreendido por intermédio da diligência de busca e apreensão indica que a Alstom – que havia se apresentado como concorrente independente no certame – passara a ser a responsável pelo fornecimento de parte do escopo do contrato originado de tal licitação, possivelmente como subcontratada da TTrans, empresa parceira do consórcio vencedor.

290. Em 29 de março de 2012 – cerca de um mês após a homologação do certame – o Sr. *Paulo Munck* (TTrans) enviou mensagem ao Sr. *Cesar Basaglia* (Alstom). Intitulada “Central 240C: Proposta de divisão de escopo”¹³⁶, nela são discutidos quais seriam os serviços de responsabilidade da Alstom e da TTrans, a indicar que houvera um acordo para divisão do escopo do contrato (fls. 1471/1477 do “Apartado”):

“Caro Cesar,

Conforme combinamos enviamos em anexo a relação de serviços, que conforme nosso entendimento serão de responsabilidade da TTrans, na Unidade de Três Rios.

Relacionamos também alguns tópicos que entendemos ser de responsabilidade da Alstom, entre várias outras não relacionadas.

Solicitamos sua avaliação e confirmação quanto ao exposto.” (grifos nossos)

291. Ademais, ressalte-se que a troca de mensagens entre os referidos funcionários da Alstom e da TTrans iniciara-se em 15 de fevereiro de 2012: antes, portanto, da data prevista para entrega das propostas comerciais pelas empresas licitantes. Em outras palavras, a Alstom – empresa participante da licitação – ainda não havia entregue sua proposta comercial, mas já iniciara discussão com a TTrans – parceira comercial do consórcio composto por empresas chinesas – acerca da divisão do escopo da licitação.

¹³⁶ O título remete à antiga responsável pela rede de trens urbanos fluminense (“Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística - CENTRAL”), bem como ao número de carros objeto da licitação sob análise (60 trens x 4 carros cada = 240 carros).

292. Conforme se observa, há indícios de que T~Trans e a Alstom dividiram o escopo da licitação conduzida pela Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, com vistas a eliminar a competição entre elas, com alto potencial de prejuízo ao mercado e aos cofres públicos.

II.3.3.3 Conclusões quanto aos indícios coligidos nos autos

293. Em síntese, considera-se que os fatos e documentos apontados acima constituem indícios robustos da existência de um suposto cartel no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

294. Destaca-se, notadamente, a confissão dos Beneficiários da Leniência, que relataram no Histórico da Conduta a existência de contatos entre os membros do cartel desde, pelo menos, 1998, com a finalidade de fixar preços, dividir mercado e ajustar condições, vantagens ou abstenção em licitações públicas. Consórcios e subcontratações aparentemente lícitos e autorizados pelos órgãos licitantes foram muitas vezes utilizados como mecanismos de implementação dos supostos ajustes celebrados.

295. Emails, planilhas, relatórios internos, anotações, notas de despesas, contas de telefone etc. apresentados pelos Beneficiários ou apreendidos na sede das demais empresas investigadas corroboraram e suplementaram os relatos contidos no Histórico da Conduta, indicando que o suposto cartel teria continuado em operação até, pelo menos, o momento da realização das operações de busca e apreensão, em julho de 2013.

296. Por fim, destaca-se a existência de fortes indícios de que, por vezes, empresas de consultoria especializada participaram das infrações investigadas, coordenando e auxiliando a adoção de conduta concertada pelos concorrentes das licitações relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares nas quais o suposto cartel operou.

II.4 Análise das condições estruturais do mercado em questão

297. A suposta conduta praticada pelos Representados consistiria, pois, em um sofisticado cartel, que se valia, para implementação dos acordos, de várias das estratégias mais comumente utilizadas nos conluíus em compras públicas. Assim, uma vez comprovada a existência desse suposto cartel nos moldes em que ele se apresenta, que é o que se pretende apurar com a instauração do presente processo, presume-se, pois, seu potencial efeito nocivo à concorrência e seu poder de controlar artificialmente o mercado em questão.¹³⁷

¹³⁷ Grande parte dos países que possui políticas de defesa da concorrência trata os cartéis como delitos *per se*, calcando suas decisões na presunção dos efeitos nocivos a partir da prova da existência do acordo, o que torna desnecessária a comprovação e mensuração dos efeitos líquidos negativos da conduta. *Vide*, por exemplo, a decisão da autoridade europeia de defesa da concorrência – em caso que condenou cartel que atuou em licitações para fornecimento de tubulação para sistemas de calefação residencial – na qual a comprovação da existência de acordo entre os concorrentes, bem como de práticas comerciais concertadas entre eles, serviu como fundamento para se determinar a existência do cartel (*Case N° IV/35.691/E-4: — Pre-Insulated Pipe Cartel*). O Brasil é um desses países que considera suficiente a prova da existência do acordo para configurar sua ilicitude. *Vide*

298. Neste sentido, não se faz necessária aqui uma profunda análise sobre o mercado relevante atingido pela conduta: primeiro porque a própria existência de um suposto acordo entre concorrentes seria suficiente para demonstrar a racionalidade desse acordo para que as empresas dominassem o mercado; segundo porque o próprio objeto desse acordo delimita o mercado afetado, alvo do abuso do poder econômico das empresas.

299. Além disso, considerando que o presente caso também se caracteriza como cartel em licitação, verifica-se que a competição se dá *pelo* mercado, e, portanto, os fornecedores competem entre si por um contrato para fornecer um determinado produto ou serviço, e a partir disso, o adquirente – especialmente o Governo – escolhe a proposta mais vantajosa possível. Assim, quando tais fornecedores combinam previamente sua participação em um certame ou um conjunto de licitações, o impacto para a concorrência é evidente.

300. Por fim, ainda que essa etapa não seja necessária, passa-se à análise do mercado possivelmente afetado por tal conduta, bem como da probabilidade do exercício de poder de mercado por parte dos Representados.

II.4.1 Do mercado relevante

301. Inicialmente, em casos de cartéis, verifica-se que a própria prática anticompetitiva se apresenta como um importante parâmetro para a delimitação do mercado relevante.

302. A razão para tal se dá por conta de um fator específico, pois é o próprio escopo da suposta atuação ilícita dos Representados que auxiliaria a autoridade a delimitar qual é a área que está sendo afetada pela conduta (aliás, este aspecto também pode ser verificado, em maior ou menor medida, em outras práticas anticompetitivas). O próprio comportamento dos agentes do mercado (ao fixar preços de determinado produto e/ou serviço em determinada localidade) serve para indicar o mercado relevante, de modo que a análise de indícios econômicos para delimitação do mercado relevante representa, em casos de cartel, elemento meramente acessório.

303. Se os representados combinam preços em determinado município, estado ou país, é bem provável (ou lógico até) que o mercado relevante geográfico afetado seja justamente essa localidade, já que não faria sentido arcar com os custos de um cartel (seja de formação do

Processo Administrativo nº 08012.002127/2002-14, referente ao cartel no mercado de pedra britada da região metropolitana de São Paulo, no qual o Conselheiro-Relator Luiz Carlos Delorme Prado considerou que os cartéis clássicos são nocivos ao bem-estar dos consumidores e, conseqüentemente, são considerados um delito *per se*, sem possibilidade de qualquer mitigação por argumentos da regra da razão. Posteriormente, no julgamento do Processo Administrativo nº 08012.004702/2004-77 – relativo a cartel atuante no mercado brasileiro de peróxido de hidrogênio – o então Conselheiro-Relator Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo afirmou que, verificadas as condições de existência de um cartel, alcançar-se-ia um *quantum* probatório em que uma decisão poderia ser exarada, sendo desnecessária a prova dos efeitos do acordo colusivo, adotando, portanto, a regra *per se*. No mesmo sentido, no recente julgamento do Processo Administrativo nº 08012.004472/2000-12 – relativo ao cartel atuante nos postos de gasolina na cidade de Bauru/SP –, a Conselheira-Relatora Ana Frazão considerou que, inexistindo quaisquer aspectos pró-competitivos possíveis de serem gerados por tal tipo de conduta, não há razão para se cogitar da realização de uma análise mais depurada dos efeitos agregados da prática sobre o bem-estar social, já que tal exercício invariavelmente indicará a lesividade de acordos entre concorrentes voltados unicamente à fixação de preço.

acordo, seja de manutenção, com mecanismos de monitoramento e punição), sem auferir os respectivos benefícios. O mesmo raciocínio se aplica à definição do mercado produto e/ou serviço. Por que as partes estariam combinando preços, por tanto tempo e de forma tão sofisticada, se o mercado não é esse?

304. Dessa forma, para definir o mercado relevante seria necessário apenas verificar o escopo do suposto acordo. A partir dos documentos produzidos ao longo da investigação, percebe-se que a suposta prática referia-se ao mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, passando a ser esse, portanto o mercado relevante supostamente afetado pela conduta anticompetitiva investigada no presente feito.

II.4.2 Dos fatores facilitadores da colusão entre os Representados

305. Em se tratando de uma investigação de formação de cartel, é importante enfatizar características do mercado relevante que possam facilitar a formação e monitoramento do conluio.

306. Neste sentido, observa-se algumas características do mercado relevante em questão que constituem elementos facilitadores do conluio entre agentes econômicos investigados, tais como, por exemplo, (i) grau de concentração do mercado; (ii) barreiras à entrada; (iii) transparência; (iv) e existência de contatos frequentes entre as empresas¹³⁸.

307. Concentração de mercado. O primeiro fator refere-se à existência de um número restrito de concorrentes que atuam no mercado relevante. Com efeito, um número reduzido de *players* no mercado facilita a adoção de condutas concertadas entre concorrentes, além de torná-lo mais lucrativo, diminuindo os incentivos de concorrentes desviarem dos acordos anticompetitivos. Isso não implica, porém, que não é possível a existência de cartéis em mercados que possuam um grande número de agentes de mercado, já que estes podem estabelecer acordos estáveis e contar, por exemplo, com efetivos mecanismos de monitoramento e punição.

308. No caso concreto, verifica-se que, segundo informações constantes no “Histórico da Conduta”, os Representados representaram a maior parte das empresas que participaram das licitações para metrô e/ou trens e sistemas auxiliares que foram mencionadas pelos Beneficiários como alvo de concertação. Essas empresas costumavam se organizar em consórcios. Dessa forma, cada licitação mencionada pelos Beneficiários contou com poucos grupos habilitados a fazer propostas comerciais – em geral, menos de 5 (cinco). Sem prejuízo, mesmo que o mercado em questão possua um número razoável de *players*, considerando os robustos indícios de existência de um eficiente mecanismo de monitoramento e detecção de eventuais desvios, ainda assim eventual coordenação entre concorrentes se mostra factível.

¹³⁸ Cf. HOVEMKAMP, Herbert. *Antitrust*, 4ª ed., Thomson West, p. 92–94; OCDE, “Public procurement - the role of competition authorities in promoting competition”, OECD Series Roundtables on Competition Policy (DAF/COMP(2007)34), Paris, 2007, p. 20-23; SDE, “Combate a cartéis em licitações”, Coleção SDE/DPDE 2/2008, Brasília, 2008, p. 13-14. Massimo Motta. *Competition Policy: Theory and Practice*. Cambridge University Press, 2004.

309. Barreiras à entrada. O segundo elemento a facilitar o conluio entre concorrentes refere-se à existência de elevadas barreiras à entrada, uma vez que elas impedem a entrada de novos concorrentes, de modo que as empresas consigam manter os seus lucros extraordinários. No presente caso, é possível observar consideráveis barreiras à entrada no mercado de projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares. Elaborar um projeto de uma linha de metrô envolve definições técnicas complexas, vinculadas tanto a exigências específicas do sistema metroviário como ao conhecimento sobre características geológicas, topográficas e geotécnicas da área, a especificações do material rodante e das características do sistema viário. Ademais, as linhas de metrô costumam ser extensas, atravessando áreas com características diversas, o que demanda diferentes opções construtivas ao longo de um mesmo traçado, utilizando-se estruturas em superfície, elevadas e subterrâneas¹³⁹.

310. Devido à complexidade da obra a ser realizada e os altos valores do projeto, a Administração costuma a estabelecer maiores exigências quanto a Capacidade Técnico-Operacional da empresa licitante e sua Qualificação Econômico-Financeira. Assim, além de ser necessário conhecimento técnico especializado para participar das licitações¹⁴⁰, há exigências quanto ao capital mínimo e patrimônio líquido da empresa. Apesar de necessário estabelecer certos pré-requisitos para a execução da obra, tais exigências podem limitar a participação de empresas entrantes em uma licitação, dando maior estabilidade aos acordos fixação de preço, propostas de coberturas, rodízios de licitação e divisão geográfica que foram acordados pelas empresas atuantes no mercado.

311. Transparência. O terceiro requisito refere-se à possibilidade de as empresas cartelizadas monitorarem se as participantes do acordo estão cooperando com os termos da estratégia conjunta do cartel. Em outras palavras, é necessário verificar se há formas de se “fiscalizar” se as empresas praticam de fato o preço combinado e/ou se portam nas licitações como combinado. Isso ocorreria no presente caso porque as licitações são marcadas pela publicidade e transparência, sendo que as empresas tem acesso à identidade dos participantes e vencedores e dos valores praticados, facilitando, assim, o monitoramento de eventuais acordos celebrados entre concorrentes. Os incentivos para que os membros do suposto cartel desrespeitem o acordo são, portanto, reduzidos.

312. Mais especificamente, em modalidades de licitação classificadas como “concorrência”, tais quais as de projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares, a sequência de atos prevista,¹⁴¹ facilita consideravelmente a prática de conluios entre as empresas concorrentes, pois publica a identidade dos licitantes que foram qualificados para a apresentação das propostas. Tal fato, aliado ao amplo período entre as fases 1- Habilitação e 5 - homologação e adjudicação, facilita que concorrentes firmem acordos quanto ao resultado

¹³⁹ Fonte: <http://www.metro.sp.gov.br/tecnologia/construcao/index.aspx>. Acesso em 20 de maio de 2013.

¹⁴⁰ As empresas participantes do certame, muitas vezes, devem possuir experiência prévia em diversos tipos de estruturas a serem utilizados em um projeto de metrô para serem habilitadas, sendo necessário, muitas vezes, a formação de consórcios.

¹⁴¹ Qual seja: 1) apreciação dos documentos de habilitação; 2) recursos contra habilitações ou inhabilitações; 3) julgamento e classificação das propostas; 4) recursos ao julgamento das propostas; 5) homologação e adjudicação.

da licitação, utilizando, para isso, mecanismos como desistências, recursos e subcontratações.¹⁴²

313. Além disso, a fase de recursos cria incentivos para que as empresas busquem, por meio de processos judiciais que questionam a qualificação de concorrentes, retirar licitantes da competição pelo certame. Com efeito, o número de participantes diminui, aumentando os incentivos para a formação de cartel. Ademais, esses recursos permitem os licitantes cartelizados dificultar a participação daqueles que não entraram no acordo colusivo, diminuindo a possibilidade de haver uma competição efetiva pelo certame¹⁴³.

314. Existência de contatos frequentes entre as empresas. O quarto fator trata da frequência dos contatos entre os concorrentes em suas relações comerciais. Com efeito, a frequente interação entre concorrentes diminui o incentivo para que uma empresa se desvie do acordo colusivo, por receio de retaliação em momento posterior. De fato, na maioria das licitações investigadas, observa-se grande coincidência entre as empresas licitantes nas fases de pré-qualificação e de apresentação de propostas comerciais. Essa frequente interação diminui o incentivo para um desvio ao cartel, apresentando proposta competitiva. Isso porque as demais empresas “traídas” poderão punir os potenciais licitantes no certame seguinte, fazendo guerras de preço ou dificultando a participação de concorrentes no momento da pré-qualificação. Além disso, a participação em licitações comuns podem auxiliar acordos de divisão de escopo entre concorrentes: o consórcio A combina quais licitações irá vencer e quais deixará para o consórcio B¹⁴⁴.

315. Diante do exposto, a análise dessas características nos permite apontar, a princípio, que o mercado analisado no presente caso possui características que facilitam a adoção de condutas concertadas entre concorrentes.

II.5 Considerações Finais

316. Diante de todo o exposto, verifica-se a existência de indícios robustos de práticas prejudiciais à livre concorrência supostamente adotadas pelos Representados no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

317. Resumidamente, há fortes indícios de que Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil; Bombardier Transportation Brasil Ltda.; CAF Brasil Indústria e Comércio; Caterpillar Brasil Ltda.; ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.; Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.; Hyundai-Rotem Co.

¹⁴² Ceccato, Marco Aurélio. Cartéis em licitações: estudo tipológico das práticas colusivas entre licitantes e mecanismos extrajudiciais de combate. 3º lugar no tema Advocacia da Concorrência, do VII Prêmio SEAE, 2012.

¹⁴³ Segundo Marco Aurélio Ceccato (2012), “para suprir parcialmente essa enorme falha procedimental, a Lei do Pregão, do ano de 2002, determinou a inversão de fases da licitação nessa modalidade, procedendo-se antes à classificação e ao julgamento das propostas para, só então, ato contínuo, analisar a documentação de habilitação da empresa detentora da melhor proposta. Com essa sistemática, é facilmente perceptível que a Lei do Pregão reduziu sobremaneira a possibilidade de que licitantes atinjam um acordo durante a licitação, pois um procedimento célere, que no mais das vezes encerra sua fase externa em um mesmo dia, praticamente nulifica a captação de agentes no decorrer do certame.” (pg. 35)

¹⁴⁴ Superintendence of Industry and Trade, “Bid Rigging in Public Procurement : a silent enemy, Bogotá, 2013.

Ltd.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; Mitsui & Co Ltd.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; PROCINT – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.; Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; Siemens Ltda.; TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoinsa do Brasil Ltda.; Trans Sistemas de Transportes S.A.; Adagir de Salles Abreu Filho; Agenor Marinho Contente Filho; Albert Fernando Blum; Alexander Flegel; Alvaro Colomer; Amador Francisco Rodriguez Peñin; Ana Giros; Andoni Sarasola Altuna; Andras Mukics Mesics; Antoine Riviere; Antonio Charro; Antonio Dias Felipe; Antonio Oporto; Arthur Gomes Teixeira; Barry Howe; Begoña García Vázquez; Ben-Hur Coutinho Viana de Souza; Bertrand Delpierre; Bertrand Lenne; Carlos Alberto Alves Roso; Carlos Alberto Penna Leopoldo; Carlos Eduardo Teixeira; Cesar Ponce de León; Daniel Mischa Leibold; David Lopes; Denis Girault; Dirk Schönberger; Edgard Camargo de Toledo Filho; Edson Assini; Edson Yassuo Hira; Eduardo Cesar Basaglia; Edyval Antônio Campanelli Junior; Everton Rheinheimer; Felix Fernandez; Fernando Arizmendi; Fleury Pissaia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Friedrich Smaxwill; Geraldo Phillippe Hertz Filho; German Corcho Garcia; Haroldo Oliveira de Carvalho; Herbert Hans Steffen; Homero Lobo de Vasconcellos; Ibon Garcia; Iñigo Celigueta; Isidro Ramon Fondevilla Quinonero; Jan-Malte Hans Jochen Orthmann; Jean Marc de Reviere; Jose Alcaide Moreno; José Manuel Uribe Regueiro; José Ricardo Garcia Valladão; Juan Maria Iniguez; Juarez Barcellos Filho; Júlio César Leitão; Katharine Edge; Laurent Lumbroso; Lothar Dill; Ludwig Scheele; Luis Giralt; Luiz Antonio Taulois da Costa; Luiz Fernando Ferrari; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcelo Zugaier dos Santos; Marco Antônio Barreiro Contin; Marco Vinicius Barbi Missawa; Marcos José Ribeiro; Maria Aparecida R. Barholetti; Masao Suzuki; Massimo Andrea Giavina Bianchi; Maurício Evandro Chagas Memória; Michael Kerling; Michele Viale; Miguel Sagarra; Moises Smaire Neto; Murilo Rodrigues da Cunha; Nelson Branco Marchetti; Newton José Leme Duarte; Patrick Houlgatte; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Munck Machado; Paulo Roberto Stuart; Paulo Rubens Fonetenle Albuquerque; Peter Andreas Golitz; Peter Rathgeber; Philippe Dufosse; Philippe Delleur; Reinaldo Goulart de Andrade; Renato Grillo Ely; Ricardo Mario Lamenza; Rinaldo Marques Tsuruda; Robert Weber; Rodolfo Sergio Canas; Rodrigo Otávio Lobo da Costa; Ronaldo Cavalieri; Ronaldo Hikari Moriyama; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; Serge Van Themsche; Sergio Valente Lombardi; Stephanie Brun-Brunet; Telmo Giolito Porto; Thibault Desteract; Wagner Ibarrola; Wagner Ribeiro; Wilson Daré; Woo Dong Ik; Xavier Boisgontier; Yves Robert Alfred Antonini, teriam celebrado e/ou auxiliado na celebração de 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 nos artigos 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.

318. Em vista de todo o exposto, entende-se estar demonstrada, portanto, a existência de indícios robustos de infrações à ordem econômica em face dos Representados, a ensejar a instauração de Processo Administrativo, 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.

319. Ressalte-se, por fim, que a análise detida e completa dos documentos autuados será realizada no decorrer da instrução e após os Representados terem se manifestado a respeito dos documentos acostados ao presente processo.

III. CONCLUSÃO

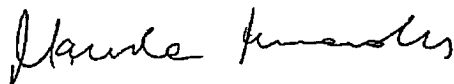
320. Diante do exposto, diante da existência de indícios robustos de infração à ordem econômica, sugere-se a instauração de Processo Administrativo, nos termos dos arts. 13, V, e 69 e seguintes, da Lei nº 12.529/11 c.c. art. 146 e seguintes do Regimento Interno do Cade, em face dos Representados Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil; Bombardier Transportation Brasil Ltda.; CAF Brasil Indústria e Comércio; Caterpillar Brasil Ltda.; ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.; Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.; Hyundai-Rotem Co. Ltd.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; Mitsui & Co Ltd.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; PROCINT – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.; Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; Siemens Ltda.; TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoina do Brasil Ltda.; Trans Sistemas de Transportes S.A.; Adagir de Salles Abreu Filho; Agenor Marinho Contente Filho; Albert Fernando Blum; Alexander Flegel; Alvaro Colomer; Amador Francisco Rodriguez Peñin; Ana Giros; Andoni Sarasola Altuna; Andras Mukics Mesics; Antoine Riviere; Antonio Charro; Antonio Dias Felipe; Antonio Oporto; Arthur Gomes Teixeira; Barry Howe; Begonia García Vázquez; Ben-Hur Coutinho Viana de Souza; Bertrand Delpierre; Bertrand Lenne; Carlos Alberto Alves Roso; Carlos Alberto Penna Leopoldo; Carlos Eduardo Teixeira; Cesar Ponce de Leon; Daniel Mischa Leibold; David Lopes; Denis Girault; Dirk Schönberger; Edgard Camargo de Toledo Filho; Edson Assini; Edson Yassuo Hira; Eduardo Cesar Basaglia; Edyval Antônio Campanelli Junior; Everton Rheinheimer; Felix Fernandez; Fernando Arizmendi; Fleury Pissaia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Friedrich Smaxwill; Geraldo Phillippe Hertz Filho; German Corcho Garcia; Haroldo Oliveira de Carvalho; Herbert Hans Steffen; Homero Lobo de Vasconcellos; Ibon Garcia; Iñigo Celigueta; Isidro Ramon Fondevilla Quinonero; Jan-Malte Hans Jochen Orthmann; Jean Marc de Reviere; Jose Alcaide Moreno; José Manuel Uribe Regueiro; José Ricardo Garcia Valladão; Juan Maria Iniguez; Juarez Barcellos Filho; Júlio César Leitão; Katharine Edge; Laurent Lumbroso; Lothar Dill; Ludwig Scheele; Luis Giralt; Luiz Antonio Taulois da Costa; Luiz Fernando Ferrari; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcelo Zugaiar dos Santos; Marco Antônio Barreiro Contin; Marco Vinicius Barbi Missawa; Marcos José Ribeiro; Maria Aparecida R. Bartholetti; Masao Suzuki; Massimo Andrea Giavina Bianchi; Maurício Evandro Chagas Memória; Michael Kerling; Michele Viale; Miguel Sagarra; Moises Smaire Neto; Murilo Rodrigues da Cunha; Nelson Branco Marchetti; Newton José Leme Duarte; Patrick Houlgatte; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Munck Machado; Paulo Roberto Stuart; Paulo Rubens Fonetente Albuquerque; Peter Andreas Golitz; Peter Rathgeber; Philippe Dufosse; Philippe Delleur; Reinaldo Goulart de Andrade; Renato Grillo Ely; Ricardo Mario Lamenza; Rinaldo Marques Tsuruda; Robert Weber; Rodolfo Sergio Canas; Rodrigo Otávio Lobo da Costa; Ronaldo Cavalieri; Ronaldo Hikari Moriyama; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; Serge Van Themsche; Sergio Valente Lombardi; Stephanie Brun-Brunet; Telmo Giolito Porto; Thibault Desteract; Wagner Ibarrola; Wagner Ribeiro; Wilson Daré; Woo Dong Ik; Xavier Boisgontier; Yves Robert Alfred Antonini, a fim de investigar as condutas passíveis de enquadramento nos artigos 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.

DE/SEU
360
R

321. Sugere-se, ainda, a notificação dos Representados, nos termos do art. 70 do referido diploma legal, para que apresentem defesa no prazo de 30 (trinta) dias. Neste mesmo prazo, os Representados deverão especificar e justificar as provas que pretendem sejam produzidas, que serão analisadas pela autoridade nos termos do art. 155 do Regimento Interno do Cade. Caso o Representado tenha interesse na produção de prova testemunhal, deverá indicar na peça de defesa a qualificação completa de até 3 (três) testemunhas, a serem ouvidas na sede do Cade, conforme previsto no art. 70 da Lei nº 12.529/2011 c.c. art. 155, §2º, do Regimento Interno do Cade.

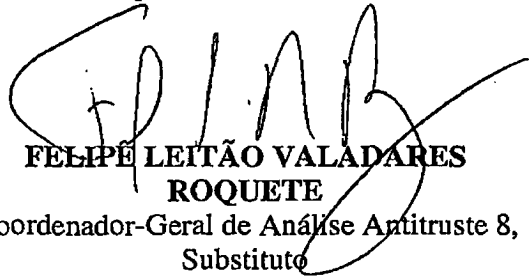
Estas as conclusões. Encaminhe-se ao Sr. Superintendente-Adjunto.

Brasília, 19 de março de 2014.



**MARCELA CAMPOS GOMES
FERNANDES**

Coordenadora-Geral de Análise Antitruste 7



**FELIPE LEITÃO VALADARES
ROQUETE**

Coordenador-Geral de Análise Antitruste 8,
Substituto

De acordo. Encaminhe-se ao Sr. Superintendente-Geral.

Brasília, 19 de março de 2014.



DIOGO THOMSON DE ANDRADE
Superintendente-Adjunto

ANEXO I

1. Dos documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, e conforme os Termos de Extração de Cópias e Devolução de Originais (“Termos”) juntados aos autos, procedeu-se à extração de cópias dos materiais físicos apreendidos, sendo tais cópias posteriormente autuadas em apartados de acesso restrito aos respectivos Representados em que foram apreendidos os documentos. Concomitantemente, foram realizadas cópias digitais dos materiais eletrônicos apreendidos, os quais receberam o mesmo acesso restrito que os documentos físicos.
2. Destaca-se que, conforme consignado nos respectivos Termos, todo o conjunto de material original apreendido foi devolvido aos respectivos Representados, restando a esta Superintendência Geral tão somente as cópias, devidamente autenticadas, dos referidos documentos.
3. Posteriormente, foi realizada, à discricionariedade desta Superintendência, seleção prévia de documentos, tanto físicos quanto eletrônicos, que guardariam, em princípio, relação com o objeto do presente processo administrativo. Todos esses documentos, inclusive os eletrônicos, após devidamente impressos, foram, então, autuados conjuntamente nos volumes denominados *Apartado de Documentos Selecionados* (“Apartado”). Tendo em vista a necessidade de todos os Representados acessarem esse conjunto probatório inicialmente selecionado, de forma a exercerem plenamente seu direito de defesa, entende-se aplicável o art. 54, inc. II do Regimento Interno do CADE, devendo ser franqueado acesso aos autos de tal apartado a todos os Representados, independentemente de os documentos se subsumirem ou não às hipóteses do art. 53 do Regimento Interno.
4. Doravante, a partir de tal autuação, futuras referências aos elementos apreendidos nas diligências de busca e apreensão seguirão a numeração aposta aos documentos nesses novos apartados.
5. De forma a permitir a sua verificação, a tabela a seguir ilustra a correspondência dos documentos conforme a nova autuação (coluna “Nova Numeração”) com aqueles originalmente autuados a partir da *Diligência de Extração de Cópias e Devolução de Originais* (coluna “Referência Original”), quando físicos, ou com os caminhos digitais de onde foram extraídos, quando eletrônicos.

Temoinsa

Referência original	Nova numeração
fls.209-217	fls. 01-09
fl. 339	fls. 10
fls. 342-345	fls. 11-14
fls. 346-347	fls. 15-16

Referência original	Nova numeração
fls. 348-349	fls. 17-18
fl. 350	fls. 19
fls. 351-352	fls. 20-21
fls. 358-362, 508-512, 535-547, 557-561, 562-566	fls. 22-54
fls. 365-396	fls. 55-86
fls. 398-506	fls. 87-198
fl. 568	fls. 199
fls. 570-580	fls. 200-212
fls. 591-592	fls. 213-214
Fls. 593-628	fls. 215-250
fls. 694-696	fls. 251-253
fls. 707-710	fls. 254-257
fls. 712-715	fls. 258-261
fl. 719-720	fls. 262-263
fls. 757-759	fls. 264-266
fls. 772-773	fls. 267-268
fl. 781	fls. 269
fl. 786-795	fls. 270-279
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»2ª Reunião Comafer	fls. 280-281
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»2ª Reunião Comafer	fls. 282-283
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ABERTURA COMERCIAL MANUTENÇÃO 48 TUE'S	fls. 284-285
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Out look.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ACERTO DE CONTAS COMAFER	fls. 286-288
TEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»ACORDO INTERNO	fls. 289
TEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens	fls. 290-319

Referência original	Nova numeração
Enviados»ACORDO INTERNO	
ITEM13_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-011/marcos/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/archive.pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»Acordo interno Comafer 1-6	fls. 320-325
ITEM13_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-011/marcos/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/archive.pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»Acordo interno Comafer 1-6	fls. 326
ITEM01_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/Documents/CPTM - MANUT.EDITAL 2007/Licitacoo CPTM Man. 30 TUE's s.2000/REPUBLICAO DEFINITIVO/ACORDO INTERNO DE EXECUOO série 2000.doc	fls. 327-343
ITEM01_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/Documents/CPTM - MANUT.EDITAL 2007/Licitacoo manutenoo 48 s.2100/Oramento/Anexo 4 - S 2100 - 48 M Rev 15-06-07 - Preos Propostos.xls	fls. 344
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.»Anexo 4 - S 2100 - 48 M Rev 26-09-07 - Preos sug.wd. cons. de 6.xls	fls. 345
ITEM03_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/nadia/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook Emily/archive2009.pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»Mitsui»CPTM Linha 5: Ata de Reunioo Técnica (07/05/2003)»Ata 070503 (Parte AC).xls	fls. 346-349
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/archive2007.pst»Arquivo Morto 2007»Início de Pastas Particulares»Arquivo Morto»2007»CAF - COMAFER»Cargos COMAFER rev (2) 15.10.xls	fls. 350-352
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»COMAFER - Subcontrataoo de Revisoo Geral	fls. 353

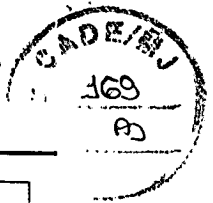
Referência original	Nova numeração
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»COMAFER - Subcontratação de Revisão Geral	fls. 354-355
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Compromisso com sugestões da TE_com marcas e versão em PDF para execução	fls. 356-367
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»consulta	fls. 368
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»CPTM Manutenção	fls. 369
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Divisão de Escopo	fls. 370-371
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/archive2007.pst»Arquivo Morto 2007»Início de Pastas Particulares»Arquivo Morto»2007»Divisão Mercado	fls. 372-373
ITEM03_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/nadia/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook Emily/archive (2).pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Itens enviados»EMail para Galvão - Termo de Intenção de Constituição de Consórcio	fls. 374-376
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Enc.: Re: O que fazer ?.	fls. 377-378
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ENC:	fls. 379
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»ENC: Carta para CPTM	fls. 380-381

Referência original	Nova numeração
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»ENC: CONSMAC - RG's	fls. 382-383
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ENC: Constituição de Consorcio Comafer	fls. 384-390
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»ENC: ENC: Concorrência 8135731011 manutenção 48 Tues serie 2100	fls. 393-447
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ENC: mapa da divisão	fls. 448-449
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Enc: Mercado no Brasil de Manutenção Sites CPTM	fls. 450-452
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ENC: reunião de ontem	fls. 453-454
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ENC: reunião de ontem	fls. 455-456
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Enc: Trens SP	fls. 457-524
ITEM03_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/nadia/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook Emily/archive.pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Itens enviados»Enviando email: MAN DIV 1, MAN DIV., REAJUSTE DA MANUTENÇÃO, ESTIMATIVA PREVISÃO PARA OS NOVOS CONTRATOS DE MANUTENÇÃO.	fls. 525-530
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Fw: Dados de Entrega de Veículos Ferroviários - 2013	fls. 531

Referência original	Nova numeração
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Fw: sugestão não pedida	fls. 532-533
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Fwd:	fls. 534
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IMPORTANTE e URGENTE/Manutenção série 2000	fls. 535-536
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IPM.Note.	fls. 537
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IPM.Note.	fls. 538
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IPM.Note.	fls. 539
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.	fls. 540
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.	fls. 541-543
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.	fls. 544-545
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/archive.pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.	fls. 546-547

Referência original	Nova numeração
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IPM.Note.	fls. 548
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IPM.Note.	fls. 549
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»IPM.Note.	fls. 550
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.	fls. 551
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.	fls. 552-553
ITEM01_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/Documents/LOTE 1 - PROPOSTA NOVA DIVISÃO.xls	fls. 554
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Mantenimiento serie 2000	fls. 555
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Excluídos»Mantenimiento serie 2100 (440)	fls. 556
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Mantenimiento serie 3000	fls. 557
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»MANUTENÇÃO - 2011 - DISTRIBUIÇÃO	fls. 558.

Referência original	Nova numeração
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IPM.Note.»MERCADO CPTM_FINAL_DISTRIB-DARÉ.xls	fls. 559
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»MGE	fls. 560
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»NOVO CONTRATO CPTM	fls. 561-562
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»OPÇÕES DE DIVISÃO DE ESCOPO - 2	fls. 563
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Identities/{A67AA65A-F808-4A85-9F79-E8FCAEF4900A}/Microsoft/Outlook Express/Itens enviados.dbx»PQMR - CPTM	fls. 564-565
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»PQMR - OFERTA INTERIORÍSMO	fls. 566-569
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Itens Enviados»PQMR CPTM	fls. 570-571
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Proposta para reunião do desequilíbrio da RG	fls. 572-574
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»Re: Previsión cierre de balance y cuenta de resultados 2004	fls. 575-576
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Excluídos»Re: RES: Manutenimiento serie 2100 (440)	fls. 577

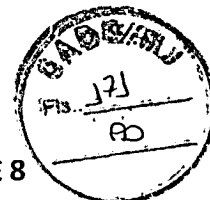


Referência original	Nova numeração
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Re: Serie 7500 (CAF)	fls. 578
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»RES: Acordo interno - operacional do consorcio	fls. 579-608
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»RES: Mercado	fls. 609-611
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»RES: Modernização dos TUE's das Linhas 1 e Linha 3 do Metrô de São Paulo	fls. 614-618
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/wilson/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»RES: S 1700 e 5000	fls. 619-620
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»Reunião 13/jun07	fls. 621-623
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»SP	fls. 624
ITEM02_TEMOINSA.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/tmi-035/backup/Outlook.pst»Pastas Particulares»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»TESE RODRIGO	fls. 625-626

Tejofran

Referência original	Nova numeração
fls. 29-32	fls. 627-630
fls. 39	fls. 631
fls. 53-55	fls. 632-634
fls. 124-125	fls. 635-636

Referência original	Nova numeração
fls. 126	fls. 637
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Sent Items»Enc.: Projeto PPP - Condições de Edital.	fls. 638
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Sent Items»Enc.: Projeto PPP - Condições de Edital.	fls. 639
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Telmo.pst»Telmo»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»ENC:	fls. 640-643
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Telmo.pst»Telmo»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»ENC: Inclusão em Consórcio	fls. 644-647
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Inbox»ENC: Mercado no Brasil de Manutenção Sites CPTM	fls. 648-651
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Inbox»ENC: Ruim de manutenção não !	fls. 652-654
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Telmo.pst»Telmo»Início de Pastas Particulares»Itens Enviados»IMPORTANTE e URGENTE/ Manutenção série 2000	fls. 655-656
item06_tejofran.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/mrio/AppData/Local/Microsoft/Outlook/outlook.ost»[root]»Raiz - Caixa de Correio»IPM_SUBTREE»Inbox»manut trens	fls. 657
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Sent Items»Manutenção CPTM	fls. 658-659
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Sent Items»Manutenção de Trens	fls. 660
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Inbox»RES: manut trens	fls. 661
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Sent Items»RES: Manutenção	fls. 662-664
Item08_tejofran.ad1/Email/pst_Manuel_Rio.pst»Manuel Rio»Início de Pastas Particulares»Inbox»RES: Material Rodante	fls. 665-666
item06_tejofran.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/mrio/AppData/Local/Microsoft/Outlook/outlook.ost»[root]»Raiz - Caixa de Correio»IPM_SUBTREE»Inbox»TMT: ATA de Reuniões para Estruturação do TMT	fls. 667-675
item06_tejofran.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/mrio/AppData/Local/Microsoft/Outlook/outlook.ost»[root]»Raiz - Caixa de Correio»IPM_SUBTREE»Inbox»VLT	fls. 676



Referência original	Nova numeração
de Brasília	

Alstom

Referência original	Nova numeração
fl. 1045	fls. 823
fl. 1086	fls. 824
fl. 1090	fls. 825
fl. 1163-1165	fls. 826-828
fl. 1194	fls. 829
fls. 116-124	fls. 677-685
fls. 21-22	fls. 686-687
fls. 101	fls. 688
fls. 324-346	fls. 689-711
fls. 357	fls. 712
fls. 360-375	fls. 713-728
fls. 377-378	fls. 729-730
fls. 388-394	fls. 731-737
fls. 441	fls. 738
fls. 442-444	fls. 739-741
fls. 451	fls. 742
fls. 453	fls. 743
fls. 456	fls. 744
fls. 457-459	fls. 745-747
fls. 776	fls. 748
fls. 798	fls. 749
fls. 803-816	fls. 750-763
fls. 861-862	fls. 764-765
fls. 890	fls. 766
fls. 921-925	fls. 767-771
fls. 1457-1460	fls. 772-775
fls. 1465-1483	fls. 776-794
fls. 1542-1556	fls. 795-809
fls. 2011-2013	fls. 810-812
fls. 1228	fls. 813
fls. 1392-1400	fls. 814-822

Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»"MTTR Consortium for Sao Paulo Metro Line 3- 150 Traction Systems" (BO Id: 217412) [28502]	fls. 832-834
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»[10A6E]	fls. 835-836
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_2009.nsf»(\$Inbox)»[1E12]	fls. 837
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2005.nsf»(\$Sent)»[2FCE]	fls. 838-839
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»[C65A]	fls. 840
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_2001.nsf»(\$Inbox)»48 RENFE [1BE6]	fls. 841-864
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ferrari/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»Albatros e Sepsa	fls. 865-867
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/COBRAMAN/Alstom e CAF X Albatros II- serv e fornec.doc	fls. 868-880
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Análise de mercado [12EEE]	fls. 881-883
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/CONSMAC.nsf»(\$Inbox)»AQUISIÇÃO DE MATERIAIS PARA MANUTENÇÃO TUE's SÉRIE 2100 - CPTM [2452]	fls. 884-892
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/CONSMAC/contratação/reunião caf/ata reunião 01-ago.doc	fls. 893-894
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/CONSMAC/contratação/reunião caf/ata reunião 16 e 18-jul-02.doc	fls. 895-898
Item05_Alstom_Band.ad1/Luiz.Fernando.Ferrari/Arquivos do Outlook/archive.pst»archive»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»BO ID 219 848 - CPTM Maintenance 4 years - BOR - MoM	fls. 899-900

Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»CMSP - Acordo de Consórcio ALSTOM x IESA [11A12]	fls. 901-939
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/lferrari/Meus documentos/Arquivos do Outlook/archive.pst»archive»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»CMSP Ext Linha 5 - Telecom, Auxiliares e Energia	fls. 940-942
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»CMSP L1 - Definição final de escopo e valores [25AD2]	fls. 943
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2005.nsf»(\$Inbox)»CMSP L2 Contratos TT e BB [2FEA]	fls. 944-946
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Luiz Ferrari/bkp notes/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»CMSP L4 PPP - Strategy [AE2]	fls. 947-948
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Cobraman 2 [2862]	fls. 949-950
item01_Alstom_Lapa.ad1/01.Cptm/01.88 - Cofesbra - Extensão/11.RELATORIOS T&P/Cofesbra Summary Docs/Cofesbra Ext - Desconto Comercial BT 041228.pdf	fls. 951
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_2001.nsf»(\$Inbox)»Compromisso de subcontratação_ [10E2]	fls. 952-961
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Conforme solicitado [C152]	fls. 962-963
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Consmac [8B52]	fls. 964-966
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/CONSMAC/contratação/acordos/bombardier/consulta sub contratação B.doc	fls. 967-968
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/CONSMAC/contratação/acordos/trans/consulta sub contratação D.doc	fls. 969-970

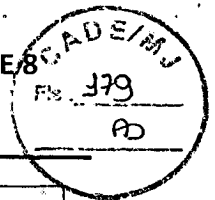
Referência original	Nova numeração
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/CONSMAC/contratação/acordos/temoinsa/consulta sub contratação E.doc	fls. 971-972
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Contato CAF [2186E]	fls. 973-974
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/CONSMAC.nsf»(\$Inbox)»CONTRATO MANUTENÇÃO 48 TUE SÉRIE 2100 CPTM - SUBCONTRATAÇÃO [2102]	fls. 975-976
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/lferrari.old/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/luiz-fernando.ferrari@transport.alstom.com.ost.old»[root]»Directório raiz - Caixa de correio»IPM_SUBTREE»Inbox»CPTM - BID BONDS = CORPORATE ADVICE	fls. 977-978
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»CPTM - Offer to CAF 192 ATC Equipment [CE56]	fls. 979-1111
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»CPTM 320 cars + SP L1/3 _ minutes of meeting _ NEGO [8102]	fls. 1114-1121
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»CPTM 320-car Tender - Parent Company Guarantee [8066]	fls. 1122-1124
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»CPTM 64 - MOU [18DAA]	fls. 1125-1130
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_1999.nsf»(\$Inbox)»CPTM Linha 5 - Bid Strategy - 2st Revision [D7E]	fls. 1131-1137
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2006.nsf»(\$Sent)»Div MDF [1A76]	fls. 1138-1140
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Divisão de Escopo [1C906]	fls. 1141-1143
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Divisão de Mercado [14786]	fls. 1144-1146

Referência original	Nova numeração
item01_Alstom_Lapa.ad1/COMERCIAL/David Lopes/Meus Documentos David/CPTM/MANUTENÇÃO RENFE/2ª fase/tender/divisão escopo.doc	fls. 1147
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Luiz Ferrari/Keys/Ely e Prado Metro DF Line 1 Extension.doc	fls. 1148-1152
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»Enc: Divisão de Escopo	fls. 3783-3785
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/marco.contin@power.alstom.com.os »[root]»Raiz - Caixa de Correio»IPM_SUBTREE»Inbox»ENC: goiania Architecture Review update	fls. 1153-1155
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/FNIERO/Meus documentos/Ficheiros do Outlook/archive.pst»Arquivos Mortos»Início do arquivo de dados do Outlook»Comercial»CPTM»CPTM MANUTENÇÃO»ENC: Mercado no Brasil de Manutenção Sites CPTM	fls. 1156-1159
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»Enc: Negociações sobre Manutenção da Linha 1	fls. 1160-1161
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/A_Novos/Outlook WR/Archive 2012.pst»Archive 2012»Início do arquivo de dados do Outlook»InBox»ENC: RE: Trensurb/CBTU BH: Agreement	fls. 1162-1164
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2009.nsf»(\$Inbox)»Enc: Serie 5000 [5B86]	fls. 1165-1166
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Luiz Ferrari/bkp notes/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»ENC: TR Expansão METRÔDF [C8A]	fls. 1167-1174
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Fw: CMSP - Refurbishment Lines 1 & 3 [12E4A]	fls. 1175-1176

Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Fw: Metro Linha 1 Lot 1A - Kick off consorcial [25B2A]	fls. 1177-1178
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Fw: MOU CPTM 5000 [22926]	fls. 1179-1194
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2009.nsf»[other1]»Fw: Mou MGE [6BF2]	fls. 1195-1204
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/Fernando_Niero_2011.nsf»(\$ All)»Fw: O cara sabe das coisa héim? [4B0A]	fls. 1205-1206
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ferrari/Desktop/Notes backup/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Fw: Réf.: CPTM 320 cars [B082].	fls. 1207-1209
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Fw: Reunião com Cliente [5072]	fls. 1210-1213
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Fw: reunião de ontem [B602]	fls. 1214-1215
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2005.nsf»(\$Sent)»L2 - Análise Preços [4952]	fls. 1216-1217
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2005.nsf»(\$Sent)»Line 2 - Situation [1B76]	fls. 1218-1219
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Linea 5 Sig [1DABE]	fls. 1220-1221
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_1999.nsf»(\$Inbox) »Linha 5 - Comentários relativos ao Financiamento [EBA]	fls. 1222-1260
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/FNIERO/Meus documentos/Ficheiros do Outlook/archive.pst»Arquivos Mortos»Início do arquivo de dados do Outlook»Comercial»CPTM»CPTM MANUTENÇÃO»Manutenção CPTM	fls. 1261

Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/lferrari/Desktop/Notes backup/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Maurico Memoria [5186]	fls. 1262-1264
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»MDF [DE8A]	fls. 1265-1266
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»Metrô-SP Linha 5 Energia	fls. 1267
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Mi mail sobre S 5000 [2261E]	fls. 1268-1270
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Miniute of Meeting - Go/No Go SERIE 3000 [80C2]	fls. 1271-1277
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»MoU CPTM- CMSP [B3AE]	fls. 1278-1286
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»MOU Rotem x Mitsui x Alstom [A406]	fls. 1287-1295
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»MSP refurbishment L1 - L3 [1B09E]	fls. 1296-1297
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Opportunities in Sao Paulo [C1C2]	fls. 1298-1301
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/lferrari/Desktop/Notes backup/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Partes de una tarta [83B2]	fls. 1302-1304
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/FNIERO/Meus documentos/Ficheiros do Outlook/archive.pst»Arquivos Mortos»Início do arquivo de dados do Outlook»Sent Items»Preços CPTM	fls. 1305
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: 320 COCHES - CONFIRMACIÓN "NO OBJECTION" [E052]	fls. 1306-1308
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Luiz Ferrari/bkp notes/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: CMSP L4 - PPP	1309-1310

Referência original	Nova numeração
[A9E]	
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Luiz Ferrari/bkp notes/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: CMSP L4 - PPP [AE6]	fls. 1311-1312
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Contato CAF [22BE2]	fls. 1315-1316
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/CONSMAC.nsf»(\$Inbox)»Re: CONTRATO MANUTENÇÃO 48 TUE`SÉRIE 2100 CPTM - SUBCONTRATAÇÃO E GESTOR TÉCNICO [2126]	fls. 1317-1319
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/lferrari/Desktop/Notes backup/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: CPTM 64 - MOU [F4A6]	fls. 1320-1326
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: CPTM CBTC Lines 10&11 bid - MoM Alstom & Siemens Brazil [25AFA]	fls. 1327-1332
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: CPTM Lineas 8,10-11 [27846]	fls. 1333-1334
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_2005.nsf»(\$Sent)»Re: Line 2 - Situation [1B86]	fls. 1335-1336
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Re: Mauricio Memoria [518A]	fls. 1337-1338
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»RE: Negociações sobre Manutenção da Linha 1	fls. 1339-1340
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»Re: Rehab L1 y L3 CMSP [156D6]	fls. 1341-1342
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2009.nsf»(\$Inbox)»Re: Res: Mi mail sobre S 5000 [4822]	fls. 1343-1346



Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Res: Re: S 5000 [200C6]	fls. 1347-1349
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ferrari/Desktop/Notes backup/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Res: Serie 5000 [276BA]	fls. 1350-1351
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ferrari/Desktop/Notes backup/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: RV: CMSP LINE 1 25 TRAINS REFURBISHMENT [272C2]	fls. 1352-1354
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: RV: Rm: Consmac [A552]	fls. 3721-3724
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: S 5000 [1F866]	fls. 1355-1356
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»RE: Serie 2000	fls. 1357-1359
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_2009.nsf»(\$Inbox) »Re: Serie 5000 [1096]	fls. 1360-1362
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Séries 5000 [23F4A]	fls. 1363-1364
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Siemens in Brazil [270EE]	fls. 1365-1367
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2004.nsf»(\$Sent)»RE: Sistemas [1BB2]	fls. 3769-3770
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/CONSMAC.nsf»(\$Inbox)»Re: Subcontratação Manutenção TUE's Série 2100 [24BE]	fls. 3754-3757
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Thales [25B42]	fls. 1368-1370

Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Re: Tram DF - Draft of Capture Plan [C6B6]	fls. 1371-1373
item04_alstom_lapa.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/CONSMAC.nsf»(\$Inbox)»RENFE-- 48 TRENS_ [20FE]	fls. 1374-1380
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/lferrari/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/luiz- fernando.ferrari@transport.alstom.com.ost»[root]»Raiz - Caixa de Correio»IPM_SUBTREE»Inbox»Res: Atestado 089 - Siemens - PA para Linha 4 - Metro RJ	fls. 1381-1382
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/A_Novos/Outlook WR/Archive 2012.pst»Archive 2012»Início do arquivo de dados do Outlook»InBox»RES: Informações - Proposta dos 60 carros de Porto Alegre	fls. 1383-1384
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2009.nsf»(\$Inbox)»Res: Mi mail sobre S 5000 [4496]	fls. 1385-1387
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Res: Re: Res: Mi mail sobre S 5000 [2142E]	fls. 1388-1391
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_2009.nsf»(\$Inbox) »Res: Re: Séries 5000 [5872]	fls. 1392-1393
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Reunião A - I - T MSP line 1 & 3 [1B87A]	fls. 1394-1395
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2001.nsf»(\$Inbox)»Reunião o dia 09/03 - 9:00h [E8A]	fls. 1396-1397
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»RV: CPTM bid nº 8127090011 e 8127090111 - CBTC for Lines 8, 10 and 11(BO ID 105.906) [28B2E].	fls. 1398-1400
item02_alstom_band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/Documents and Settings/mcontin/Meus documentos/Arquivos do Outlook/Extração.04.07.2013.pst»Extração.04.07.2013»Início do arquivo de dados do Outlook»Inbox»RV: Resultados SERIE 7000	fls. 1401

Referência original	Nova numeração
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»S 5000 [216AA]	fls. 1402-1404
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»S5000 [1FC3A]	fls. 1405-1406
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»S5000 update [240EE]	fls. 1407-1409
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Serie 5000 [21A46]	fls. 1410-1411
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/a_wribeiro_2005.nsf»(\$Inbox)»Solicit ação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE [EC6]	fls. 1412-1414
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Sent)»SP [C0E6]	fls. 1415-1419
Item03_ALSTOM_Band.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/archive/ferrari.nsf»(\$Inbox)»Tenders - Metro of São Paulo and CPTM [9CEE]	fls. 1420-1423
item4_alstom_bandeirantes.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/System/Notes/archive/a_wribeiro_1999.nsf»(\$Inbox) »URGENT and CONFIDENTIAL- Visit Mr. Oliver - President de CPTM (Sao Paulo) [DFA].	fls. 1424-1448

T'Trans

Referência original	Nova numeração
fls. 65	fls. 1449
fls. 174.	fls. 1450
fls. 239-244.	fls. 1451-1456
fls. 245-249	fls. 1457-1461
fls. 250 e 238	fls. 1462-1463
fls. 542	fls. 1464
TTrans2.ad1/[root]/ITEM20_TRANSISTEMAS.ad1/Orcamentos/P opostas 2010/Metrô - Linha 5 Portas Plataf/E-Mails/ENC Metro SP - Line 5 (2).msg	fls. 1478-1482

Referência original	Nova numeração
TTrans2.ad1/[root]/ITEM17_TRANSISTEMAS.001/Partition 2/PROGRAMAS [NTFS]/[root]/Users/mgurgel/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/Outlook_Historico 1.pst/Histórico 1/Topo de pastas particulares/Caixa de entrada/TRÊS RIOS/PAULO MUNCK/LEITE/ENC: Central 240C: Proposta divisão de escopo.	fls. 1471-1477
TTrans2.ad1/[root]/ITEM17_TRANSISTEMAS.001/Partition 6/Backup [NTFS]/[root]/Backup_C_2009/Outlook/BKP/Outlook_old.pst/Pastas particulares/Topo de pastas particulares/Caixa de entrada/JBF/ENC: Confirmação Reunião Boa Viagem	fls. 1469-1470
TTrans2.ad1/[root]/ITEM17_TRANSISTEMAS.001/Partition 2/PROGRAMAS [NTFS]/[root]/Users/mgurgel/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/Outlook_Historico 2.pst/Histórico/Topo de pastas particulares/Caixa de entrada/AM/LICITAÇÃO GE 01/2000 - L3 RIO DE JANEIRO	fls. 1467-1468
TTrans2.ad1/[root]/ITEM17_TRANSISTEMAS.001/Partition 6/Backup [NTFS]/[root]/Backup_C_2011/PERFIL/mgurgel/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/Outlook_Historico.pst/Pastas Congeladas/Topo de pastas particulares/Caixa de entrada/EVANDRO MADEIRA/CPTM - MANUTENÇÃO TRENS/RES: RES: Consmac etc	fls. 1465-1466

IESA

Referência original	Nova numeração
fls. 52-68	fls. 1483-1499
fl. 179	fls. 1500
fls. 185-186	fls. 3719-3720
fls. 187-193	fls. 1501-1507
fl. 195	fls. 1508
fls. 218-254	fls. 1509-1547
fls. 256-270	fls. 1548-1562
fls. 271-279	fls. 1563-1571
ITEM11_IESA.001/Partition 2/Telefonica [NTFS]/[root]/Users/assumpcao/AppData/Local/Microsoft/Outlook/archive.pst»Pastas de Arquivos Mortos»Início de Pastas Particulares»Sent Items»Diversos	fls. 1574

Referência original	Nova numeração
ITEM11_IESA.001/Partition 2/Telefonica [NTFS]/[root]/Users/assumpcao/AppData/Local/Microsoft/Outlook/ outlook.ost»[root]»Raiz - Caixa de Correio»IPM_SUBTREE»Inbox»RES: MDF	fls. 1572-1573

Serveng

Referência original	Nova numeração
fl. 175	fls. 1575
fls. 191-192	fls. 1576-1577
fl. 195	fls. 1578
fl. 200	fls. 1579
fl. 218	fls. 1983
fls. 246-249	fls. 1580-1583
fl. 257	fls. 1584
fls. 258-259	fls. 1585-1586
fl. 274	fls. 1587
fl. 276	fls. 1588
fls. 289-302	fls. 1589-1602
fls. 303-306	fls. 1603-1606
fls. 307-312	fls. 1607-1612
fl. 315	fls. 1613
fl. 318	fls. 1614
fls. 349-351	fls. 1615-1617
fls. 354-356	fls. 1618-1620
fl. 358	fls. 1621
fls. 399-409	fls. 1622-1632
fl. 410	fls. 1633
fls. 418-420	fls. 1634-1636
fl. 425	fls. 1637
fl. 426	fls. 1638
fls. 429-452	fls. 1639-1662
fls. 457-465	fls. 1663-1671
fls. 536-537	fls. 1672-1673
fl. 556	fls. 1674
fl. 584	fls. 1675

Referência original	Nova numeração
Serveng_Imagem.ad1/[root]/Item19_Serveng.ad1/E-mails/luiz_bsb.pst/luiz_bsb/Top of Personal Folders/Caixa de entrada/SERVENG Gerais/ENC: ENC: MERCADO	fls. 1676-1678
Serveng_Imagem.ad1/[root]/ITEM13_SERVENG.001/Partition 1/NONAME [NTFS]/[root]/Documents and Settings/moises_bsb/Configurações locais/Dados de aplicativos/Microsoft/Outlook/msmaire@serveng.com.br.ost/[deleted]/RE: Aviso de Audiência Pública para Licitação da Manutenção do Metrô-DF	fls. 1679-1680
Serveng_Imagem.ad1/[root]/Item19_Serveng.ad1/E-mails/Moises (Matriz - Dir. Obras III).pst/moises_bsb/Top of Personal Folders/Mensagens excluídas/RES: RES: CRONOGRAMA DA LICITAÇÃO Manutenção MDF	fls. 1681-1683

Mitsui

Referência original	Nova numeração
fls. 223-228	fls. 1684-1689
fls. 357-363	fls. 1690-1696
338-340	fls. 1697-1699
fls. 89-180	fls. 1700-1793
fls. 301-306	fls. 1794-1799
fls. 437-440	fls. 1800-1803
fls. 404-409	fls. 1804-1809
fls. 521-524	fls. 1810-1813
fls. 219-222	fls. 1814-1817
fls. 249-253	fls. 1818-1822
fls. 994-1003	fls. 1823-1832
fls. 470-474	fls. 1833-1837
fls. 465-469	fls. 1838-1842
fls. 462-464	fls. 1843-1845
fls. 455-474	fls. 1846-1865
fls. 966-970	fls. 1866-1870
fls. 971-975	fls. 1871-1875
fl. 1102	fl. 1876
fl. 1068	fl. 1877
fls. 765-769	fls. 1878-1882
fls. 770-777	fls. 1883-1890
fls. 708-710	fls. 1891-1893



Referência original	Nova numeração
fls. 381-384	fls. 1894-1897
fls. 475-482	fls. 1898-1905
fls. 745-750	fls. 1906-1911
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/AppData/Local/Microsoft/Outlook/G.Murai@mitsui.com.old»[root]»Root - Mailbox»IPM_SUBTREE»予定表»CPTM Line 8 対応方針打ち合わせ»PPP Administrativa - SP Line No.8.»Administrative PPP - SP Line No.8 - ALSTOMとの面談結果.	fls. 1982
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/Desktop/Murai/1-6) CPTM 320/MOU Final版/AMEND_MOU_CPTM_070910.DOC	fls. 1980-1981
ITEM10_MITSUI.ad1/SaoMT/Alexandre (temporario)/My Documents/emails/Linha 8/CPTM line 8 - Siemens Technical specs of New Train.msg	fls. 1975-1979
ITEM10_MITSUI.ad1/SaoMT/Alexandre (temporario)/My Documents/emails/Linha 8/FW PPP S5000 - simulação.msg	fls. 1970-1974
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/Desktop/Murai/1-6) CPTM 320/MOU Final版/Internal CA 070906.DOC	fls. 1959-1969
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/Desktop/Murai/2008_CPTM 8号線 5000s改修/Siemens/Letter to Siemens (June 10, 2009).doc	fls. 1958
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/Desktop/Murai/2008_CPTM 8号線 5000s改修/Letter/Mitsui_20090326_MoM_Mitsui DUS+Siemens Financial Services_rev 02.pdf	fls. 1952-1957
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/Desktop/Murai/2008_CPTM 8号線 5000s改修/コンソーシアム関係/MOU/MOU(Consortium+C).doc	fls. 1942-1951
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/AppData/Local/Microsoft/Outlook/G.Murai@mitsui.com.old»[root]»Root - Mailbox»IPM_SUBTREE»予定表»CPTM Line 8 対応方針打ち合わせ»PPP Administrativa - SP Line No.8.»PPP - CPTM Line 8	fls. 1939-1941
ITEM10_MITSUI.ad1/SaoMT/Alexandre (temporario)/My Documents/emails/Linha 8/CPTM line no 8-Partnering (9).msg»PPP S5000 - CAF	fl. 1938
ITEM10_MITSUI.ad1/SaoMT/Alexandre (temporario)/My Documents/emails/Linha 8/RE CPTM line no 8-Partnering.msg»PPP S5000 - Minuta do JDA com CAF	fls. 1926-1937
ITEM10_MITSUI.ad1/SaoMT/Alexandre (temporario)/My Documents/emails/Linha 8/RE CPTM LineNo 8 (28).msg	fls. 1918-1923



Referência original	Nova numeração
ITEM11A_MITSUI.ad1/Users/43160/AppData/Local/Microsoft/Outlook/G.Murai@mitsui.com.old»[root]»Root - Mailbox»IPM_SUBTREE»予定表»CPTM Line 8 対応方針打ち合わせ»RE: PPP Administrativa - SP Line No.8.	fls. 1912-1917

MGE

Referência original	Nova numeração
fls. 14-15	fls. 1984-1985
fls. 19-21	fls. 1986-1988
fls. 22-25	fls. 1988-1992
fls. 26-29	fls. 1993-1996
fls. 51-53	fls. 1997-1999
fls. 55-83	fls. 2000-2028
fl. 84	fl. 2029
fl. 88	fl. 2030
fls. 117-151	fls. 2031-2065
fls. 154-212	fls. 2066-2125
fl. 465	fl. 2126
fls. 564-588	fls. 2127-2151
fls. 595-596	fls. 2152-2153
fl. 665-670	fls. 2155-2160
fl. 686	fl. 2161
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Dados/Diadema/Vendas e Marketing/CONTRATOS/CPTM/Patricia/CPTM - TUE's/Acompanhamento Pagamentos CPTM-Boa Viagem.xls	fls. 2323-2325
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Usuarios/wilson.azevedo/STICK four/FOUR STICK/waj/Contratos/Contratos/modelos de MOU/anotações.doc	fls. 2322
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Usuarios/wilson.azevedo/STICK four/FOUR STICK/waj/Contratos/Contr.Prest.Serv.Forn.Equip.TOMÉ X MITSUI - Final!!.doc	fls. 2306-2321
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2012.pst»2012»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»teixeira»Contrato Original MGE Siemens - Trens série 3000 da CPTM	fls. 2274-2305

Referência original	Nova numeração
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2010.pst»2010»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»teixeira»Contrato Siemens MetroDF	fls. 2243-2273
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2009.pst»2009»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»cptm»CPTM 20 years maintenance concession 5000 PPP	fls. 2240-2242
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Usuarios/ronaldo.moriyama/Outlook Express/Siemens.dbx»CPTM S2100	fls. 2238-2239
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2009.pst»2009»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»matt»Email ref. PPP 5000 para passar para Bernard, Billy, etc.	fls. 2235-2237
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2008.pst»2008»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»teixeira»ENC: [Spam] RES: Medições/Pagamentos - Série 4400	fls. 2231-2234
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2008.pst»2008»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»teixeira»MetroDF - Parcela IESA dos 60 dias de Transição	fls. 2230
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2009.pst»2009»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»jim hartwell»MGE Update	fls. 2226-2229
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Usuarios/wilson.azevedo/STICK four/FOUR STICK/waj/Contratos/Contratos/modelos de MOU/MOU 10 tues - minuta.doc	fls. 2219-2225
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Usuarios/wilson.azevedo/STICK four/FOUR STICK/waj/Contratos/Contratos/modelos de MOU/MOU 48 Tues - minuta.doc	fls. 2215-2218
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2012.pst»2012»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»teixeira»Re: 7000 series MOU	fls. 2197-2214



Referência original	Nova numeração
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2012.pst»2012»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»teixeira»Re: 7000 series MOU	fls. 2172-2196
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2010.pst»2010»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»jim hartwell»Re: ENC: PPP 5000 Bid	fls. 2170-2171
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2009.pst»2009»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»matt»Re: RES: PPP 5000 cob July 3, 2009	fls. 2167-2169
ITEM05_MGE.ad1/ITEM05_MGE:G:\ITEM05_MGE/Servidor 1/Usuarios/ronaldo.moriyama/Outlook Express/CPTM.dbx»Relatório Interno	fls. 2166
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2012.pst»2012»Início de Pastas Particulares»Caixa de entrada»teixeira»RES: MOU Série 7000 (28 de junho de 2012)	fls. 3765-3768
ITEM03_MGE.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/croso/Documents/Arquivos do Outlook/2009.pst»2009»Início de Pastas Particulares»Caixa de Entrada»ronaldo»Siemens	fls. 2164-2165

CAF

Referência original	Nova numeração
fls. 60-61	fls. 2326-2327
fls. 123-127	fls. 3771-3775
fls. 156	fls. 2329
fls. 157-166	fls. 2330-2339
fls. 167-177	fls. 2340-2350
fl. 184	fl. 2355
fls. 185-187	fls. 2356-2358
fls. 188-199	fls. 2359-2370
fls. 203-221	fls. 2373-2391
fls. 277-283	fls. 3776-3782
fls. 351-354	fls. 3758-3761

Referência original	Nova numeração
fls. 360-387	fls. 3726-3753
fls. 420-425	fls. 2392-2397
fls. 430-443	fls. 2398-2411
fl. 447	fl. 2412
fls. 448-451	fls. 2413-2416
fls. 463-465	fls. 2417-2419
fls. 466-473	fls. 2420-2427
fls. 659-677	fls. 2428-2446
fls. 690-692	fls. 2447-2449
fls. 693	fls. 2450
fls. 695-696	fls. 2451-2452
fls. 706	fls. 2453
fls. 707-709	fls. 2454-2456
fls. 712-715	fls. 2457-2460
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/0DED3005-00000A48.eml	fls. 2461-2462
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/121D0929-00000883.eml	fls. 2463-2464
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/19254B4A-0000065E.eml	fls. 2465-2467
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/19B95F63-00000668.eml	fls. 2468-2470
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/1DA94394-00000846.eml	fls. 2471-2478
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Pastas particulares(1).pst/Pastas particulares(1)/Início de Pastas Particulares/Caixa de Entrada/2070	fls. 2479-2480
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/2188609E-00000687.eml	fls. 2481
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/25C507BA-00000378.eml	fls. 2482
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/35F87CE0-00000630.eml	fls. 2483-2484

Referência original	Nova numeração
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/398C459E-0000A33.eml	fls. 2485-2486
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/524951B9-000069B.eml	fls. 2487-2488
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/591B3DD1-000005BD.eml	fls. 2489-2490
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/5AF33F43-00000472.eml	fls. 2491-2492
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/5BDD5884-00000418.eml	fls. 2493-2499
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/5E377A9D-0000032E.eml	fls. 2500-2502
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Inbox/6D585C47-00000951.eml	fls. 2503-2506
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/78216F31-0000064F.eml	fls. 2507
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/790055A5-00000649.eml	fls. 2508-2509
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Bkp E-mail/Sent Items/7DEB1B26-0000061A.eml	fls. 2510-2511
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM21_CAF.ad1/Departamento/Controladoria CAF SP/CARLOS PENNA/CONTÁBEIS E ADM/CONTRATOS/CONTRATOS COMAFER/Acordo-divisão-CONSORCIO COMAFER.xls	fls. 2512-2540
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM16_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/CAF BRASIL/COBRAMAN II/Acordo-divisão-CONSORCIO MANUTENÇÃO.xls	fls. 2541-2550
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM21_CAF.ad1/Departamento/Controladoria CAF SP/CARLOS PENNA/PROJETOS/MANUTENÇÃO/CONSMAC/Acordo-divisão-corrigida CONSMAC 23.10.03.xls	fls. 2551-2573

Referência original	Nova numeração
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Pastas particulares(1).pst/Pastas particulares(1)/Início de Pastas Particulares/Caixa de Entrada/Acordo Interno e Side Letter - Série 7.000.	fls. 2576-2577
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM15_CAF.001/Partition 1/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Paulo Fontenele/AppData/Local/Microsoft/Windows/Temporary Internet Files/Content.Outlook/PRHT161W/Agenor MANTENIMIENTOS (2).xls	fls. 2578-2581
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/archive.pst/archive/Itens Enviados/Cobraman II	fls. 2582-2586
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Bkp Outlook.pst/Pastas Particulares/Início de Pastas Particulares/Itens Enviados/Cobraman II	fls. 2587
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM21_CAF.ad1/Departamento/Controladoria CAF SP/CARLOS PENNA/PROJETOS/MANUTENÇÃO/CONSMAC/Divisão-financeira-12_11_02-Estudo-RevA.xls	fls. 2588-2611
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM21_CAF.ad1/Departamento/Controladoria CAF SP/CARLOS PENNA/BAKUP/Application Data/Identities/{2B46A400-9C9C-11D7-A4C1-FE37D83C271E}/Microsoft/Outlook Express/Itens enviados.dbx/En: Mantenimiento TUE's Serie 2100 (ex Renfe)	fls. 2612
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Pastas particulares(1).pst/Pastas particulares(1)/Início de Pastas Particulares/Itens Enviados/ENC: Ata - Abertura de Preços - Serie 2000	fls. 2613-2617
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Pastas particulares(1).pst/Pastas particulares(1)/Início de Pastas Particulares/Itens Enviados/ENC: Ata de Sessão Publica - Séries: 2000/2100/3000/2070	fls. 2618-2629
CAF_Seleccionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/archive.pst/archive/Início de Pastas Particulares/Itens Enviados/ENC: COMAFER - Subcontratação de Revisão Geral	fls. 2630-2661

Referência original	Nova numeração
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM21_CAF.ad1/Departamento/Controladoria CAF SP/CARLOS PENNA/Application Data/Identities/{678EBA00-3B14-11D6-AF63-B1613B9F6923}/Microsoft/Outlook Express/Itens excluídos.dbx/Fw: Cofesbra	fls. 2662-2664
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/bkp uribe/My Documents/Sao Paulo/Mantenimiento Cofesbra.eml	fls. 3725
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Pastas particulares(1).pst/Pastas particulares(1)/Início de Pastas Particulares/Caixa de Entrada/Mantenimientos CPTM	fls. 2665
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM18_CAF.001/Partition 2/NONAME [NTFS]/[root]/Users/Uribe/Documents/Arquivos do Outlook/Pastas particulares(1).pst/Pastas particulares(1)/Início de Pastas Particulares/Itens Enviados/Mantenimientos São Paulo	fls. 2666
CAF_Selecionados.ad1/[root]/ITEM19_CAF.001/Partition 2/OS [NTFS]/[root]/Users/Norma/AppData/Local/Microsoft/Outlook/Outlook.pst/Pastas Particulares/Início de Pastas Particulares/Itens Enviados/Planilha	fls. 3763-3764
CAF_Selecionados.ad1/[root]/Item17-2_CAF.001/Partition 2/Windows7_OS [NTFS]/[root]/Program Files (x86)/IBM/Lotus/Notes/Data/Brasil.nsf/(\$All)/Reparto contratos Mantenimiento CPTM [4CD4E]/Reparto CPTM.xls	fls. 3762

Bombardier

Referência original	Nova numeração
fls. 91-93	fls. 2667-2669
fls. 104	fls. 2670
fls. 144-157	fls. 2671-2684
fls. 204	fls. 2685
fls. 206	fls. 2686
fls. 209	fls. 2687
fls. 284-351	fls. 2688-2755
fls. 639-642	fls. 2756-2759
fls. 635	fls. 2760
fls. 646-690	fls. 2761-2805
fls. 718-737	fls. 2808-2827

Referência original	Nova numeração
fls. 899-903	fls. 2828-2832
fls. 1164-1185	fls. 2833-2854
fls. 1228-1232	fls. 2855-2859
fls. 1353-1357	fls. 2860-2864
fls. 1361-1365	fls. 2865-2869
fls. 1491-1498	fls. 2870-2877
fls. 58-66 (autos 2)	fls. 2878-2886
fls. 150-192 (autos 2)	fls. 2887-2929
fls. 193-213 (autos 2)	fls. 2930-2950
fls. 287-290 (autos 2)	fls. 2951-2954
fls. 291-296 (autos 2)	fls. 2955-2960
fls. 297-299 (autos 2)	fls. 2961-2963
fls. 303-307; fls. 308-312; fls. 317-321; fls. 322-325; fls. 353-356; fls. 364-367; fls. 419-423; fls. 479-482; fls. 509-517. (autos 2)	fls. 2964-3008
ITEM07_BOMBARDIER.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/ncabral/Desktop/Archive notes/a_btmail.nsf»[other1]»CMSP Linha 1_ Compromisso de Constituição de Consórcio e Acordo comercial entre Tejofran, BT, Temoinsa e Mitsui [6CE6]	fls. 3011-3036
ITEM07_BOMBARDIER.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/ncabral/Desktop/Archive notes/a_btmail.nsf»(\$All)»CMSP Line 1 Pre- Division Review - Documents [6CE2]	fls. 3037-3142
ITEM06_BOMBARDIER.001/Partition 1/SOE [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ecampane/Local Settings/Application Data/Lotus/Notes/Data/archive/a_ECAMPANE.nsf»All by Size»CPTM serie 2000 - RAM-LCC documentation [14BFA]	fls. 3143-3445
ITEM06_BOMBARDIER.001/Partition 1/SOE [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ecampane/Local Settings/Application Data/Lotus/Notes/Data/archive/a_ECAMPANE.nsf»(\$All)»Fw: CPTM Line 8 _MOU _with the changes discussed during the call of today among Group, SF, Division and AT [AB7A]	fls. 3448-3466
ITEM06_BOMBARDIER.001/Partition 1/SOE [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ecampane/Local Settings/Application Data/Lotus/Notes/Data/archive/a_ECAMPANE.nsf»All by Size»Fw: CPTM Maintenance _ Draft BB [14D92]	fls. 3467-3596
ITEM07_BOMBARDIER.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/ncabral/Desktop/Archive notes/a_btmail.nsf»(\$Sent)»Fw: PPP 5000 [3BDA]	fls. 3597

Referência original	Nova numeração
ITEM06_BOMBARDIER.001/Partition 1/SOE [NTFS]/[root]/Documents and Settings/ecampane/Local Settings/Application Data/Lotus/Notes/Data/archive/a_ECAMPANE.nsf»(\$All)»Re: CMSP Line1 _Compromisso de constituição de Consórcio - duas versões: uma com divisão de escopo, outra sem e IN DNRC com normas para consórcios [939A]	fls. 3598-3623
ITEM07_BOMBARDIER.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/ncabral/Desktop/Archive notes/a_btmail.nsf»[other1]»Re: CMSP Linha 1_MOU - informação solicitada [6A5E]	fls. 3624-3626
ITEM07_BOMBARDIER.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/ncabral/Desktop/Archive notes/a_btmail.nsf»(\$Sent)»Re: Metro SP Linha 1 e 3 - Proposta Revisada [4A76]	fls. 3627-3629
ITEM05_BOMBARDIER.001/Partition 2/DATA [NTFS]/[root]/My Documents/SER/Rest of the world/Brésil/WB CPTM 96 EMUs.doc	fls. 3630-3648

Renato Ely

Referência original	Nova numeração
fls. 232-244	fls. 3701-3713
fls. 247-254	fls. 3659-3666
fls. 533-546	fls. 3667-3680
fls. 632-639	fls. 3681-3688
fls. 675-677	fls. 3689-3691

TCBR

Referência original	Nova numeração
fl. 37	fl. 3692
fls. 98-99	fls. 3693-3694
fl. 166	fl. 3695
fl. 217	fl. 3696
fls. 242-244	fls. 3697-3699
fl. 261	fl. 3700

6. Cumpre destacar que, no momento da extração das cópias dos documentos eletrônicos, as cópias dos objetos apreendidos (HD, CD e DVD) foram salvas com nomes próprios, conforme consta nos Termos de Extração de Cópias e Devolução de Originais. Tal denominação pode ser vista na parte inicial dos caminhos dos documentos eletrônicos acima indicados (e.g. ITEM06_BOMBARDIER.001). A lista abaixo relaciona os materiais apreendidos com as denominações que lhe foram dadas:

MGE

- Item 02 – Notebook do Sr. Daniel Souza – Gerente de vendas
- Item 03 – HD do Carlos Alberto Rosso – Diretor Geral
- Item 04 – Notebook do Sr. Carlos Teixeira – Diretor comercial
- Item 05 – Arquivos e emails do Servidor de dados da empresa
- Item 14 – 01 DVD pertencente ao José Carrasco – sala diretoria

Temoinsa

- Item 01 – Notebook Wilson Dare - Diretor
- Item 02 – HD Wilson Dare - Diretor
- Item 03 – HD Nádia Forcinetti de Lior - Secretaria da Diretoria
- Item 04 – Notebook sala de Reuniões
- Item 06 – HD David Lopes - Diretor Administrativo
- Item 13 – HD Sala de Alessandro Pinto
- Item 14 – CDs
- Item 20 – CDs e DVDs

Tejofran

- Item 04 – HD Ricardo Lopes - Departamento Comercial
- Item 05 – HD Marcos José Ribeiro - Departamento Comercial
- Item 06 – HD Manoel Carlos do Rio Filho - Superintendente Ferrovias
- Item 08 – HD Telmo Porto - Diretor (também foram gravados arquivos e emails de diversos usuários do servidor)

Alstom

BANDEIRANTES

- Item 01 – Pendrive – Marcos Costa presidente
- Item 02 – HD – Marco Contin – Diretor geral de transportes
- Item 03 – HD – Luiz Fernando Ferrari – Dir. Comercial
- Item 04 – HD – Vagner Ribeiro – Gerente desenvolvimento de negocios
- Item 05 – Servidor de email

Cds
Item 01, 05, 11
LAPA
Item 01 – Servidor
Item 2 – CDs
Item 04 -
Item 05 – Notebook Fernando Niero de Sousa

IESA

Item 11 – Notebook Luiz Alvaro Assumpção Neto - Gerencia Comercial
Item 12 – HD Dionísio Leleis F da Silva Filho - Diretoria de Relações com investidores
Item 13 – HD Rodolfo Adriani - Diretor da TT

Mitsui

Item 10 – Arquivos do servidor (pastas SAOMT e SAOZZ)
Item 11.1 – Notebook Genta Murai - Diretor do Dep. de transportes
Item 11.2 – Notebook Alexandre Carmona Cortes - Gerente do Dep. de transportes

TTrans

TTRANS 01

Item 14 – Notebook Fernando Rebelo Wadt – Coordenador de Contratos
Item 15 – Notebook José Roberto de Almeida e Silva – Diretor Financeiro e Administrativo
Item 16 – Notebook de Freude Erasmo de Araújo - Diretor de Sistemas Eletrônicos

TTRANS 02

Item 17 – HD Maria das Graças Fiuza Gurgel - Assistente da Presidência
Item 18 – HD José Manoel Ginjo – Diretor de Sistemas Fixo
Item 19 – HD Oswaldo Minoru Naimatsu – Coordenador de Contratos
Item 20 – Arquivos de dados do Servidor

Bombardier

Item 05 – HD André Guyvarch - Presidente
Item 06 – HD Edyval Campanelli – Gerente de proposta
Item 07 – HD Nelson Cabral- Diretor Comercial
Item 08 – HD Eduardo Saccaro – Diretor Comercial

Item 09 (criptografado) – HD Marco Villano – Gerente Comercial de Sinalização
Item 10 – HD Elainer Almeida – Analista Comercial
Item 11 – HD Servidor

CAF

CAF 01

CDs Hortolândia – David Cabezon
Item 15 – HD Sala do Presidente
Item 16 – HD Carlos Penna
Item 17.1 – HD Paloma Regina Torres – Sala Andoni Sarasola
Item 17.2 – HD Andoni Sarasola

CAF 02

Item 18 – HD Jose Manoel Uribe
Item 19 – HD Norma da Matta – Sala Ricardo Sanches
Item 20 – HD Unai Echarri – Sala Ricardo Sanches
Item 21 – Servidor da empresa

Serveng

SERVENG 01

Item 11 – HD Paulo Twiaschor – Diretor Comercial
Item 12 – HD Antonio Pace – Diretor de Engenharia
Item 13 – HD Moises Smaire – Diretor de Obras
Item 14 – HD Marcelo de Souza Ribeiro – vice Presidente institucional

SERVENG 02

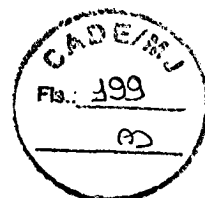
Item 15 – HD Tadeu Penido - Presidente
Item 16 – HD Julio Cesar Borges – Vice Presidente Borges
Item 17 – Bruno Villani – Superintendente de Obras
Item 18 – HD Dante Funaro – Gerente Comercial
Item 19 – HD Servidor

7. Por fim, destaca-se que a seleção prévia empreendida não limita ou de qualquer forma impede nova análise do material originalmente obtido, sendo assegurado aos representados, em tais situações, oportunidade de se manifestarem a respeito de novos documentos porventura colacionados, nos termos do parágrafo único do art. 52 do Regimento Interno do CADE.

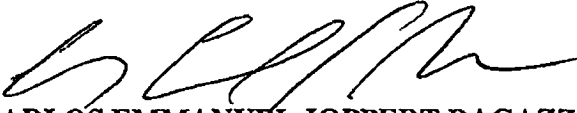
DESPACHO DO SUPERINTENDENTE-GERAL

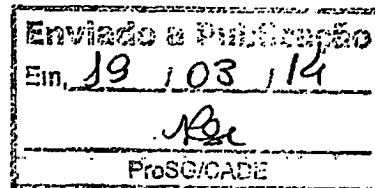
Em 19 de março de 2014

Nº 301. Ref.: Inquérito Administrativo nº 08700.004617/2013-41. Representante: Cade *ex officio*. Representados: Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil; Bombardier Transportation Brasil Ltda.; CAF Brasil Indústria e Comércio; Caterpillar Brasil Ltda.; ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.; Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.; Hyundai-Rotem Co. Ltd.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; Mitsui & Co Ltd.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; PROCINT – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.; Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; Siemens Ltda.; TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoinsa do Brasil Ltda.; Trans Sistemas de Transportes S.A.; Adagir de Salles Abreu Filho; Agenor Marinho Contente Filho; Albert Fernando Blum; Alexander Flegel; Alvaro Colomer; Amador Francisco Rodriguez Peñin; Ana Giros; Andoni Sarasola Altuna; Andras Mukics Mesics; Antoine Riviere; Antonio Charro; Antonio Dias Felipe; Antonio Oporto; Arthur Gomes Teixeira; Barry Howe; Begofia García Vázquez; Ben-Hur Coutinho Viana de Souza; Bertrand Delpierre; Bertrand Lenne; Carlos Alberto Alves Roso; Carlos Alberto Penna Leopoldo; Carlos Eduardo Teixeira; Cesar Ponce de Leon; Daniel Mischa Leibold; David Lopes; Denis Girault; Dirk Schönberger; Edgard Camargo de Toledo Filho; Edson Assini; Edson Yassuo Hira; Eduardo Cesar Basaglia; Edyval Antônio Campanelli Junior; Everton Rheinheimer; Felix Fernandez; Fernando Arizmendi; Fleury Pissaia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Friedrich Smaxwill; Geraldo Phillipe Hertz Filho; German Corcho Garcia; Haroldo Oliveira de Carvalho; Herbert Hans Steffen; Homero Lobo de Vasconcellos; Ibon Garcia; Iñigo Celigueta; Isidro Ramon Fondevilla Quinonero; Jan-Malte Hans Jochen Orthmann; Jean Marc de Reviere; Jose Alcaide Moreno; José Manuel Uribe Regueiro; José Ricardo Garcia Valladão; Juan Maria Iniguez; Juarez Barcellos Filho; Júlio César Leitão; Katharine Edge; Laurent Lumbroso; Lothar Dill; Ludwig Scheele; Luis Giralt; Luiz Antonio Taulois da Costa; Luiz Fernando Ferrari; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcelo Zugaiar dos Santos; Marco Antônio Barreiro Contin; Marco Vinicius Barbi Missawa; Marcos José Ribeiro; Maria Aparecida R. Bartholetti; Masao Suzuki; Massimo Andrea Giavina Bianchi; Maurício Evandro Chagas Memória; Michael Kerling; Michele Viale; Miguel Sagarra; Moises Smaire Neto; Murilo Rodrigues da Cunha; Nelson Branco Marchetti; Newton José Leme Duarte; Patrick Houlgatte; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Munck Machado; Paulo Roberto Stuart; Paulo Rubens Fonetente Albuquerque; Peter Andreas Golitz; Peter Rathgeber; Philippe Dufosse;



Philippe Delleur; Reinaldo Goulart de Andrade; Renato Grillo Ely; Ricardo Mario Lamenza; Rinaldo Marques Tsuruda; Robert Weber; Rodolfo Sergio Canas; Rodrigo Otávio Lobo da Costa; Ronaldo Cavaleri; Ronaldo Hikari Moriyama; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; Serge Van Themsche; Sergio Valente Lombardi; Stephanie Brun-Brunet; Telmo Giolito Porto; Thibault Desteract; Wagner Ibarrola; Wagner Ribeiro; Wilson Daré; Woo Dong Ik; Xavier Boisgontier; Yves Robert Alfred Antonini. Advogados: Luiz Fernando Ulhôa Cintra; Bárbara Mendes Lôbo; Caio Mário da Silva Pereira Neto; Paulo Leonardo Casagrande; Ivan Henrique Moraes Lima; Leonardo Lima Cordeiro; Wellington Coelho Trindade; Leonardo Aparecido Reis Brasil; Leonardo Maniglia Duarte; Olavo Zago Chinaglia; Patrícia Agra Araujo; Eduardo Cavalcante Gauche; Carla Maria Martins Gomes; Fernando Augusto Pinto; Ricardo Noronha Inglês de Souza; Stefanie Christine Schmitt; Adriana Mourão Nogueira; Pedro Sérgio Costa Zanotta; Paola Petrozziello Pugliese; Henrique de Paula Borges; Daniel Oliveira Andreoli; Patricia Bandouk Carvalho; Luiz Carlos Lopes Madeira; Marcia Lyra Bergamo; Braz Martins Neto; Mônica Moya Martins Wolff e outros. Acolho a Nota Técnica nº 81, aprovada pelo Superintendente Adjunto, Dr. Diogo Thomson de Andrade, e, com fulcro no §1º do art. 50, da Lei nº 9.784/99, integro as suas razões à presente decisão, inclusive como sua motivação. Pelos fundamentos apontados na Nota Técnica, decido pela instauração de Processo Administrativo, nos termos do art. 13, inc. V, e art. 69 e seguintes, da Lei nº 12.529/2011 c/c. art. 146 e seguintes do Regimento Interno do Cade, em face dos Representados supramencionados, a fim de investigar as condutas passíveis de enquadramento nos artigos 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. Notifiquem-se os Representados, nos termos do art. 70 do referido diploma legal, para que apresentem defesa no prazo de 30 (trinta) dias. Neste mesmo prazo, os Representados deverão especificar e justificar as provas que pretendem sejam produzidas, as quais serão analisadas nos termos do art. 155 do Regimento Interno do Cade. Caso o Representado tenha interesse na produção de prova testemunhal, deverá declinar na peça de defesa a qualificação completa de até 3 (três) testemunhas, a serem ouvidas na sede do Cade, conforme previsto no art. 70 da Lei nº 12.529/2011 c.c. art. 155, §2º, do Regimento Interno do Cade. Publique-se.


CARLOS EMMANUEL JOPPERT RAGAZZO
Superintendente-Geral



PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 08700.004617/2013-41

Representante: CADE *ex officio*

Representados: Alston Brasil Energia e Transporte e outros.

Advogados: Leonor Augusta Giovine Cordovil, Carolina Saito da Costa, Patricia Agra Araujo, Érica Bastos da Silveira Cassini, Daniel Marcelino, Ana Cecilia Pires Santoro, Paola Regina Petrozziello Pugliese, Aylla Mara de Assis, Adriana Mourão Nogueira, Ariovaldo Barbosa Pires Júnior, Luiz Carlos Seixas, Marcello Alencar de Araújo, Priscila Brolio Gonçalves, Andrea Fabrino Hoffmann Formiga, Luiz Fernando Prado de Miranda, Flávio Luiz Yarshell, Frederico Centeno Dutra, Rodrigo Zingales Oller do Nascimento, Daniel Oliveira Andreoli, Marcelo Mendes Montragio, Ricardo Noronha Inglez de Souza, Luciana Dutra de Oliveira Silveira, Aluizio José de Almeida Cherubini, José Manoel de Arruda Alvim Netto, Leonardo Maniglia Duarte, Rodrigo da Silva Alves dos Santos, Karen Ramos de Luna, Joao Paulo Fernandes de Carvalho, Luiz Carlos Lopes Madeira, Marcia Lyra Bergamo, Bruno Soares de Alvarenga, Anderson Alves de Albuquerque, André Marques Gilberto, Schermann Chystie Miranda e Silva, Bárbara Mendes Lôbo, Carla Maria Martins Gomes, Fernando Augusto Pinto, Leonardo Lima Cordeiro, Ivan Henrique Moraes Lima, Braz Martins Neto, Mônica Moya Martins Wolff, Thiago Brügger da Bouza, Stephanie Passos Guimarães, Eduardo Humberto Dalcamim, Bruno de Siqueira Pereira, Fabíola Carolina Lisboa Cammarota de Abreu, Luciano Inácio de Souza e outros.

VERSÃO PÚBLICA

Nota Técnica n.º 230 Superintendência-Geral

EMENTA: Requerimento de intervenção de terceiros. Deferimento e delimitação do âmbito da intervenção.

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de análise de requerimentos de intervenção de terceiros protocolados por Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM no âmbito do presente processo administrativo, instaurado para

apurar suposto cartel no mercado de licitações públicas relativas a projetos de metrô e/ou trens e sistemas auxiliares.

2. Os pedidos foram inicialmente formulados ainda durante a fase processual de Inquérito Administrativo, mais precisamente, em 30/09/2013, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e 04/10/2013, pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. Após consulta à Procuradoria Federal Especializada junto ao Cade (ProCade), esta Superintendência-Geral (SG/Cade) decidiu pela postergação da análise dos pedidos, tendo em vista que, nos termos do parecer proferido pelo órgão consultivo, a Lei 12.529/11 somente admitiria a intervenção de terceiros no âmbito de processos administrativos, ou seja, após a formação da relação jurídica, sob o crivo do contraditório (fls. 01/17 do "Apenso Metrô" e fls. 01/60 do "Apenso CPTM").

3. Com a devida instauração do processo administrativo, em 26 e 27/03/2014, respectivamente a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ renovaram seus pedidos de intervenção (fls. 18/24 do "Apenso Metrô" e fls. 61/84 do "Apenso CPTM"). Novamente consultada, a ProCade dessa vez manifestou-se pelo deferimento dos pedidos, registrando, todavia, que (fls. 25/32 do "Apenso Metrô" e fls. 85/92 do "Apenso CPTM"):

"a) As alegações deduzidas pelo interveniente deverão ater-se especificamente ao objeto do processo administrativo destinado à imposição de sanções em razão da suposta prática de infrações contra a ordem econômica;

b) Cabe à autoridade antitruste avaliar a relevância ou não das contribuições dadas pelo terceiro para o julgamento do processo administrativo;

c) A autoridade condutora do processo administrativo tem a prerrogativa de velar pela adequada tramitação do feito, de modo a evitar que a intervenção de um terceiro prejudique o regular andamento dos processos."

4. Em razão do Parecer proferido pela ProCade, em 16/04/2014, esta SG/Cade oficiou as requerentes solicitando que delimitassem o interesse no objeto do processo (fls. 41/42 do "Apenso Metrô" e fls. 93/94 do "Apenso CPTM"), o que foi respondido em 30/04/2014 e 13/05/2014, respectivamente pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (fls. 43/46 do "Apenso Metrô" e fls. 95/96 do "Apenso CPTM").

5. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ assim se manifestou:

"(...) seu interesse no objeto do processo diz respeito ao conhecimento do que será averiguado na investigação, **possibilitando que tome ciência dos fatos que dizem respeito às suas contratações, adote providências cabíveis para apuração de eventual responsabilidade e aperfeiçoe seus procedimentos internos**, visando evitar possíveis fraudes futuras.

Uma eventual atuação irregular de licitantes que participaram de certames licitatórios desta Companhia, conduzem-na a uma posição de vítima, com o dever

de ser informada e o direito de se manifestar, como qualquer vítima em qualquer procedimento, seja ele judicial ou administrativo.

A intervenção da Companhia em momento algum tem como objetivo comprometer a adequada tramitação do feito. De mais a mais, sua atuação será conduzida pela própria autoridade condutora do processo; logo, eventual manifestação será avaliada por esta, exercendo a sua prerrogativa de velar pela adequada tramitação do feito." (grifos no original)

6. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, por sua vez, manifestou-se nos termos abaixo:

"a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos tem interesse, tão somente, no conteúdo do processo administrativo atinente aos contratos e processos licitatórios em que conste como parte.

Assim, para que seja viabilizada a intervenção, é a presente para requerer acesso a tal conteúdo específico do processo, tanto na forma física, como pelo sistema 'SisCade', garantido o direito de manifestação a respeito das notas técnicas correspondentes."

7. Em 10/07/2014, esta SG/Cade solicitou que a ProCade se manifestasse sobre possibilidade de que a intervenção se desse conforme o interesse das Requerentes, nos termos expressos acima, considerando a existência nos autos de documentação de acesso restrito aos Representados oriunda de Acordo de Leniência com cláusula de confidencialidade e de ações cautelares de busca e apreensão com decisões pela manutenção do sigilo do material apreendido (fls. 47 do "Apenso Metrô" e fls. 97 do "Apenso CPTM").

8. Em resposta, em 23/07/2015, a ProCade proferiu os Pareceres 232/2014 e 231/2014, manifestando-se, em síntese, no sentido de que (fls. 43/70 do "Apenso Metrô" e fls. 98/120 do "Apenso CPTM"):

"a) seja indeferido, ao terceiro interessado, o acesso aos documentos confidenciais constantes do processo, incluindo os que dizem respeito ao Acordo de Leniência;

b) seja indeferido o acesso, pelo terceiro interessado, aos documentos apreendidos no bojo da medida cautelar de busca e apreensão, nos termos da fundamentação acima expendida"

9. É o relatório

II. ANÁLISE

10. Em consonância com os Pareceres da Procade referidos no relatório, sugere-se que os pedidos de intervenção de terceiros formulados sejam deferidos e que Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM sejam admitidas como terceiras interessadas nos presentes autos.

11. No entanto, tendo em vista que, nos termos da legislação aplicável, os autos do presente processo são de acesso restrito aos Representados, de modo a garantir que a intervenção não venha a prejudicar a adequada tramitação do feito, sugere-se que, durante a instrução do processo nesta SG/Cade, a intervenção seja delimitada da seguinte forma:

- (i) as intervenientes poderão acompanhar o andamento do processo por meio do sistema SisCade;
- (ii) as intervenientes não poderão ter acesso aos documentos oriundos do Acordo de Leniência, os quais são protegidos por cláusula de confidencialidade, conforme determinado pela legislação aplicável;
- (iii) as intervenientes somente poderão ter acesso a documentos oriundos de busca e apreensão mediante a devida autorização judicial;
- (iv) as intervenientes poderão ter acesso às versões públicas das notas técnicas proferidas pela SG/Cade que tenham em seu conteúdo referência a processos licitatórios conduzidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ ou pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, bem como a todos os demais documentos e atos processuais que venham a ser juntados nos autos públicos do processo administrativo;
- (v) as intervenientes, querendo, poderão se manifestar sobre referidas notas técnicas ou outros documentos e atos processuais a que tenham acesso, o que deverá ser feito nos autos públicos do presente processo, sem prejuízo de apresentarem versão de acesso restrito das manifestações, quando aplicável, nos termos do Regimento Interno do Cade;

12. Desde já, sugere-se o encaminhamento às intervenientes da nota técnica de instauração do presente processo para que, querendo, manifestem-se no prazo de 15 (quinze) dias.

13. Aos autos "Apenso Metrô" e "Apenso CPTM" referidos na presente nota sugere-se que seja conferido acesso a todos os representados.

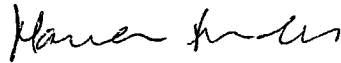
III. CONCLUSÃO

14. Diante do exposto, sugere-se a admissão da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM como terceiras interessadas aptas a intervir no presente feito nos termos acima delimitados. Sugere-se, ainda, o encaminhamento às intervenientes da nota técnica de instauração do presente processo para que, querendo, manifestem-se no prazo de 15 (quinze) dias. Finalmente, sugere-se que os autos "Apenso Metrô" e "Apenso CPTM" sejam tratados como autos de acesso restrito a todos os representados.

Estas as conclusões.

Encaminhe-se ao Sr. Superintendente Adjunto.

Brasília, 15 de agosto de 2014.

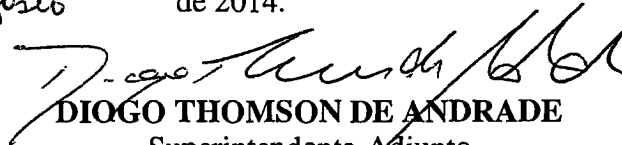


MARCELA CAMPOS GOMES FERNANDES
Coordenadora-Geral de Análise Antitruste 7

De acordo.

Encaminhe-se ao Sr. Superintendente-Geral Interino.

Brasília, 15 de agosto de 2014.

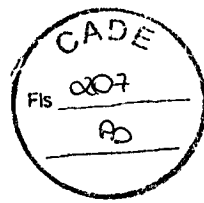


DIOGO THOMSON DE ANDRADE
Superintendente-Adjunto

DESPACHO DO SUPERINTENDENTE-GERAL

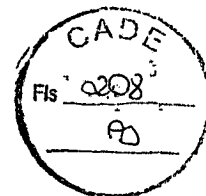
Em 15 de agosto de 2014.

Nº 966. Ref.: Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41. Representante: Cade *ex officio*. Representados: Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil; Bombardier Transportation Brasil Ltda.; CAF Brasil Indústria e Comércio; Caterpillar Brasil Ltda.; ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.; Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.; Hyundai-Rotem Co. Ltd.; IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.; MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários Ltda.; Mitsui & Co Ltd.; MPE – Montagens e projetos especiais S.A.; PROCINT – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.; Serveng-Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia; Siemens Ltda.; TCBR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; Temoinsa do Brasil Ltda.; Trans Sistemas de Transportes S.A.; Adagir de Salles Abreu Filho; Agenor Marinho Contente Filho; Albert Fernando Blum; Alexander Flegel; Alvaro Colomer; Amador Francisco Rodriguez Peñin; Ana Giros; Andoni Sarasola Altuna; Andras Mukics Mesics; Antoine Riviere; Antonio Charro; Antonio Dias Felipe; Antonio Oporto; Arthur Gomes Teixeira; Barry Howe; Begoña García Vázquez; Ben-Hur Coutinho Viana de Souza; Bertrand Delpierre; Bertrand Lenne; Carlos Alberto Alves Roso; Carlos Alberto Penna Leopoldo; Carlos Eduardo Teixeira; Cesar Ponce de Leon; Daniel Mischa Leibold; David Lopes; Denis Girault; Dirk Schönberger; Edgard Camargo de Toledo Filho; Edson Assini; Edson Yassuo Hira; Eduardo Cesar Basaglia; Edyval Antônio Campanelli Junior; Everton Rheinheimer; Felix Fernandez; Fernando Arizmendi; Fleury Pissaia; Francisco de Assiz Perroni; Francisco Essi Amigo; Friedrich Smaxwill; Geraldo Phillipe Hertz Filho; German Corcho Garcia; Haroldo Oliveira de Carvalho; Herbert Hans Steffen; Homero Lobo de Vasconcellos; Ibon Garcia; Iñigo Celigueta; Isidro Ramon Fondevilla Quinonero; Jan-Malte Hans Jochen Orthmann; Jean Marc de Reviere; Jose Alcaide Moreno; José Manuel Uribe Regueiro; José Ricardo Garcia Valladão; Juan Maria Iniguez; Juarez Barcellos Filho; Júlio César Leitão; Katharine Edge; Laurent Lumbroso; Lothar Dill; Ludwig Scheele; Luis Giralt; Luiz Antonio Taulois da Costa; Luiz Fernando Ferrari; Manuel Carlos do Rio Filho; Marcelo Zugaiar dos Santos; Marco Antônio Barreiro Contin; Marco Vinicius Barbi Missawa; Marcos José Ribeiro; Maria Aparecida R. Bartholetti; Masao Suzuki; Massimo Andrea Giavina Bianchi; Maurício Evandro Chagas Memória; Michael Kerling; Michele Viale; Miguel Sagarra; Moises Smaire Neto; Murilo Rodrigues da Cunha; Nelson Branco Marchetti; Newton José Leme Duarte; Patrick Houlgatte; Paulo José de Carvalho Borges Junior; Paulo Munck Machado; Paulo Roberto Stuart; Paulo Rubens Fonetlenle Albuquerque; Peter Andreas Golitz; Peter Rathgeber; Philippe Dufosse; Philippe Delleur; Reinaldo Goulart de Andrade; Renato Grillo Ely; Ricardo Mario



Lamenza; Rinaldo Marques Tsuruda; Robert Weber; Rodolfo Sergio Canas; Rodrigo Otávio Lobo da Costa; Ronaldo Cavalieri; Ronaldo Hikari Moriyama; Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda; Ruy Marcos Grieco; Serge Van Themsche; Sergio Valente Lombardi; Stephanie Brun-Brunet; Telmo Giolito Porto; Thibault Desteract; Wagner Ibarrola; Wagner Ribeiro; Wilson Daré; Woo Dong Ik; Xavier Boisgontier; Yves Robert Alfred Antonini. Advogados: Luiz Fernando Ulhôa Cintra; Bárbara Mendes Lôbo; Caio Mário da Silva Pereira Neto; Paulo Leonardo Casagrande; Ivan Henrique Moraes Lima; Leonardo Lima Cordeiro; Wellington Coelho Trindade; Leonardo Aparecido Reis Brasil; Leonardo Maniglia Duarte; Olavo Zago Chinaglia; Patrícia Agra Araujo; Eduardo Cavalcante Gauche; Carla Maria Martins Gomes; Fernando Augusto Pinto; Ricardo Noronha Inglês de Souza; Stefanie Christine Schmitt; Adriana Mourão Nogueira; Pedro Sérgio Costa Zanotta; Paola Petrozziello Pugliese; Henrique de Paula Borges; Daniel Oliveira Andreoli; Patricia Bandouk Carvalho; Luiz Carlos Lopes Madeira; Marcia Lyra Bergamo; Braz Martins Neto; Mônica Moya Martins Wolff e outros. Advogados: Leonor Augusta Giovine Cordovil, Carolina Saito da Costa, Patricia Agra Araujo, Érica Bastos da Silveira Cassini, Daniel Marcelino, Ana Cecília Pires Santoro, Paola Regina Petrozziello Pugliese, Aylla Mara de Assis, Adriana Mourão Nogueira, Ariovaldo Barbosa Pires Júnior, Luiz Carlos Seixas, Marcello Alencar de Araújo, Priscila Brolio Gonçalves, Andrea Fabrino Hoffmann Formiga, Luiz Fernando Prado de Miranda, Flávio Luiz Yarshell, Frederico Centeno Dutra, Rodrigo Zingales Oller do Nascimento, Daniel Oliveira Andreoli, Marcelo Mendes Montragio, Ricardo Noronha Inglês de Souza, Luciana Dutra de Oliveira Silveira, Aluizio José de Almeida Cherubini, José Manoel de Arruda Alvim Netto, Leonardo Maniglia Duarte, Rodrigo da Silva Alves dos Santos, Karen Ramos de Luna, Joao Paulo Fernandes de Carvalho, Luiz Carlos Lopes Madeira, Marcia Lyra Bergamo, Bruno Soares de Alvarenga, Anderson Alves de Albuquerque, André Marques Gilberto, Schermann Chystie Miranda e Silva, Bárbara Mendes Lôbo, Carla Maria Martins Gomes, Fernando Augusto Pinto, Leonardo Lima Cordeiro, Ivan Henrique Moraes Lima, Braz Martins Neto, Mônica Moya Martins Wolff, Thiago Brügger da Bouza, Stephanie Passos Guimarães, Eduardo Humberto Dalcamin, Bruno de Siqueira Pereira, Fabíola Carolina Lisboa Cammarota de Abreu, Luciano Inácio de Souza e outros. Acolho a Nota Técnica nº 230, aprovada pelo Superintendente Adjunto, Dr. Diogo Thomson de Andrade, e, com fulcro no §1º do art. 50, da Lei nº 9.784/99, integro as suas razões à presente decisão, inclusive como sua motivação. Pelos fundamentos apontados na Nota Técnica, decido pela admissão da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM como terceiras interessadas aptas a intervir no presente feito nos termos delimitados na nota técnica. Decido, ainda, pelo encaminhamento às intervenientes da nota técnica de instauração do presente processo para que, querendo, manifestem-se no prazo de 15 (quinze) dias. Outrossim, decido que autos "Apenso Metrô" e "Apenso CPTM" deverão ser tratados como autos de acesso restrito a todos os representados. Publique-se.


EDUARDO FRAIDE RODRIGUES
Superintendente-Geral, Interino



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA
SUPERINTENDÊNCIA-GERAL

Ofício nº 33⁴⁵ /2014/CG-7/SG/CADE

Brasília, 15 de agosto de 2014.

Aos Srs. Procuradores Legais de
COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ
Drs. Vinício Volpi Gomes, Janaina Schoenmaker e Carlos Alberto Cancian
Rua Augusta, 1626, Bairro Cerqueira César
São Paulo/SP, CEP 01304-902

Assunto: **Requisição de Intervenção de Terceiros**

(Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41)

Prezados Procuradores Legais,

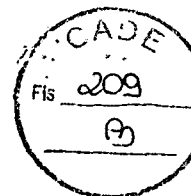
1. Informo que, nos termos do despacho e da nota técnica em anexo, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ foi admitida como terceira interessada apta a intervir no presente feito.
2. Aproveito a oportunidade para encaminhar cópia da nota técnica de instauração do Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41 para que a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, querendo, manifeste-se no prazo de 15 dias, a contar do recebimento do presente ofício.

Atenciosamente,


DIOGO THOMSON DE ANDRADE
Superintendente-Adjunto



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA
SUPERINTENDÊNCIA-GERAL



Ofício nº 3346 /2014/CG-7/SG/CADE

Brasília, 15 de agosto de 2014.

Aos Srs. Procuradores Legais de
COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS
Drs. Rogério Felipe da Silva e Carolina Magnani Hiromoto
Rua Boa Vista, 185, Centro da Capital do Estado de São Paulo
São Paulo/SP, CEP 01014-001

Assunto: **Requisição de Intervenção de Terceiros**
(Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41)

Prezados Procuradores Legais,

1. Informo que, nos termos do despacho e da nota técnica em anexo, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM foi admitida como terceira interessada apta a intervir no presente feito.
2. Aproveito a oportunidade para encaminhar cópia da nota técnica de instauração do Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41 para que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, querendo, manifeste-se no prazo de 15 dias, a contar do recebimento do presente ofício.

Atenciosamente,


DIOGO THOMSON DE ANDRADE
Superintendente-Adjunto



**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA
SUPERINTENDÊNCIA GERAL
SETOR PROCESSUAL**

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 06 dias do mês de Novembro de 2014, procedemos ao encerramento do 1º volume do Apartado Público do Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41 abrindo-se o 2º volume.


Maria Rosinalva Alves Miguel
Chefe de Serviço de Registro Processual