



**Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP**  
**Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE**

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 3º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504  
 Telefone: (61) 3221-8472 - www.cade.gov.br

**Processo Administrativo nº 08700.004617/2013-41 (Apartado Restrito nº 08700.011937/2014-39)**

**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, Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda, Hyundai-Rotem Co. Ltd., IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A., MGE Equipamentos e Serviços Rodoviários Ltda, Mitsui & Co. (Brasil) S.A., 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, TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A, Temoina do Brasil Ltda, Trans Sistemas de Transportes S.A, Lucy Elisabete Pereira Teixeira (representando ConsTech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.), Adagir de Salles Abreu Filho, Albert Fernando Blum, Amador Francisco Rodriguez Peñin, Andoni Sarasola Altuna, Andras Mukics Mesics, Antonio Joaquim Charro, Antonio Dias Felipe, Arthur Gomes Teixeira, Ben-Hur Coutinho Viana de Souza, Carlos Alberto Alves Roso, Carlos Alberto Penna Leopoldo, Carlos Eduardo Teixeira, Daniel Mischa Leibold, David Lopes, Edgard Camargo de Toledo Filho, Edson Yassuo Hira, Eduardo Cesar Basaglia, Edyval Antônio Campanelli Junior, Everton Rheinheimer, Fleury Pissaia, Francisco de Assiz Perroni, Francisco Essi Amigo, Haroldo Oliveira de Carvalho, Homero Lobo de Vasconcellos, Isidro Ramon Fondevila Quinonero, Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, José Manuel Uribe Regueiro, José Ricardo Garcia Valladão, Juarez Barcellos Filho, Júlio César Leitão, 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 Ramos Bartheletti, Masao Suzuki, Massimo Andrea Giavina Bianchi, Maurício Evandro Chagas Memória, Moises Smaire Neto, Murilo Rodrigues da Cunha, Nelson Branco Marchetti, Newton José Leme Duarte, Paulo José de Carvalho Borges Junior, Paulo Munk Machado, Paulo Roberto Stuart, Paulo Rubens Fontenele Albuquerque, Peter Andreas Goltz, Phillipe Emile Michel Dufosse, Philippe Delleur, Reinaldo Goulart de Andrade, Renato Grillo Ely, Ricardo Mario Lamenza Alzogarray, Rinaldo Marques Tsuruda, Rodrigo Otávio Lobo da Costa, Ronaldo Cavalieri, Ronaldo Hikari Moriyama, Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda, Ruy Marcos Grieco, Sergio Valente Lombardi, Stephanie Brun-Brunet, Telmo Giolito Porto, Wagner Ibarrola, Wagner Tadeu Ribeiro e Wilson Daré.

**Advogados:** Leonor Augusta Giovine Cordovil, Marcela Abras Lorenzetti, Sérgio Varella Bruna, Natalia Salzedas Pinheiro da Silveira, Henrique Lago da Silveira, Caio Lacerda de Castro, Marina Lissa Oda Horita, Pedro Sérgio Costa Zanotta, Rodrigo Orlandini, Arnaldo Penteado Laudisio, Paulo Fernando de Moura, Daniel Marcelino, Juliana Herdeiro Buzin, Ana Cecília Pires Santoro, Paola Regina Petrozziello Pugliese, Marco Antonio Fonseca Junior, Luiz Carlos Sigmaringa Seixas, Marcello Alencar de Araújo, Priscila Brolio Gonçalves, Andrea Fabrino Hoffmann Formiga, Luiz Fernando Prado de Miranda, Flávio Luiz Yarshell, Rodrigo Zingales Oller do Nascimento, Vivian Anne Fraga do Nascimento Arruda, Vitor Peres Colombini, Marcelo Mendes Montragio, Ricardo Noronha Inglez de Souza, Stefanie Schmitt Giglio, José Manoel de Arruda Alvim Netto, Eduardo Arruda Alvim, Guilherme Pimenta da Veiga Neves, André Marques Gilberto, Victoria Malta Corradini, Daniel Tinoco Douek, Caio Mário da Silva Pereira Neto, Leonardo Lima Cordeiro, Ivan Henrique Moraes Lima, Antonio Nelson Gomes da Silva, Braz Martins Neto, Martileide Vieira Perroti, Mônica Moya Martins Wolff, Eduardo Humberto Dalcamin, Bruno de Siqueira Pereira, Fabiola Carolina Lisboa Cammarota de Abreu, Luciano Inácio de Souza, Joyce Midori Honda, Túlio Freitas do Egito Coelho, Eduardo Caminati Anders, Luiz Fernando Santos Lippi Coimbra, Miguel Pereira Neto, Flavia Guimarães Leardini, Roberto Trigueiro Fontes, Thomas George Macrander, Daniela Moreira Sampaio Ribeiro, Eric Hadmann Jasper, Ivo Teixeira Gico Júnior, Henrique Di Yorio Benedito, José Carlos Magalhães Teixeira Filho, Anna Carolina Barros Regatieri, Rosane Rosolen de Azevedo Ribeiro, Rabih Nasser, Adriana Nogueira Mourão, Osmar Mendes Paixão Côrtes, João Paulo Fernandes de Carvalho, Luiz Carlos Lopes Madeira, Vicente Bagnoli, Alexandre Augusto Reis Bastos, Daniel Santos Guimarães, Rita de Cassia Noletto Maranhão de Oliveira do Amaral, João Guilherme Sampaio dos Anjos, Hugo Leonardo, Mariana Chamelette, Bruno Soares de Alvarenga, Nathalie Suemi Tiba Sato, Carlos Robetto Fomes Mateucci, Marcelo Procópio Calliari e outros.

**Relator:** Conselheiro João Paulo de Resende

**Ementa:** Processo Administrativo. Cartel em licitações públicas destinadas à aquisição de material rodante e sistemas auxiliares e manutenção de trens e metrô. Participação de empresas de consultoria especializada. Condenação parcial.

**VOTO**

**VERSÃO ÚNICA**

**SUMÁRIO**

[I. RELATÓRIO](#)

[II. PRELIMINARES](#)

[II.1. Da ilegitimidade passiva da Representada RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda. \("RHA"\).](#)

[II.2. Da ilegitimidade passiva da Representada Caterpillar do Brasil Ltda.](#)

[II.3. Do desmembramento do processo com relação aos Representados Edyval Antônio Campanelli Junior e Haroldo Oliveira de Carvalho](#)

[II.4. Da prescrição da pretensão punitiva para a conduta de cartel](#)

[i\) Do reconhecimento da ocorrência de prescrição com relação ao Representado Murilo Rodrigues da Cunha](#)

[II.5. Da prescrição da pretensão punitiva para a conduta de influência à conduta comercial uniforme](#)

[j\) Do reconhecimento da ocorrência de prescrição com relação aos Representadas Procint - Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda e Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda e Arthur Gomes Teixeira](#)

[II.6. Conclusão](#)

[III. MÉRITO](#)

- [III.1. Breves considerações sobre as áreas de atuação das empresas envolvidas e os mercados afetados pela conduta](#)
- [III.2. Conjunto probatório](#)
- [III.3. Da utilização ilegal dos instrumentos de consórcio e subcontratação](#)
  - [i\) Consórcio](#)
  - [ii\) Subcontratação](#)
  - [iii\) Conclusão](#)
- [III.4. Quadro-resumo das pessoas jurídicas e físicas Representadas](#)
- [III.5. Visão geral das licitações afetadas](#)
- [III.6. Análise dos projetos afetados](#)
  - [III.6.1. Linha 5 \(Lilás\) – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos \(CPTM\)](#)
  - [III.6.2. Manutenção dos Trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 da CPTM \(“Rodadas de manutenção da CPTM”\)](#)
    - [i\) 1ª Rodada de Manutenção \(Séries 2000, 2100 e 3000\)](#)
    - [ii\) 2ª Rodada de Manutenção \(Séries 2000, 2100 e 3000\)](#)
    - [iii\) 3ª Rodada de manutenção \(Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000\)](#)
    - [iv\) Sobrepreço nos contratos da 1ª e 2ª Rodadas de Manutenção.](#)
  - [III.6.3. Programa Boa Viagem da CPTM](#)
  - [III.6.4. Extensão da Linha 2 do Metrô de São Paulo \(“Extensão da Linha 2”\)](#)
  - [III.6.5. Metrô Distrito Federal](#)
  - [III.6.6. Aquisição de 320 carros \(Série 7000\) e 64 carros \(Série 7500\) pela CPTM](#)
  - [III.6.7. Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô de São Paulo](#)
  - [III.6.8. Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM](#)
  - [III.6.9. Aquisição de trens para os metrôs de Porto Alegre \(Trensurb\) e Belo Horizonte \(CBTU\)](#)
  - [III.6.10. Projetos afetados e o sucesso dos acordos anticompetitivos](#)
- [III.7. Um único cartel e as múltiplas licitações afetadas](#)
  - [v\) Negociações conjuntas e compensações entre licitações.](#)
  - [vi\) Os principais projetos e as Rodadas da CPTM como fio condutor do conluio](#)
  - [vii\) Os participantes do acordo e o contato frequente entre concorrentes](#)
  - [viii\) Modus operandi](#)
  - [ix\) Conclusão](#)

#### [IV. INDIVIDUALIZAÇÃO DA CONDUTA](#)

#### [V. DA HOMOLOGAÇÃO DO ACORDO DE LENIÊNCIA](#)

#### [VI. DOSIMETRIA DAS MULTAS E APLICAÇÃO DE PENALIDADES NÃO PECUNIÁRIAS](#)

##### [VI.1 Multas aplicadas às pessoas jurídicas](#)

- [i\) Definição da multa-base](#)
- [ii\) Agravantes e Atenuantes](#)
- [iii\) Limite Legal](#)
- [iv\) Valores Finais](#)

##### [VI.2 Penalidade não-pecuniária: proibição de contratar](#)

##### [VI.3 Multas aplicadas às pessoas físicas](#)

#### [VII. DISPOSITIVO](#)

### **I. RELATÓRIO**

1. O Relatório do presente Voto consta no documento SEI nº 0634856.

### **II. PRELIMINARES**

2. As preliminares suscitadas pelos Representados em suas defesas e alegações finais referem-se essencialmente à:
  - Incompetência do Cade por inaplicabilidade da Lei Antitruste e ocorrência de *bis in idem* em razão da investigação no âmbito criminal;
  - Nulidade do Acordo de Leniência celebrado com a Siemens, pelos seguintes motivos:
    - Impossibilidade de celebração de Acordo de Leniência com líder do cartel;
    - Assinatura e rejeição do Acordo de Leniência nº 2012 e indicação do Ministério Público do Distrito Federal como participante do Acordo de Leniência;
    - Não cumprimento dos requisitos legais e regimentais para celebração do Acordo de Leniência;

- o Não cumprimento do prazo máximo de negociação;
- o Compartilhamento indiscriminado dos documentos sigilosos pela SG/Cade;
- o Unilateralidade dos documentos apresentados pelas Signatárias;
- o Impossibilidade de se atestar a origem do Histórico da Conduta;
- o Ausência de definição exata do mercado relevante;
- Illegalidades no âmbito do Inquérito administrativo, consistentes em:
  - o Inobservância do prazo legal para conclusão do Inquérito Administrativo;
  - o Impossibilidade jurídica de produção da Nota Técnica 194/2013 simultaneamente à negociação do Acordo de Leniência que originou o PA;
- Illegalidade da busca e apreensão e dos documentos nela obtidos, em razão da:
  - o Violação de domicílio e intimidade por realização da busca em empresa diversa daquela constante do mandato (alegação apresentada pela RHA);
  - o Illegalidade do mandato por seu conteúdo genérico, sem a identificação das pessoas e/ou das coisas a serem procuradas e apreendidas (violação ao artigo 841 do Código de Processo Civil de 1973 – CPC/1973);
  - o Apreensão de documentos que excedem o escopo da investigação;
  - o Ausência de perícia nos documentos eletrônicos apreendidos;
- Cerceamento de defesa, em razão de:
  - o Acusações genéricas e ausência de individualização da conduta;
  - o Ausência de indicação dos indícios relativos a cada representado;
  - o Violação à segurança jurídica e vinculação da SG/Cade à interpretação já feita dos documentos;
- Illegalidade na instauração do Processo Administrativo pela inexistência de material probatório mínimo para seu início e manutenção;
- Documentos em língua estrangeira não traduzidos para o vernáculo;
- Ilegitimidade passiva, pelos seguintes motivos:
  - o Ilegitimidade passiva da RHA (que não teria qualquer relação com a Balfour Beatty Rail Power);
  - o Ausência de poder decisório / ingerência nas decisões da empresa;
  - o Ausência de poder de mercado;
  - o Participação em uma única licitação;
  - o Processo criminal ainda em andamento, sem conclusão;
- Ausência de provas, desdobrando-se em:
  - o Ausência de indícios de materialidade e autoria;
  - o Falta de valor probatório dos documentos;
- Definição equivocada de mercado relevante, considerando especialmente:
  - o A impossibilidade jurídica de cartel entre não concorrentes;
- Nulidade do desmembramento do Processo Administrativo, pelos seguintes motivos:
  - o Ausência de fundamento legal para o desmembramento;
  - o Litisconsórcio passivo necessário;
  - o Prejuízo à ampla defesa e ao contraditório causado pelo desmembramento;
- Necessidade de suspensão do Processo Administrativo até a conclusão do processo penal em trâmite, com o mesmo objeto;
- Existência de reconhecimento judicial de que não houve prática de cartel;
- Prescrição da pretensão punitiva.

3. Todas essas alegações foram devidamente enfrentadas pela SG/Cade nas Notas Técnicas nº 33/2015 (SEI 0049187 e 0049194), nº 116/2015 (SEI 0130700 e 0143803) e nº 90/2018 (SEI 0557557 e 0558621; 0558060 e 0558620), bem como pelo Parecer nº 9/2019 da Procuradoria Federal Especializada junto ao Cade (ProCade) (SEI 0582436, 0582441 e 0582447; 0582363, 0582369 e 0582429). **Tal fundamentação, nesses pontos, passa a integrar minhas razões de decidir, com exceção: (i) do acolhimento da preliminar de ilegitimidade passiva suscitada pela Representada RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda; (ii) da determinação ex officio da ilegitimidade passiva da Caterpillar Brasil Ltda; (iii) da determinação ex officio de desmembramento do processo com relação à duas pessoas físicas; e, parcialmente, (iv) da ocorrência de prescrição da pretensão punitiva com relação a alguns Representados.**

4. Assim, não adentrarei tais questões novamente, mas apenas trago na tabela abaixo os fundamentos acolhidos, de forma resumida, que permitem a rejeição das preliminares suscitadas.

Tabela 1. Preliminares

Preliminar	Fundamentos para rejeição
<i>Da Incompetência do Cade por inaplicabilidade da Lei Antitruste. Bis in idem</i>	<p><b>Inaplicabilidade da lei antitruste no presente caso, sendo a matéria de competência apenas da Lei nº 8.666/1993:</b> a SG/Cade realmente não investiga fatos sob a ótica de tal diploma legal, e sim se os fatos constituem infração à ordem econômica tipificada na Lei de Defesa da Concorrência. Resta claro que os fatos suscitados e ora investigados poderiam ser enquadrados art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, II, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/1994, 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. Ademais, vigora no Direito Brasileiro o princípio da independência das instâncias, de forma que a investigação na esfera administrativa independe das investigações existentes nas esferas cível e penal.</p> <p><b>Bis in idem:</b> não há que se falar em ocorrência de <i>bis in idem</i>, tendo em vista o respaldo legal dado pelo ordenamento jurídico para o exercício da competência pelos distintos órgãos em suas esferas de atribuições investigatórias. A inexistência de <i>bis in idem</i> resulta do exercício da competência legal por cada titular de subsistema de repressão, fulcrada na base constitucional e legal de cada seara jurídica tutelada, circunstância que torna</p>

	<p>possível o processamento e condenação concomitantes, a partir da análise do mesmo contexto fático, tanto pela Lei nº 12.529/2011 quanto pela Lei nº 8.666/1993.</p>
Da Nulidade do Acordo de Leniência	<p><b>Ausência de autorização para celebrar acordo de leniência com o líder do cartel na Lei nº 8.884/1994:</b> a Lei nº 12.529/2011 entrou em vigor no dia 29 de maio de 2012 e, por consequência, revogou os artigos 1º a 85 e 88 a 93 da Lei nº 8.884/1994. Além disso, conforme artigo 268 do RICade as normas processuais previstas na Lei nº 12.529/2011 passam a ter aplicação imediata, exceto para as fases processuais concluídas antes da vigência da lei, não sendo possível sustentar que a data do início das negociações prejudicaria sua aplicabilidade. Não, há, portanto, descumprimento do artigo 35-B, §1º da Lei nº 8.884/1994. Esclarece-se que em muitos cartéis não é sequer possível identificar seu líder. Por essas razões, a fim de sanear possíveis equívocos, sugere-se a retificação dos documentos indicados pelos Representados para que onde se lê “acordo de leniência nº/2012”, leia-se “acordo de leniência nº 01/2013”.</p>
	<p><b>Assinatura e rejeição do Acordo de Leniência nº 2012 e Indicação do Ministério Público do Distrito Federal como participante do Acordo de Leniência:</b> embora as cartas de confissão assinadas pelos Signatários (fls. 168 e seguintes) façam referência ao Acordo de Leniência nº 2012, bem como indiquem o MP/DF como participante do referido acordo, o Acordo de Leniência nº 01/2013 foi celebrado e subscreto, entre o Cade e os Signatários, representados por sua advogada Sra. Leonor Augusta Giovine Cordovil, estando as procurações colacionadas aos autos indicando claramente a constituição da procuradora para “negociar e assinar Acordos de Leniência”. Além disso é evidente que assinaram como intervenientes o Ministério Público Federal e o Ministério Público de São Paulo. Trata-se de mero erro material na redação das cartas de confissão dos Signatários, assim, não há que se falar em nulidade do acordo, tendo em vista que tais equívocos materiais não possuem conteúdo decisório e não geram prejuízo aos Representados. Por essa razão, a fim de sanear tais equívocos, sugere-se a retificação dos documentos indicados pelos Representados para que onde se lê “acordo de leniência nº/2012”, leia-se “acordo de leniência nº 01/2013”, bem como para exclusão do termo “MP/DF” e inserção dos termos “MP/SP” e “MPF”.</p>
	<p><b>Descumprimento dos requisitos para celebração do acordo de leniência constantes do artigo 86, incisos I, II c/c artigo 86, §1º, incisos II a IV, da Lei nº 12.529/2011:</b> De acordo com o juízo discricionário da autoridade antitruste, os Signatários do Acordo de Leniência cumpriram todos os requisitos enumerados nos artigos 86 e 87 da Lei nº 12.529/2011, regulamentados pelo RICade. Os Signatários trouxeram a conduta ao conhecimento da autoridade, confessaram participação na infração relatada como co-infratores, bem como colaboraram com a instrução processual trazendo informações e documentos que respaldavam as alegações de prática de possíveis infrações à ordem econômica tais como relatadas. Também não há indícios de que as Signatárias tenham continuado envolvidas na conduta investigada.</p>
	<p><b>Prazo de negociação do acordo não observou o previsto pelo artigo 204 do RICade:</b> A Lei nº 12.529/2011, em seus arts. 86 e 87, que disciplinam o programa de leniência, não prevê nenhum prazo máximo de negociação do acordo ou qualquer consequência para o seu descumprimento. Ressalte-se, também, que a finalidade do prazo regimental é atender ao interesse público, qual seja não prolongar uma negociação infrutífera e, assim sendo, o seu descumprimento não gera consequências jurídicas à validade do acordo quando finalmente firmado. O que pode acontecer a depender do caso concreto e dos motivos, pode implicar responsabilidade funcional do servidor, o que, porém, também não se observou no caso concreto.</p>
	<p><b>Compartilhamento indiscriminado dos documentos sigilosos pela SG/Cade:</b> Nenhuma informação sigilosa foi divulgada. A notícia oficialmente divulgada à imprensa refere-se à realização de busca e apreensão, informação não sigilosa. Além disso, o tratamento dado aos autos do presente Processo Administrativo evidencia o cuidado quanto ao sigilo dos documentos apreendidos, uma vez que esses se encontram em apartados de acesso restrito ao próprio Cade e aos Representados, não havendo qualquer violação dos direitos e garantias dos Representados.</p>
	<p><b>Unilateralidade dos documentos apresentados pelos Signatários:</b> Os Representados foram incluídos no polo passivo do presente processo a partir de informações e documentos oriundos da assinatura de Acordo de Leniência, mas tais informações foram suplementadas pelo material apreendido nas diligências de busca e apreensão ocorridas nas sedes de algumas das empresas investigadas. Além disso foi observado o devido processo legal, pois após tomar conhecimento das informações apresentadas pelas Signatárias, a medida adotada foi o aprofundamento da instrução, e não a sugestão de condenação dos Representados. Ademais, não há exigência legal da existência de bilateralidade nas provas apresentadas pelos Signatários. Os Signatários devem, nos termos do artigo 86, inciso II, apresentar documentos que comprovem a infração noticiada ou sob investigação, independente da natureza unilateral, bilateral ou multilateral dos mesmos.</p>
	<p><b>Impossibilidade de se atestar a origem do Histórico da Conduta, devido às inexplicáveis contradições entre o seu conteúdo e o da Nota Técnica de Instauração:</b> O Histórico da Conduta teve origem a partir dos documentos e informações encontradas nos computadores e arquivos dos Signatários do Acordo de Leniência, e sua elaboração se deu em conjunto com a SG/Cade, autoridade que goza de fé pública. Caso esse ato venha a ser contestado, o ônus da prova cabe àquele que os impugnou, o que não restou verificado no caso concreto.</p>
	<p><b>O Acordo de Leniência não traz a exata definição do mercado relevante abrangido pelo suposto cartel:</b> Não é exigida para celebração do Acordo a definição de mercado relevante. Além disso, a contextualização precisa do mercado afetado pela conduta é questão a ser desenvolvida ao longo do processo, a partir das evidências reunidas. O Acordo de Leniência é um documento inicial na investigação, que serve como elemento importante, mas auxiliar, de definição do escopo final da investigação.</p>
Das ilegalidades no âmbito do Inquérito Administrativo	<p><b>Da inobservância do prazo legal para a conclusão do Inquérito Administrativo:</b> a possibilidade de prorrogação de prazo do inquérito por 60 dias não é limitada a uma única vez pela Lei nº 12.529/2011, a qual, a propósito, não estabelece um limite temporal máximo para a duração do Inquérito Administrativo, já consideradas eventuais prorrogações, sem prejuízo de se cogitar da ocorrência da prescrição nesse interregno. Ademais, o RICade também prevê, no § 2º de seu art. 182, que tal prorrogação poderá ser feita por mais de um despacho, desde que fundamentado, como se verificou no caso concreto, uma vez que a investigação envolveu análise de grande volume de documentos e matéria de alta complexidade.</p>
	<p><b>Impossibilidade jurídica da Nota Técnica 194/2013 ter sido produzida ao mesmo tempo em que era negociado o Acordo de Leniência que deu origem ao presente processo:</b></p>



	<p>Não se avista qualquer irregularidade no fato da Nota Técnica ter sido elaborada ao mesmo tempo em que ocorria a negociação e feita do Acordo de Leniência. Tal procedimento, pelo contrário, foi certamente tomado em prol da celeridade processual. Haveria irregularidade apenas se fosse verificado que a elaboração da Nota Técnica se iniciou antes mesmo da propositura do Acordo de Leniência, o que não ocorreu. <b>No que concerne à assinatura por procuração</b>, entende-se que a presença da assinatura de dois outros servidores no regular exercício de suas competências é suficiente para afastar qualquer discussão acerca de sua regularidade.</p>
<i>Da ilicitude da Busca e Apreensão e dos documentos obtidos</i>	<p><b>Ilegalidade do mandado por seu conteúdo genérico, sem a identificação das pessoas e/ou das coisas a serem procuradas e apreendidas (violação do artigo 841 do CPC/1973).</b> Foram apreendidos documentos que excedem o escopo da investigação, que são protegidos pelo sigilo, ou sem qualquer indicação de autoria, nem o real assunto de que tratam: Não cabe, pois, à SG/Cade discutir a legalidade da decisão judicial que deferiu a busca e apreensão, ou mesmo se tal decisão atendeu ou não aos requisitos previstos no CPC/1973. Uma vez que tal medida fora deferida pela autoridade competente, e não havendo qualquer pronunciamento judicial declarando sua nulidade, tem-se que é legal e plenamente válida e eficaz, já que à Administração não é dado rever ou mitigar os efeitos de decisões judiciais.</p> <p><b>Ausência de perícia nos documentos eletrônicos apreendidos na Busca e Apreensão:</b> Não nos parece que tal argumento seja plausível para declarar cerceamento de defesa, uma vez que, para demonstrar que os arquivos foram inseridos após as licitações objetos da presente investigação, os Representados podem encaminhar a esta SG/Cade os documentos que comprovam tal fato, considerando que os documentos que foram alvos de busca e apreensão são de sua propriedade, e que eles possuem cópia integral e autêntica de todo material analisado, conforme termos de devoluções e cópias acostados aos autos. Além disso, destaca-se ter sido mantido todo o processo de integridade na abertura dos malotes apreendidos, lacrados, na presença de servidores do Cade e dos procuradores dos representados.</p>
<i>Do cerceamento de defesa (acusações genéricas, ausência de individualização da conduta e violação da segurança jurídica)</i>	<p><b>Acusações genéricas e análise parcial dos documentos disponíveis à SG/Cade:</b> A SG/Cade tem o poder-dever de instaurar um processo administrativo contra um representado sempre que entender pela existência de fortes indícios de infração à ordem econômica, investigação esta que pode tanto concluir pela condenação das representadas como pela inexistência de infração. Não se trata, portanto, de uma acusação definitiva.</p> <p><b>Ausência de individualização das condutas por eles supostamente praticadas:</b> Esclarece-se que exigir a individualização detalhada das condutas dos Representados na Nota Técnica de Instauração de Processo Administrativo, ou seja, antes da conclusão da instrução, seria exigir antecipação da decisão do órgão antitruste, acabando assim com a essência da investigação da qual o processo administrativo é meio. A individualização da conduta de cada Representado só é possível ao final do processo, inclusive em respeito aos princípios do contraditório e da ampla defesa.</p> <p><b>Ausência de especificação dos indícios em relação a cada Representado, tendo a Nota Técnica e o Despacho feito acusações genéricas e sem fundamento fático e legal:</b> A Nota Técnica de Instauração apresenta de forma clara os elementos que fundamentaram a instauração de Processo Administrativo em face dos Representados. Além disso, destaca-se, notadamente, a confissão dos Beneficiários da Leniência, que relataram no Histórico da Conduta a existência de contatos entre os membros do cartel</p> <p><b>Violação ao princípio da segurança jurídica (restrição ao direito de ampla defesa das Representadas caso o Cade utilize documentos e interpretações diferentes das já utilizadas):</b> SG/Cade baseia-se no princípio da lealdade que impõe a colaboração de todos a fim de que o processo alcance o melhor resultado. No decorrer da instrução processual, outras evidências podem ser obtidas, tanto pela autoridade antitruste como pelos investigados, e devem se tornar disponíveis para que todos Representados exerçam o direito de ampla defesa e do contraditório. Negar isso, significa negar a essência do processo administrativo, que é justamente, por meio da colheita de dados e informações, sob a égide do contraditório, aplicar o direito material com maior grau de segurança. A convicção da autoridade concorrencial só é formada ao fim da fase de instrução e a análise probatória.</p>
<i>Da instauração do Processo Administrativo fundamentada apenas nos documentos e informações trazidas pelos Signatários</i>	<p><b>Inexistência de material probatório mínimo para início e manutenção do presente processo:</b> Esclarece-se que para fins de instauração de processo administrativo, a lei não exige que a autoridade antitruste comprove a existência da conduta anticompetitiva ou a participação de determinado Representado em tal conduta, bastando a existência de indícios de materialidade e autoria que justifique a instauração de processo administrativo, a fim de que os mesmos possam se defender das condutas que lhe foram imputadas. O presente Processo Administrativo foi instaurado 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.</p>
<i>Dos documentos em língua estrangeira não traduzidos para o vernáculo</i>	<p><b>Documentos em língua estrangeira não traduzidos para o vernáculo:</b> ausência de qualquer prejuízo à defesa, já que os Representados se defenderam de todos os fatos a eles imputados. Contudo, observa-se que, de fato, o art. 48 do RICade prevê a necessidade de versão em vernáculo para os documentos em língua estrangeira juntados aos autos, de modo que a SG/Cade providenciou a juntada da tradução livre dos trechos em língua estrangeira mencionados na Nota Técnica, conforme Anexo I da Nota Técnica nº 33/2015 (SEI 0049234).</p>
<i>Da ilegitimidade passiva</i>	<p><b>Ausência de poder de ingerência de Representados nas respectivas empresas:</b> Não há na Lei nº 12.529/2011 qualquer restrição que determine que apenas sócios e/ou administradores sejam passíveis de enquadramento no referido diploma legal. Ao contrário, o normativo é claro no sentido de que a lei se aplica a qualquer pessoa física ou jurídica cujo ato tenha tido por objeto ou efeito restringir a concorrência.</p> <p><b>Ausência de poder de mercado dos Representados e/ou poder de negociação de um Representado em relação aos demais:</b> Como acima mencionado, a definição do mercado relevante perpassa pelo o próprio escopo da suposta atuação ilícita dos Representados. Ademais, em se tratando de um cartel, conduta analisada pela jurisprudência desse Conselho como um ilícito por objeto, a análise de poder de mercado não configura etapa essencial da análise antitruste.</p> <p><b>A existência de uma única menção na Nota Técnica de instauração do Processo Administrativo e/ou participação em apenas uma licitação:</b> Não é a participação ou não na licitação – ou mesmo se ele foi declarado vencedor no certame – que define sua legitimidade para constar do polo passivo de uma investigação antitruste. Como apontado, isso é definido pela existência de indícios robustos de infração à ordem</p>

	<p>econômica em face dos Representados, os quais, por sua vez, foram devidamente apontados na Nota Técnica de Instauração do Processo Administrativo.</p> <p><b>Não conclusão do processo criminal, sendo que os réus apontados nessa esfera podem ser absolvidos, descaracterizando o presente Processo Administrativo:</b> A existência de investigação criminal não obsta a investigação das condutas que configurem indícios de infração à ordem econômica na esfera administrativa. Não há que se questionar a independência da instância administrativa em relação à instância penal.</p>
<i>Da ausência de indícios e provas</i>	<p><b>Ausência de indícios de materialidade e autoria:</b> Para fins de instauração de processo administrativo, a lei não exige que a autoridade antitruste comprove a existência da conduta anticompetitiva ou a participação de determinado Representado em tal conduta. A finalidade do processo administrativo é justamente chegar a esse tipo de informação, por meio da colheita de dados e informações, sob a égide do contraditório e da ampla defesa, com vistas a que o direito material seja aplicado com maior grau de segurança e correção. A Lei de Defesa da Concorrência prevê, simplesmente, a necessidade de haver robustos indícios do suposto ilícito.</p> <p><b>Falta de valor probatório para instauração do Processo Administrativo:</b> Verifica-se também não haver qualquer obscuridade em relação aos indícios que fundamentaram suas incluições no polo passivo da investigação, com base nos diversos indícios e documentos presentes na Nota Técnica.</p>
<i>Da equivocada definição do mercado relevante</i>	<p><b>Definição equivocada de mercado relevante:</b> em casos de cartéis, a própria prática anticompetitiva se apresenta como um importante parâmetro para a delimitação do mercado relevante, pois é o próprio escopo da atuação ilícita dos agentes econômicos que auxiliaria a autoridade a delimitar a área afetada pela conduta. Ademais a contextualização precisa das práticas investigadas e mesmo do mercado afetado pela conduta é questão a ser desenvolvida na fase probatória, bastando à autoridade inicialmente apresentar os elementos indicativos que, a seu juízo, foram convincentes para motivar a instauração do processo.</p> <p><b>Impossibilidade jurídica de cartel entre não concorrentes:</b> foram apontados os indícios de infração à ordem econômica em relação aos Representados, bem como a utilização mecanismos tais como consórcios e subcontratações no presente caso, como forma de implementação do suposto cartel, conforme a Nota Técnica de fls. 1816/1975, que fundamentou a instauração do Processo Administrativo. Portanto, eventuais alegações de que as reuniões e conversas entre as Representadas limitaram-se a conversas lícitas para a constituição de consórcios, ou quanto ao papel de cada empresa no contexto dos referidos consórcios ou subcontratações suspeitas, consistem em questões que se confundem com a análise de mérito, razão pela qual tais questões serão analisadas no momento oportuno.</p>
<i>Da nulidade e invalidade do desmembramento realizado</i>	<p><b>Desmembramento carece de fundamento jurídico e não observa os requisitos exigidos pelo RICade, consistindo em desvio de finalidade do ato administrativo e demonstrando falta de esforços da SG/Cade para notificar todas as pessoas físicas Representadas:</b> Devido ao extenso número de Representados no Processo Administrativo não restou alternativa à autoridade de defesa da concorrência senão determinar o desmembramento processual, visando à celeridade do processo e a observância do princípio constitucional da duração razoável do processo. O desmembramento foi adotado com observância plena das normas aplicáveis (art. 148 do RICade à época (atual art. 188) e art. 46 do CPC/1973), sem extravasar os seus limites, não contendo qualquer vício de legalidade, tampouco abuso de poder da SG/Cade.</p> <p><b>Decisão de indeferimento do pedido liminar no mando de segurança nº 100184-14.2015.4.01.3400, em trâmite na 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, impetrado pelo Representado Fleury Pissaia:</b> aplica-se o mesmo raciocínio da ação penal pública incondicionada, a qual submete-se ao princípio da obrigatoriedade, mas não ao da indivisibilidade. Cabe ao Cade processar todos aqueles em relação aos quais haja indícios suficientes de autoria, sob pena de responsabilização da autoridade desidiosa. Mas isso não significa que eles devem ser processados conjuntamente. Ademais, eventual violação do princípio da obrigatoriedade não pode ser invocada em favor dos acusados, para impedir a persecução daqueles já processados.</p> <p><b>O litisconsórcio passivo necessário:</b> ainda que o suposto cartel seja um ilícito conjunto (vários atores de mercado em ajuste/consenso), cada pessoa tem participação própria, em período e sob condições diversas. Não se verifica a configuração de direitos ou obrigações comunitárias. Não há relação de direito material indivisível. Logo, acertado o Despacho nº 1652/2014, que acolheu a Nota Técnica nº 434/2014. Assim, não há que se falar em litisconsórcio passivo necessário em um processo administrativo sancionatório, no qual a responsabilidade dos Representados deve ser sempre individualizada, ainda que para condutas com pluralidade de agentes. Portanto (i) não há qualquer lei que obrigue a participação de todos os agentes em um mesmo processo, e (ii) não haverá sentença homogênea para todos os Representados, sendo cabível a eventual condenação de uns e não de outros, a partir da análise da participação de cada um na suposta infração.</p> <p><b>Prejuízo à ampla defesa e ao contraditório:</b> o desmembramento não gera prejuízo à ampla defesa uma vez que, em que pese não ocorrer simultaneamente, a todos os Representados será dada a oportunidade de apresentarem a defesa. A previsão de notificação de todos os representados e apresentação de defesa não implica que se deva aguardar a apresentação de todas as defesas para que se atenda a tal princípio ou que isso seja feito no bojo de um único processo.</p>
<i>Da suspensão do Processo Administrativo até o julgamento final do Processo Penal</i>	<p><b>Necessidade de suspensão do Processo Administrativo até a conclusão do processo penal em trâmite, com o mesmo objeto:</b> em face do princípio da independência das instâncias, segundo o qual são autônomas as instâncias administrativa e penal, é perfeitamente legal a tramitação concomitante de processos que analisam objetos semelhantes nessas diferentes esferas.</p>
<i>Do reconhecimento judicial de que as discussões entre as empresas não criaram um cartel</i>	<p><b>Existência de reconhecimento judicial de que não houve prática de cartel:</b> inicialmente, deve-se destacar que, no âmbito da organização estatal, as instâncias administrativa e judicial não se confundem. Desse modo, a existência de ação judicial que investigue condutas objeto de processo administrativo, bem como a decisão dela decorrente, não pode ser confundida com a atribuição judicante conferida ao Cade. Ainda que se alegasse que a regra do art. 935 do Código Civil mitiga a independência entre as instâncias quando as questões relativas à existência do fato ou sobre quem seja o autor já se acharem decididas no juízo criminal, no caso em análise a questão não se encontra decidida no juízo criminal, na medida em que há recurso pendente de análise. Portanto, não há decisão judicial final no sentido da inexistência do fato ou negativa de autoria, razão pela qual eventual decisão não vincula a Administração.</p>

Prescrição	Representados Alberto Blum e Murilo Cunha devem ter seu prazo reduzido à metade (artigo 115 do Código Penal): ainda que considerado o prazo pela metade, não restou configurada a prescrição, já que as investigações se iniciaram ainda em 2013, ou seja, no último ano da conduta.
------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. Exponho nos tópicos a seguir as minhas divergências com relação aos pareceres da SG/Cade, ProCade e do Ministério Público Federal junto ao Cade (MPF/Cade) mencionadas anteriormente.

## II.1. Da ilegitimidade passiva da Representada RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda. ("RHA")

6. Primeiramente, tratarei da alegação de ilegitimidade passiva apresentada pela empresa RHA (CNPJ nº 11.116.655/0001-46), que consta no polo passivo do presente processo enquanto representante da Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil ("Balfour Rail Power"), para a qual a SG/Cade recomendou a condenação.


7. Desde sua primeira manifestação nos autos, a RHA sustenta que foi indevidamente incluída no polo passivo, tendo sido confundida por razão inicialmente desconhecida com sucessora da Balfour Rail Power e explicando a sucessão societária. A Representada apresenta documentos que demonstram desde a criação da empresa até o momento atual a inexistência de qualquer relação de sucessão entre as duas empresas.

8. A análise do instrumento de constituição e da Ficha Cadastral completa da Balfour Rail Power (CNPJ nº 04.129.328/0001-63) emitida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo (Jucesp) (SEI 0031200) em conjunto com o contrato de constituição e a ficha cadastral da RHA (CNPJ nº 11.116.655/0001-46), permite concluir pela **inexistência de qualquer relação entre Balfour Rail Power e RHA**, exceto pelo fato de terem pertencido ambas ao grupo Balfour, mostrando-se completamente inadequada a inclusão desta última no polo passivo do presente processo.

9. Resta demonstrado pelos documentos que a Balfour Rail Power, inicialmente constituída como Shanti Empreendimentos e Participações Ltda., teve sua denominação alterada algumas vezes (mantido o mesmo CNPJ) **sendo finalmente denominada Adtranz Rail Power Systems Ltda.** A empresa também teve seu quadro societário alterado algumas vezes, tendo à época da conduta sido controlada pelas empresas Balfour Beatty Investment Holding Limited e Balfour Beatty Rail Ltda., do Grupo Balfour. Contudo, em nenhum momento teve relação com a RHA e atualmente é controlada pelas empresas Territorial São Paulo Mineração Ltda. e Agrocap Participações, conforme excertos da ficha cadastral da empresa colacionados abaixo:

Figura 1. Ficha Cadastral da Balfour Rail Power

(SEI 0031200, p. 147 ss)



GOVERNOR DO ESTADO DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA  
JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

**FICHA CADASTRAL COMPLETA**

---

NESTA FICHA CADASTRAL COMPLETA, AS INFORMAÇÕES DOS QUADROS "EMPRESA", "CAPITAL", "ENDEREÇO", "OBJETO SOCIAL" E "TITULAR/SÓCIOS/DIRETORIA" REFEREM-SE À SITUAÇÃO DA EMPRESA NO MOMENTO DE SUA CONSTITUIÇÃO OU AO SEU PRIMEIRO REGISTRO CADASTRADO NO SISTEMA INFORMATIZADO.

A SEGUIR, SÃO INFORMADOS OS EXTRATOS DOS ARQUIVAMENTOS POSTERIORMENTE REALIZADOS, SE HOUVER.

A AUTENTICIDADE DESTA FICHA CADASTRAL COMPLETA PODERÁ SER CONSULTADA NO SITE WWW.JUCESPONLINE.SP.GOV.BR, MEDIANTE O CÓDIGO DE AUTENTICIDADE INFORMADO AO FINAL DESTES DOCUMENTOS.

PARA EMPRESAS CONSTITUÍDAS ANTES DE 1.992, OS ARQUIVAMENTOS ANTERIORES A ESTA DATA DEVEM SER CONSULTADOS NA FICHA DE BREVE RELATO (FBR):

EMPRESA		
SHANTI EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA.		
		TIPO: SOCIEDADE LIMITADA
NIRE MATRIZ	DATA DA CONSTITUIÇÃO	EMIÇÃO
35216606984	31/10/2000	28/01/2015 16:08:47
INÍCIO DE ATIVIDADE	CNPJ	INSCRIÇÃO ESTADUAL
25/10/2000	04.129.328/0001-63	

NUM.DOC: 042.164/01-1    SESSÃO: 12/03/2001

CAPITAL DA SEDE ALTERADO PARA \$ 5.723.559,00 (CINCO MILHÕES, SETECENTOS E VINTE TRÊS MIL, QUINHENTOS E CINQUENTA E NOVE REAIS).

ADMITIDO BALFOUR BEATTY INVESTMENT HOLDINGS LIMITED, DOCUMENTO: 0000000001, REPRESENTANDO BALFOUR BEATTY RAIL LTDA., NA SITUAÇÃO DE SÓCIO, COM VALOR DE PARTICIPAÇÃO NA SOCIEDADE DE \$ 1,00.(INGLATERRA 130, WILTON ROAD, LONDON SW1V 1LQ, REINO UNIDO.)

ALTERAÇÃO DO NOME EMPRESARIAL PARA BALFOUR BEATTY RAIL POWER SYSTEMS (BRAZIL) LTDA.

RETIRA-SE DA SOCIEDADE DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS (BRASIL) LTDA., NIRE 35213321938, SITUADA À AV. MARIA COELHO AGUIAR, 215, 1.ANDAR B.L.C, JD.SAO LUIS, SAO PAULO - SP, CEP 05805-000, NA SITUAÇÃO DE SÓCIO ADMINISTRADOR, COM VALOR DE PARTICIPAÇÃO NA SOCIEDADE DE \$ 999,00.

NUM.DOC: 407.530/13-7    SESSÃO: 30/10/2013

ALTERAÇÃO DO NOME EMPRESARIAL PARA ADTRANZ SISTEMAS ELÉTRICOMECANICOS LTDA.

ALTERAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA / OBJETO SOCIAL DA SEDE PARA INSTALAÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS, CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS, CONSTRUÇÃO DE ESTAÇÕES E REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA, MANUTENÇÃO DE REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA, COMÉRCIO ATACADISTA DE MATERIAL ELÉTRICO.

CONSOLIDAÇÃO CONTRATUAL DA MATRIZ.

10. Na linha do tempo abaixo estão indicadas as alterações de denominação e do controle societário da empresa efetivamente identificada como participante da conduta pela SG/Cade, qual seja, a empresa Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil:

Figura 2. Linha do tempo: alterações societárias e de denominação da Balfour



11. Ademais, ressalto que houve **reconhecimento judicial da ilegitimidade passiva** da Representada no presente processo (Processo nº 0000515–93.2016.4.01.3400), não restando, assim, qualquer dúvida sobre a inadequação de sua inclusão no polo passivo.

12. Portanto, é evidente que a responsável pelas condutas eventualmente praticadas pela então Balfour Rail Power é a Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda. ("Adtranz"). Este fato foi inclusive reconhecido pela SG/Cade, que em sua Nota Técnica nº 116/2015 (SEI 0130700) incluiu a Adtranz como representada no processo a este desmembrado, de mesmo objeto (PA nº 08700.000448/2015–32).

13. Entretanto, em que pese o reconhecimento tanto pela SG/Cade como pelos órgãos pareceristas da ilegitimidade passiva da RHA enquanto representante da Balfour, ambos recomendam a condenação desta última. Entendo tal recomendação como inadequada e contraditória, pois uma vez reconhecida a ausência de qualquer conexão entre RHA e Balfour, bem como o fato de esta última corresponder à empresa Adtranz apenas com alteração do controle societário e de denominação, a qual consta do polo passivo de outro processo, sua individualização e o juízo acerca de sua eventual participação na conduta devem ser feitos no âmbito deste outro processo, não podendo ser aqui antecipada uma vez que a verdadeira **Balfour não integra o polo passivo deste processo**, mas sim, por engano, a RHA.

14. Em outras palavras, não é possível fazer um juízo sobre a conduta de empresa que não é Representada neste processo, não exerceu seu direito à ampla defesa e ao contraditório ou sequer se manifestou nos autos, razão pela qual não farei individualização da sua conduta e tampouco emitirei juízo a seu respeito.

15. Ante todo o exposto, **reconheço a ilegitimidade passiva da Representada RHA** do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda. e **decido**, por essa razão, **pelo arquivamento** do presente processo com relação a ela, determinando ainda que a individualização da suposta conduta da empresa Balfour Beatty Rail Power seja feita no âmbito do PA nº 08700.000448/2015–32, no qual é efetivamente representada enquanto Adtranz Sistemas Eletromecânicos Ltda.

## II.2. Da ilegitimidade passiva da Representada Caterpillar do Brasil Ltda.

16. Após análise exaustiva do conjunto probatório dos autos e conforme já havia sido reconhecido pela SG/Cade, foram encontrados apenas dois documentos que fazem referência à "CAT", diminutivo de Caterpillar.

17. Trata-se, em suma, de dois e-mails que fazem referência ao Projeto de aquisição e manutenção de trens da Série 5000 da CPTM e nos quais há menção à "CAT", os quais datam de 21/09/2009 e 25/11/2009.

18. Ocorre que, conforme trazido pela Caterpillar Brasil Ltda em sua defesa (SEI 0035953) e posteriormente reconhecido pela própria SG/Cade, a menção à CAT como MGE nos referidos e-mails é decorrente muito provavelmente do fato de ter havido naquela época mudanças societárias na empresa MGE que levou empresas do setor a tratarem-na como uma só. Contudo, em que pese a Caterpillar Brasil já ter sido controladora da MGE, fato este também que, por si só, não permite sua inclusão no polo passivo, à época dos e-mails já havia ocorrido uma mudança dos quotistas, que passaram a ser outras empresas do Grupo Caterpillar, sem qualquer relação com a Caterpillar Brasil Ltda. Nesse sentido trago breve trecho da defesa da Representada, que esclarece a questão:

"26. Em 14 de maio de 2008, a MGE foi adquirida, através de um Acordo de Aquisição de Participação, pela Progress Rail Services Corporation ("Progress Rail"), empresa responsável pela divisão ferroviária da CAT.

27. Em 23 de julho de 2008, os quotistas da MGE foram substituídos pela Progress Rail Services Participações do Brasil Ltda. ("Progress Rail Brasil") (99,9%) e pela CBL (0,1%). Em 05 de fevereiro de 2009, houve uma nova mudança societária e, desde então, os quotistas da MGE têm sido Caterpillar Luxembourg Group San ("Caterpillar Luxembourg Group") (99,9%) e Caterpillar Luxembourg San ("Caterpillar Luxembourg") (0,1%). A MGE é, portanto, parte da Divisão Ferroviária da CAT, que é dirigida pela Progress Rail Brasil.

(...)

29. É notório, portanto, que a CBL não está envolvida, de nenhuma forma, nos serviços prestados pela MGE. A MGE foi, primeiramente, adquirida pela Progress Rail (e ainda está ligada a esta) - uma empresa da CAT, responsável exclusivamente pelos negócios referentes ao sistema ferroviário."

19. Portanto, é notória a ilegitimidade passiva da Representada, contra a qual não há qualquer indício de participação na conduta, sendo as referências feitas supostamente a ela, na realidade sobre a MGE, então do Grupo Caterpillar,

20. Ante todo o exposto, **reconheço a ilegitimidade passiva da Representada Caterpillar Brasil Ltda.** e decido, por essa razão, pelo arquivamento do presente processo com relação a ela.

## II.3. Do desmembramento do processo com relação aos Representados Edyval Antônio Campanelli Junior e Haroldo Oliveira de Carvalho

21. Conforme exposto no tópico II.1. houve um equívoco na inclusão da RHA no presente processo sendo a empresa que efetivamente é investigada pela conduta, a Balfour Beatty Rail Power, hoje denominada Adtranz Rail Power Systems Ltda (mantido o mesmo CNPJ), empresa à qual os Srs. Edyval Antônio Campanelli Junior e Haroldo Oliveira de Carvalho eram vinculados à época da conduta.

22. Uma vez reconhecido o equívoco, a empresa Adtranz Rail Power Systems Ltda foi incluída no Processo Administrativo nº 08700.000448/2015–32, de modo que as condutas praticadas pela então Balfour Beatty Rail Power serão apuradas no âmbito daquele processo.

23. Tendo isso em vista, buscando evitar que se possa gerar inconsistência insanável, entendo prudente que o **presente processo seja desmembrado com relação aos Representados Edyval Antônio Campanelli Junior e Haroldo Oliveira de Carvalho** para que sua eventual participação na conduta seja julgada em conjunto com a àquela da Adtranz, no âmbito do PA nº 08700.000448/2015–32 ou em outro processo desmembrado, a depender do juízo de conveniência da SG/Cade.

#### II.4. Da prescrição da pretensão punitiva para a conduta de cartel

24. A respeito da extinção da pretensão punitiva pela prescrição, as Representadas argumentam em síntese:

1. Com relação ao prazo prescricional aplicável:
  - a. Que se aplicaria o prazo de cinco anos para a Administração exercer sua pretensão punitiva a fim de apurar infração à ordem econômica, nos termos do artigo 1º, caput, da Lei nº 9.873/1999 porque:
    - i. Não há ação penal em curso contra o Representado em questão; ou
    - ii. O prazo prescricional criminalmente estabelecido não se aplicaria às Representadas pessoas jurídicas, já que, nessa qualidade, não teriam como responder criminalmente pelos fatos ora investigados.
  - b. Caso fosse aplicável o prazo previsto na legislação penal seria este o prazo de oito anos, devendo ser o crime considerado o de fraude em licitação (art. 90 da Lei nº 8.666/1993 c/c art. 109 inciso IV do Código Penal).
2. Com relação ao marco inicial da contagem do prazo prescricional:
  - a. Que não haveria uma conduta única, mas sim uma pluralidade de condutas a cada certame ou ao menos a cada projeto, de modo que:
    - i. A contagem do prazo se dá com relação a cada projeto individualmente, havendo prescrição da totalidade das condutas (para alguns Representados) ou de parte delas (para outros)
  - b. Que a data da cessação da conduta e, portanto, marco inicial da contagem do prazo seria (independentemente de considerar-se a conduta como única):
    - i. A data do último documento a eles referente
    - ii. A data de desligamento da pessoa física do cargo/empresa

25. **Com relação aos argumentos relativos ao prazo prescricional aplicável** entendo, em linha com a jurisprudência deste Tribunal, que não procedem, sendo **aplicável o prazo prescricional de 12 (doze) anos**, em razão da conduta enquadrar-se no §4º do art. 46 da Lei nº 12.529/2011 c/c art. 109 inciso III do Código Penal, não sendo aplicável o prazo de 5 (cinco) anos previsto no caput do art. 46 da Lei nº 12.529/2011, tampouco o prazo de 8 (oito) anos atribuído ao crime de fraude à licitação, como será esclarecido adiante.

26. Cumpre inicialmente me posicionar acerca da exegese do §2º do art. 1º da Lei nº 9.873/1999. A interpretação aqui exposta também é aplicável ao §4º do art. 46 da Lei nº 12.529/2011, tendo em vista a igualdade de redação dos dispositivos, que, em suas literalidades, preveem que *“quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição reger-se-á pelo prazo previsto na lei penal”*.

27. A conduta sob investigação enquadra-se no Art. 36 §3º inciso I, alínea “d” da Lei de Defesa da Concorrência, com a redação abaixo destacada:

**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:

(...)

**§ 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;**

28. Tal infração administrativa é considerada como crime por sua correspondência à conduta prevista na Lei nº 8.137/1990, a Lei de Crimes Contra a Ordem Tributária e Econômica, cuja redação foi dada precisamente pela Lei nº 12.529/2011. *In verbis*:

**Art. 4º** Constitui crime contra a ordem econômica:

**II - formar acordo, convênio, ajuste ou aliança entre ofertantes, visando: (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).**

- a) à fixação artificial de preços ou quantidades vendidas ou produzidas; (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).**
- b) ao controle regionalizado do mercado por empresa ou grupo de empresas; (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).**
- c) ao controle, em detrimento da concorrência, de rede de distribuição ou de fornecedores. (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).**

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos e multa.

29. Conclui-se, portanto, que há tipificação penal da conduta sob investigação nesta esfera administrativa e, adicionalmente, que este é o único requisito exigido pelos dispositivos que regem o prazo prescricional aplicável, anteriormente citados. Em outras palavras, tais dispositivos determinam que para a aplicabilidade da prescrição penal basta que o fato constitua crime, ou seja, que haja tipificação legal nesse sentido. Não se exige a existência de ação penal em curso sobre o mesmo fato.

30. Assim, ao contrário do que defendem os Representados, referido dispositivo legal não estabelece uma relação de dependência entre as esferas administrativa e penal. No meu entendimento, a Lei nº 9.873/1999 apenas optou por utilizar-se dos prazos previstos no Código Penal.

31. Conforme reiteradas vezes decidido pelo Supremo Tribunal Federal<sup>[1]</sup>, as instâncias penal e administrativa são autônomas, mesmo porque a exigência de prova da ilicitude penal é mais rigorosa que a exigência para ilicitudes de outras naturezas. Assim, enquanto uma conduta considerada irrelevante do ponto de vista administrativo não pode ser relevante no âmbito penal<sup>[2]</sup>, a recíproca não é verdadeira, podendo um fato ser penalmente irrelevante mas ter relevância administrativa. Em outras palavras, é possível, sim, a apuração e condenação da infração administrativa a despeito da existência de processo penal.

32. Acrescente-se, ainda, o fato de que, como bem ressaltam alguns Representados em suas defesas, de fato não é comum haver no âmbito penal a condenação de pessoas jurídicas (com raríssimas exceções<sup>[3]</sup>), enquanto no âmbito administrativo, principalmente neste Tribunal, diversas condenações são voltadas para sociedades empresariais, associações, sindicatos, etc.

33. Ao contrário do entendimento que pretendem os Representados imprimir a este fato, não me parece razoável uma interpretação que vincule o prazo prescricional das ações punitivas administrativas objetivando apurar infrações à ordem econômica à existência de investigações, denúncia ou condenação na esfera criminal. Isso, precisamente, porque não é lógico que o legislador tenha optado por impossibilitar a persecução e punição administrativa de condutas praticadas por empresas – como o cartel – para as quais há explícita previsão legal. Ou seja, caso a linha de raciocínio das Representadas prevalecesse, a configuração da prescrição da pretensão punitiva administrativa ficaria a depender de condição futura e incerta, qual seja, a propositura de ação penal.

34. Além do texto legal ser claro no sentido de que a legislação administrativa apenas se apropria dos prazos previstos na legislação penal, sequer uma interpretação sistemática do ordenamento jurídico levaria a tal conclusão, na medida em que o consagrado na doutrina e na jurisprudência é a independência das instâncias como regra.

35. Nesse sentido, a meu ver, a essência do § 2º do art. 1º da Lei nº 9.873/1999, bem como do § 4º do art. 46 da Lei nº 12.552/2011, é garantir aos investigados, em relação a determinados fatos que constituem, ao mesmo tempo, infração administrativa e penal, que as investigações ocorram num paralelismo razoável de tempo, ainda que não haja obrigação de que sejam exatamente concomitantes e tenham o mesmo desfecho. Por outro lado, a tipificação penal do fato indica que se trata de bem jurídico de especial importância, o que, do ponto de vista da sociedade, também justifica uma dilação do prazo prescricional, se for o caso.

36. Acrescente-se que, tratando-se especificamente sobre processo administrativo para apuração de infração à ordem econômica, há precedente judicial em linha com o entendimento aqui exposto, exarado pelo juízo da 15ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, no Mandado de Segurança nº 49189-15.2010.4.01.3400:

*“Em primeiro lugar, o texto legal apenas exige que o fato objeto da ação punitiva da Administração também constitua crime. Não menciona nem a necessidade de procedimento criminal já instaurado, nem a necessidade de que o sancionado administrativamente seja também passível de sanção penal.*

***A não aplicação à pessoa jurídica dessa regra, salvo quando se tratar de infração ao meio ambiente, pois somente nesse caso essa poderia cometer crime (ser sujeito ativo), tiraria toda a carga axiológica do disposto no parágrafo segundo do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, passando a punição administrativa a representar nesses casos mero adereço da sanção penal.***

*Também a propositura de ação penal ou a existência de inquérito penal são prescindíveis para que a regra do parágrafo segundo do artigo 1º da Lei nº 9.873/99 seja aplicada. Como as esferas criminal e administrativa são independentes, para tanto basta uma análise (e a devida fundamentação) da autoridade sancionadora de que o fato objeto da ação punitiva da Administração também constitui crime. Mesmo porque, do contrário, a configuração da prescrição da pretensão punitiva administrativa ficaria a depender de condição futura e incerta, pois, até que se configure a prescrição da pretensão punitiva penal, é possível a instauração do processo criminal, o que poderá ser feito inclusive com base em possível notícia crime formulada pela própria Secretaria de Direitos Econômicos, após as investigações a serem realizadas no procedimento instaurado.” (sem grifos no original)*

37. O meu entendimento, portanto, na esteira das manifestações da SG/Cade, ProCade e MPF/Cade, é de que se tratando de condutas também previstas no art. 4º da Lei nº 8.137/1990, o prazo prescricional a ser considerado pelo Cade é o constante na legislação penal, independentemente da instauração de processo na instância criminal.

38. Descartada a possibilidade de aplicação da prescrição quinquenal, cabe esclarecer qual o prazo a ser emprestado da legislação penal.

39. Conforme já exposto anteriormente a conduta sob investigação, conhecida comumente como cartel, enquadra-se, na esfera penal, no art. 4º da Lei de Crimes Contra a Ordem Econômica, o qual tem redação quase idêntica àquela da Lei de Defesa da Concorrência e teve inclusive sua redação dada por esta. Nesse sentido, havendo correspondência clara entre infração administrativa e crime não há dúvida sobre qual o prazo penal aplicável, o qual será, evidentemente aquele do crime correspondente.

40. Consequentemente, em se tratando de crime com pena máxima de 5 (cinco) anos, devemos ter em vista o art. 109, inciso III do Código Penal Brasileiro, o qual determina que crimes com pena máxima superior a quatro anos e inferior a oito anos terão prazo prescricional de doze anos.

41. Contudo, alguns Representados sustentam a aplicação do prazo prescricional de oito anos, sob a justificativa de que as ações penais em curso destinadas à apuração dos mesmos fatos analisados no âmbito do presente Processo Administrativo enquadraram juridicamente a conduta, naquele âmbito, como fraude à licitação (Art. 90 da Lei nº 8.666/1993).

42. A esse respeito, destaco argumento já estressado anteriormente de que as esferas administrativa e penal são independentes, de modo que o enquadramento dado pelo âmbito criminal não obriga a esfera administrativa a adotar aquele mesmo enquadramento e vice-versa. Não por outra razão, a previsão legal que determina o prazo prescricional aplicável não exige ação penal em curso. Se exigisse geraria tremenda insegurança jurídica, pois a cada caso de cartel no âmbito do Cade poderia vir a ter um prazo prescricional completamente diferente

43. Ressalto ainda que cartel e fraude à licitação são crimes diversos, ainda que, muitas vezes, intimamente relacionados. No quadro abaixo trago uma breve explicação sobre a diferença entre esses dois crimes.

#### Quadro 1. Cartel e fraude à licitação

Cartel e fraude à licitação estão de fato intimamente relacionados, tanto que um mesmo fato pode ser enquadrado em ambos os ilícitos. Contudo, em que pese tal proximidade, destaca-se que se trata de crimes distintos, distinção essa que tem importantes consequências.

A fraude à licitação está prevista no art. 46 da Lei do Tribunal de Contas da União (Lei nº 8.443/1992) e no art. 90 da Lei de Licitações e Contratos Públicos (Lei nº 8.666/1993):

**Art. 46.** Verificada a ocorrência de fraude comprovada à licitação, o Tribunal declarará a inidoneidade do licitante fraudador para participar, por até cinco anos, de licitação na Administração Pública Federal.

**Art. 47.** Ao exercer a fiscalização, se configurada a ocorrência de desfalque, desvio de bens ou outra irregularidade de que resulte dano ao Erário, o Tribunal ordenará, desde logo, a conversão do processo em tomada de contas especial, salvo a hipótese prevista no art. 93 desta Lei.

**Art. 90.** Frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente, o caráter competitivo do procedimento licitatório, com o intuito de obter, para si ou para outrem, vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação:

**Pena** - detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa.

A Lei de Licitações prevê pena de detenção de dois a quatro anos e multa a quem fraudar ou frustrar o caráter competitivo de licitação. Nesse caso, a caracterização do ato fraudulento ocorre na hipótese de se constatar, no bojo de um procedimento licitatório, qualquer ato ardisoso, enganoso, de má-fé, com o intuito de lesar ou ludibriar, ou de se furta a cumprir um dever previsto na lei ou no instrumento convocatório do certame.

Note-se que, em qualquer das suas espécies (seja na falsificação de documento obrigatório, entrega de uma mercadoria por outra, etc.), o ato fraudulento cometido em um procedimento licitatório sempre irá lesar a lisura e incolumidade dos atos e procedimentos públicos, bens jurídicos estes que são protegidos pela Lei de Licitações.



Importante destacar que a previsão da Lei de Licitações inclui diversas espécies de condutas fraudulentas. Dentre elas existem aquelas que lesam, simultaneamente, a integridade dos atos administrativos e o caráter competitivo do certame público, i.e., a fraude realizada mediante ajuste ou combinação (cartel), que está prevista especificamente no art. 90 da Lei.

Assim, compete ao Ministério Público, cuja função é zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e defender a ordem jurídica, investigar, perseguir e promover a ação penal em desfavor daqueles agentes (públicos ou privados) cuja conduta se enquadre nas formas de fraude tipificadas na Lei nº 8.666/1993, seja sua forma mais genérica, do art. 93 ou a forma específica de fraude ao caráter competitivo das licitações, do art. 90. Após apreciação das denúncias pelo Poder Judiciário, garantida a ampla defesa, poderão incidir sobre os agentes fraudadores (públicos ou privados) as sanções penais correspondentes. Também tem competência, na seara administrativa, para investigar e punir a fraude o Tribunal de Contas, conforme Lei do TCU, que poderá declarar a inidoneidade do licitante.

Nesse sentido, na medida em que visa ludibriar a Administração Pública para auferir vantagem, o cartel em procedimentos licitatórios é, ao mesmo tempo, uma espécie de fraude sujeita às sanções criminais supracitadas e também uma infração à ordem econômica, o que atrai a competência do Cade para investigar e eventualmente punir tais condutas.

Exemplo de situação na qual a infração antitruste e a fraude podem se confundir ou coexistir é aquela na qual as empresas concorrentes em uma licitação têm sócios comuns, que integrem o mesmo grupo societário, caso este em que não haveria, a priori, uma infração antitruste (cartel), mas possivelmente uma fraude ao caráter competitivo do procedimento licitatório. Outra situação é aquela em que os sócios são comuns mas não é claro se trata-se do mesmo grupo societário, caso em que é possível que haja tanto infração antitruste quanto fraude licitatória, sendo a proximidade entre concorrentes um indício de cartel a ser cotejado com outras provas

Embora ocorra aparente confusão, observa-se, contudo, que a questão principal está em reconhecer **duas situações distintas**: (i) agentes econômicos concorrentes que passam a combinar previamente a atuação conjunta em licitações (cartel); e (ii) agentes econômicos que nunca concorreram (por terem sócios comuns, fantasmas, laranjas, etc.) e que passam a atuar em licitações como se concorrentes fossem (fraude à licitação). Neste último caso, por exemplo, não estamos diante de um caso de cartel em licitação e, portanto, a investigação e punição não é de competência do Cade, mas sim do Ministério Público e do Tribunal de Contas da União.

Além disso, existem formas de se fraudar uma licitação que, além de não envolverem acordo entre concorrentes, podem ser feitas unilateralmente, a exemplo da prestação de informações falsas pela empresa vencedora. Tanto que a Lei nº 8.666/1993 fala em *“frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente”*, ou seja, o acordo entre concorrentes é apenas uma das formas.

Dessa forma, observa-se que, apesar de fraude e cartel possuírem aspectos congruentes, eles permanecem sendo situações que não se confundem e em cada caso haverá uma norma aplicável, um órgão competente para investigação e julgamento.

44. Além disso, toda a legislação brasileira confere caráter especialmente grave a condutas ilícitas perpetradas contra a Administração Pública, atribuindo a estas penas mais danosas. Iguar um cartel ocorrido em uma contratação da Administração com fraude em licitação é reverter essa lógica consagrada no direito brasileiro, pois cartéis adstritos à esfera privada teriam punição penal (e, conseqüentemente, prazo prescricional) superior a cartéis contra órgãos públicos. Não parece ter sido essa a vontade do legislador.

45. Em suma, com relação ao prazo prescricional aplicável entendo, em linha com os pareceres anteriores, que **se aplica o prazo de 12 (doze) anos, uma vez que a conduta ora investigada também é considerada crime sob a égide da Lei nº 8.137/1990 (art. 4º inciso II), conforme determinado no no §4º do art. 46 da Lei nº 12.529/2011 c/c art. 109 inciso III do Código Penal.**

46. Isso posto, cumpre expor meu entendimento acerca do **marco inicial** para contagem do prazo prescricional. A esse respeito ressalto, em primeiro lugar, que compreendo a conduta sob análise como uma conduta una, assim como o fizeram a SG/Cade e os órgãos pareceristas, não obstante haver diversos projetos e licitações afetados. As razões para tanto serão expostas ao longo do Mérito, de modo que me restrinjo aqui a esclarecer que a consequência deste entendimento é a de que **o prazo prescricional tem o mesmo marco inicial para todos os Representados, qual seja, o momento de cessação da conduta.**

47. Tendo isso em vista, aponto que o último documento que considero como prova da conduta data de 2013, ano da instauração do Inquérito Administrativo. Outrossim, recorro que embora a conduta em si tenha, ao melhor conhecimento desta autoridade, cessado em 2013, os efeitos por ela produzidos ainda não cessaram se considerarmos que diversos dos contratos firmados com a administração pública a partir das licitações afetadas ainda estão vigentes.

48. Assim, resta evidente que não se verifica a ocorrência de prescrição para a grande maioria dos Representados, havendo exceções cujas particularidades serão expostas nos subtópicos a seguir.

49. Além de tudo quanto já exposto, que entendo como razão suficiente para o não acolhimento da preliminar de prescrição da pretensão punitiva suscitada, faço alguns exercícios para demonstrar que não haveria que se falar em prescrição ainda que considerássemos, da forma mais conservadora possível, a adoção da cessação dos acordos para cada projeto como marco inicial da contagem do prazo prescricional.

50. Comprovando o quanto dito faço, este exercício com relação ao projeto mais antigo comprovadamente afetado pelo cartel, qual seja, o projeto da Linha 5 (lilás) do Metrô de São Paulo.

51. O Consórcio SISTREM, vencedor da referida licitação, firmou o contrato com a CPTM no dia 10/10/2000 (SEI 0006341) o qual teve duração inicial de 30 meses, mas foi aditado onze vezes, sendo o último aditivo contratual de 29/07/2005, o qual previu prorrogação do contrato por mais seis meses. Portanto, o contrato foi encerrado apenas em 2006. Tendo em vista que o Inquérito Administrativo foi instaurado em 2013 não se passaram sequer sete anos do fim dos efeitos do primeiro dos acordos firmados pelo cartel. O mesmo é válido para todos os demais processos licitatórios afetados, conforme observa-se da tabela abaixo:

**Tabela 2. Datas e durações dos contratos afetados**

Projeto	Série / Lote	Número do contrato	Data de adjudicação/ publicação do resultado da licitação	Tempo aproximado decorrido entre a adjudicação e a instauração do IA	Data de assinatura do contrato
Linha 5 (Lilás)	Lote único	835780102200	07/09/2000	12 anos e 6 meses	10/10/2000
1ª Rodada da CPTM	Série 2000	848390101200	06/06/2001	12 anos	24/07/2001
	Série 2100	814510101200	12/07/2002	11 anos	28/08/2002
	Série 3000	836210101200	12/07/2002	11 anos	21/08/2002
Extensão da Linha 2 Metrô SP	Lote único	4001521201	02/04/2005	8 anos	15/04/2005
Programa Boa Viagem - Parte do PQRM	A1	Nenhuma empresa qualificada	-	-	n/a
	A2	848640201100	11/08/2005	8 anos	22/08/2005
	A3	848640201101	11/08/2005	8 anos	
	A4	848640201102	11/08/2005	8 anos	
	B	848740201100	13/08/2005	8 anos	18/10/2005
	C1	848840201101	16/08/2005	8 anos	04/11/2005
	C2	848840201102	16/08/2005	8 anos	

	C3	848840201103	16/08/2005	8 anos	
	C4	848840201104	16/08/2005	8 anos	07/11/2005
	C5	848840201100	16/08/2005	8 anos	15/09/2005
	C6	Nenhuma empresa qualificada	-	8 anos	n/a
	D	848940201100	16/08/2005	8 anos	07/11/2005
<b>Metrô DF</b>	Lote único	016/2007	14/09/2007	5 anos e seis meses	01/10/2007
<b>2ª Rodada da CPTM</b>	Série 2000	808563101100	25/10/2007	5 anos e seis meses	13/11/2007
	Série 2100	813573101100	19/10/2007	5 anos e seis meses	14/11/2007
	Série 3000	809573101100	19/10/2007	5 anos e seis meses	05/11/2007
<b>Aquisição de 320 (S7000) e 64 (S7500) carros da CPTM (S7000)</b>	S7000	STM/009/2008	01/07/2008	5 anos	03/07/2008
	S7500	STM/002/2009	27/02/2009	4 anos	02/09/2009
<b>Reforma dos trens das Linhas 1 e 3</b>	Lote 1	N/A	-	-	N/A
	Lote 2	4137721201	18/03/2009	4 anos	08/04/2009
	Lote 3	4137721202	18/03/2009	4 anos	08/04/2009
	Lote 1A	4137721301	06/05/2009	4 anos	18/06/2009
	Lote 1B	4137721302	06/05/2009	4 anos	17/06/2009
<b>Aquisição e manutenção de trens da Série 5000[4]</b>	Lote único	876408301100	10/02/2010	3 anos	19/03/2010
<b>Aquisição de trens para o metrô de Porto Alegre (Trensurb)</b>	Lote único	08.170.064/2012	12/11/2012	6 meses	26/11/2012
<b>Aquisição de trens para o metrô de Belo Horizonte (CBTU)</b>	Lote único	023-2012/DT	13/11/2012	6 meses	19/12/2012
<b>3ª Rodada da CPTM</b>	Série 2000	801512301100	07/03/2013	< 4 meses	09/05/2013
	Série 2100	801612301100	15/02/2013	< 4 meses	14/03/2013
	Série 3000	801712301100	02/05/2013	< 4 meses	16/05/2013
	Série 2070	802012301100	14/03/2013	< 4 meses	09/05/2013
	Série 7000	802112301100	07/03/2013	< 4 meses	08/03/2013
	Série 7500	8019123011	15/03/2013	< 4 meses	15/03/2013

#### i) Do reconhecimento da ocorrência de prescrição com relação ao Representado Murilo Rodrigues da Cunha

52. O Representado Murilo Rodrigues da Cunha, conforme documentos apresentados em sede de defesa (SEI 0380489 e SEI 0031412), nasceu em 08/05/1940, de modo que já terá completado 79 anos ao tempo do julgamento.

53. Assim, como que se trata de prescrição criminal, também se aplicam as outras disposições do Código Penal com relação a este aspecto, razão pela qual, conforme disposto no art. 115 do CP, a prescrição com relação a ele deve ser reduzida à metade, sendo, portanto, de 6 (seis) anos:

Art. 115 - São reduzidos de metade os prazos de prescrição quando o criminoso era, ao tempo do crime, menor de 21 (vinte e um) anos, ou, na data da sentença, maior de 70 (setenta) anos. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984).

54. Tendo em vista que o Sr. Murilo da Cunha atuou como Diretor Presidente da CAF Brasil entre fevereiro de 1998 e 30 de abril de 2004, e posteriormente deixou de atuar no mercado, seja na CAF ou qualquer outra empresa do setor, tendo transcorrido mais de nove anos entre sua saída do mercado e o momento da instauração do IA, entendo pela ocorrência de prescrição da pretensão punitiva com relação a ele.

55. Ante todo o exposto, concluo pela **ocorrência de prescrição da pretensão punitiva com relação ao Sr. Murilo da Cunha.**

#### II.5. Da prescrição da pretensão punitiva para a conduta de influência à conduta comercial uniforme

56. Diferentemente do quanto dito em relação à conduta de cartel, a prática de influência à conduta comercial uniforme prevista no art. 36 §3º inciso II da Lei nº 12.529/2011 não é tipificada como crime pela legislação penal pátria, de modo que a prescrição aplicável é aquela prevista no art. 46 da Lei de Defesa da Concorrência, qual seja, de 5 (cinco) anos.

57. Importa ressaltar ainda, que embora intimamente relacionadas, as práticas de cartel e influência à conduta comercial uniforme são distintas e autônomas, de modo que não necessariamente há coincidência com relação ao momento de cessação de uma e outra.

#### i) Do reconhecimento da ocorrência de prescrição com relação aos Representadas Procint - Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda e Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda e Arthur Gomes Teixeira

58. Em sede de defesa, os Representados Procint - Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda ("Procint"), Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda, ora representada pela Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira ("Constech") e Arthur Gomes Teixeira alegam a ocorrência de prescrição da pretensão punitiva com relação a eles.

59. Procint e Constech são empresas de consultoria investigadas no presente processo pela prática de influência à conduta comercial uniforme. A Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira é a representante da Constech no processo e o Sr. Arthur Gomes Teixeira é sócio de ambas as empresas, portanto, enquadram-se no mesmo dispositivo.

60. Como afirmado acima, em face deste enquadramento jurídico, tem-se que o **prazo prescricional para esses Representados é de cinco anos e que é preciso identificar a última evidência da prática para que se tenha a data do marco inicial da contagem da prescrição.**

61. Nesse sentido, com relação a Arthur Gomes Teixeira e Procint a última evidência encontrada é o Documento 80, e-mail de **13/08/2007[5]**, apreendido na sede da Temoina. Já para a Constech é o Documento 65, **de 01/12/2006**, apreendido na sede da Bombardier. Portanto, tendo em vista que o processo foi instaurado apenas no ano de 2013, **transcorreram mais de cinco anos entre a cessação da conduta e a instauração do processo.**

62. Nesse sentido, **reconheço a ocorrência de prescrição da pretensão punitiva com relação aos Representados Procint - Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda, Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda (representada pela Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira) e Arthur Gomes Teixeira.**

#### II.6. Conclusão

63. **Acolho a fundamentação adotada pela SG/Cade nas Notas Técnicas nº 33/2015 (SEI 0049187 e 0049194), nº 116/2015 (SEI 0130700 e 0143803) e nº 90/2018 (SEI 0557557 e 0558621; 0558060 e 0558620), bem como pelo Parecer nº 9/2019 da ProCade (SEI 0582436, 0582441 e 0582447; 0582363, 0582369 e 0582429) com relação à todas as preliminares suscitadas pelos Representadas, exceto nos pontos abaixo:**

a) **Reconheço a ilegitimidade passiva das Representadas RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda e Caterpillar Brasil Ltda;**



b) **Determino o desmembramento do processo com relação aos Representados Edyval Antônio Campanelli Junior e Haroldo Oliveira de Carvalho**

c) **Reconheço a ocorrência de prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública com relação aos Representados Procin - Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda, Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda (representada pela Sra. Lucy Elisabete Pereira Teixeira), Arthur Gomes Teixeira e Murilo Rodrigues da Cunha.**

### III.MÉRITO

64. Conforme já exposto no Relatório, o presente Processo Administrativo foi instaurado com vistas a apurar suposto cartel no mercado de licitações públicas destinadas à manutenção de trens e metrô e aquisição de material rodante e sistemas auxiliares, o qual contou ainda com o auxílio de empresas especializadas de consultoria, condutas estas enquadradas no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/1994, 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.

65. A análise do conjunto probatório pelo meu gabinete confirmou o quanto apontado pela SG/Cade, de que se trata de acordo nacional destinado a limitar/falsar a concorrência de processos licitatórios destinados à aquisição ou manutenção de trens e metrô em pelo menos quatro estados brasileiros (SP, DF, MG e RS), de 1998 a 2013. Participaram do acordo as principais empresas atuantes no mercado nacional de produção e comercialização de material rodante e manutenção de trens e metrô durante o período da conduta. Participaram ainda da conduta empresas que atuam em mercados relevantes correlatos, a exemplo de empresas que atuam na área de construção civil, uma vez que atuaram em consórcio com as empresas mencionadas nas licitações afetadas. Considerações acerca das empresas envolvidas e suas áreas de atuação, bem como o mercado afetado serão feitas a seguir no item III.1. do voto.

66. O cartel visava principalmente: **(i) a divisão de mercado; (ii) a fixação de preços; e (iii) o ajuste de condições e vantagens nos contratos firmados com os entes licitantes.** Para tanto, os membros do acordo utilizaram **estratégias como a supressão de propostas, a apresentação de propostas de cobertura, a formação de consórcios e a realização de subcontratações,** e ainda contaram, por vezes, com a **colaboração e facilitação de consultorias especializadas.**

67. De modo geral, o cartel era operacionalizado a partir de encontros e contatos entre empresas e/ou consórcios concorrentes ou que tinham potencial interesse em determinado certame, os quais aconteciam antes e durante a licitação estendendo-se em alguns casos até a momento posterior à adjudicação do contrato (em razão das subcontratações). Tais contatos tinham o propósito de definir preços, condições e forma de participação nas licitações (e.g. participantes do certame, ganhadores, consorciamentos e subcontratações).

68. Destaco que mesmo em casos nos quais a discussão em um contexto aparentemente lícito, como ao referir-se a consórcios e/ou subcontratações (institutos esses legalmente previstos), essas oportunidades eram utilizadas para implementação dos acordos, como ficará claro a partir da análise dos documentos.

#### III.1. Breves considerações sobre as áreas de atuação das empresas envolvidas e os mercados afetados pela conduta

69. Como demonstram os editais e os contratos reunidos aos autos, os certames possuíam escopos diferentes e previam a contratação de produtos e serviços diferentes entre si. De modo geral, os certames previam a contratação de:

- **Fornecimento de material rodante:** materiais e itens que integram a composição dos trens, tais como: vagões, engates, truques, conforto visual, conforto acústico, conforto térmico, climatização, peças sobressalentes, etc.
- **Serviços de manutenção de trens:** serviços e materiais necessários para manutenção de trens, a fim de evitar sua degradação, tais como limpeza, pontes rolantes, materiais para elevação dos trens, máquinas de lavagem, frezadoras de rodas, instrumentos de medição, etc.
- **Fornecimento/manutenção de sistemas auxiliares:** sistemas integrantes das plataformas e demais estruturas que não propriamente a construção civil e nem materiais rodantes relacionados aos trens, tais como: sistemas de exaustão, escadas rolantes e elevadores, bilhetagem, bombeamento de água, detecção de incêndio, iluminação, etc.

70. Todos os procedimentos licitatórios envolviam a contratação de pelo menos um dos materiais/serviços descritos nas quatro categorias acima. Os escopos de cada projeto encontram-se sintetizados pela tabela abaixo:

**Tabela 3. Escopo dos projetos afetados**

Licitação	Material rodante	Manutenção de trens	Sistemas auxiliares
Linha 5 (Lilás)	x		x
1ª Rodada da CPTM		x	
Programa Boa Viagem - Parte do PQRM		x	
Extensão da Linha 2 Metrô SP			x
Metrô DF		x	
2ª Rodada da CPTM		x	
Aquisição de 320 (\$7000) e 64 (\$7500) carros da CPTM	x		
Reforma dos trens das Linhas 1 e 3	x	x	
Aquisição e manutenção de trens da Série 5000	x	x	
3ª Rodada da CPTM		x	
Aquisição de trens para o metrô de Porto Alegre (Trensurb)	x		
Aquisição de trens para o metrô de Belo Horizonte (CBTU)	x	x	

71. De forma semelhante, conforme alegado pelas Representadas em suas defesas, não há identidade de área de atuação entre todas as empresas, i.e., as empresas atuavam em áreas correlatas, mas diferentes. Assim, é possível que uma empresa atuasse no fornecimento de material rodante e não atuasse no fornecimento de sistemas auxiliares, por exemplo. A tabela abaixo sintetiza os segmentos de atuação de cada empresa Representada no presente Processo Administrativo, com base nas informações obtidas a partir de suas defesas e manifestações e de consultas a CNPJs e *websites*:

**Tabela 4. Segmentos de atuação das Representadas**

Empresa	Material rodante	Manutenção de trens	Sistemas auxiliares	Construção civil	Trading	Consultoria
Siemens	x	x	x			
Alstom	x	x	x			
Bombardier	x	x	x			
CAF	x	x	x	x		
Ttrans		x	x			
Temoinsa	x	x	x			
Tejofran		x		x		
MGE	x	x	x	x		
MPE	x	x	x			
TC/BR		x		x		

Serveng				x		
Mitsui					x	
Hyundai-Rotem	x	x	x			
lesa				x		
Procint						x
Constech						x

72. Entendo que a segmentação feita acima é importante, pois nos permite compreender, a partir do conhecimento dos segmentos de atuação de cada empresa, a lógica de formação dos consórcios entre elas nas licitações afetadas.

73. A partir dessa compreensão, enfrente desde já dois argumentos apresentados pelas Representadas em sede de defesa.

74. O **primeiro** deles seria de que a formação de consórcios e a realização de subcontratações entre as empresas teriam sido necessários por questões técnicas, para que fosse possível atender todos os requisitos dos escopos dos editais. Nesse sentido, as conversas entre diferentes empresas teriam ocorrido no contexto de negociações consorciais legítimas.

75. De fato, dependendo dos segmentos de atuação de cada empresa, é realmente possível que precisassem se juntar em consórcios ou realizar subcontratações para poder atender todo o escopo previsto nos editais. Ressalto que em momento algum questiona-se a liberdade de consórcio e as discussões legítimas e necessárias para sua formação.

76. Entretanto, as provas reunidas aos autos comprovam que os consórcios e subcontratações não eram apenas fruto de necessidades técnico-financeiras, mas sim resultantes de uma divisão de mercado entre concorrentes que visava acomodar os interesses dos diferentes agentes e eliminar ou mitigar a concorrência nos certames.

77. Nesse sentido, conforme se verá ao longo do presente voto, há diversos documentos nos autos que afirmam expressamente que tais arranjos deveriam ser feitos *“por razões políticas”* e para que fossem evitadas *“guerras de preços”* [6]. Esses documentos demonstram desde logo que **o argumento da formação legítima de consórcios não prospera no presente caso, havendo extenso conjunto probatório em sentido contrário.**

78. Superado esse ponto, passo ao **segundo** argumento trazido pelas Representadas. De acordo com elas, tendo em vista que nem todas as empresas atuavam exatamente nos mesmos segmentos, não seria possível considerá-las concorrentes, pois não competiriam nos mesmos mercados.

79. A este respeito, é necessário entender que as provas reunidas aos autos comprovam com clareza que (i) a estruturação de consórcios em si mesma já não acontecia dentro de uma dinâmica legítima de consorciamento/subcontratação, como demonstrado acima; e (ii) que o fato de as empresas não atuarem necessariamente em um mesmo segmento não impede necessariamente que sejam consideradas como empresas concorrentes, pelas razões que passo a expor.

80. A partir do momento em que as empresas se consorciam – seja de forma legítima ou no âmbito de um acordo anticompetitivo – os consórcios passam a atuar efetivamente como concorrentes entre si.

81. Para ilustrar a afirmação, dou um exemplo: imaginemos que a empresa “A” atue apenas no fornecimento de material rodante e venha a se consorciar com a empresa “B”, que atua apenas no fornecimento de sistemas auxiliares. O mesmo ocorre respectivamente com as empresas “C” e “D”. Em princípio, seria possível argumentar que as empresas “A” e “D”, assim como as empresas “B” e “C”, isoladamente não seriam concorrentes, pois não atuam no mesmo segmento. Ocorre que, a partir do momento em que os consórcios são formados, as empresas “A” e “D” e “B” e “C” passam a ser concorrentes uma das outras, pois estão disputando uma mesma licitação em grupos diferentes e apenas o consórcio de uma delas poderá de fato vencer o certame. Dessa forma, qualquer tipo de troca de informação concorrencialmente sensível ou de estruturação de acordo entre as empresas poderá constituir infração à ordem econômica.

82. Nesse sentido, destaco que há diversos documentos nos autos que comprovam que **as empresas continuavam em contato e estruturavam acordos de divisão de mercado mesmo quando já integravam consórcios diferentes e concorrentes entre si** [7]. A existência desse tipo de documento, demonstra que as empresas de fato **não se reuniam para negociar parcerias a fim de cumprir requisitos técnicos dos editais, mas sim para verdadeiramente dividir mercado e ajustar preços.**

83. Dessa forma, como restará comprovado ao longo do presente voto, as empresas Representadas atuavam efetivamente como empresas concorrentes, disputando entre si os certames licitatórios e, **cientes da posição que ocupavam**, reuniam-se diversas vezes em diversos momentos diferentes para garantir acordos de divisão de mercado e de combinação de preços no âmbito de diferentes projetos.

### III.2. Conjunto probatório

84. O conjunto probatório do presente caso é composto por:

a) Documentos e Histórico da Conduta trazidos no âmbito do Acordo de leniência celebrado entre Cade e Siemens (apartado de acesso restrito nº 08700.011937/2014-39 - SEI 0006341, 0006342, 0006344, 0006345 e 0006346)

b) Documentos obtidos nos esforços de busca e apreensão realizados na sede das empresas listadas abaixo [8], os quais se encontram no apartado de acesso restrito de nº 08700.011938/2014-83:

- Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.;
- 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.;

85. Em minha análise identifiquei um total de 248 documentos relevantes [9] para a comprovação das condutas anticompetitivas, que incluem e-mails (internos e externos/entre concorrentes), faxes, anotações manuscritas, atas de reunião, planilhas de Excel e documentos impressos, entre outros, contendo: (i) discussões explícitas para realização e monitoramento dos acordos anticompetitivos; (ii) registros de reuniões entre concorrentes; (iii) tabelas de alocação das licitações e valores das propostas a serem apresentadas; (iv) Relatórios comprovando o sucesso de acordo anticompetitivo e consequente superfaturamento do contrato e (v) e-mails mencionando compensação entre projetos.

86. Tais documentos evidenciam, como se verá detalhadamente a seguir, a existência de um acordo anticompetitivo amplo firmado entre as Representadas com vistas a suprimir a concorrência em diversos certames voltados à aquisição material rodante, sistemas auxiliares e manutenção de trens e

metrôs em pelo menos quatro estados brasileiros, entre 1998 e 2013.

87. Ressalto que **todas as conclusões que traço em meu voto estão embasadas essencialmente nos documentos acima indicados**, que compõe o conjunto probatório, seja aqueles obtidos em sede de busca e apreensão ou os que foram apresentados pelas Signatárias como parte de seu dever de colaboração. **O relato apresentado pelas Signatárias, bem como os relatos colhidos de Representados e testemunhas em oitiva foram utilizados para fins de condenação apenas na medida em que reforçam o quanto já concluído a partir dos documentos**, não sendo utilizados isoladamente como elemento capaz de fazer prova definitiva de participação de qualquer Representado na conduta, ou mesmo de existência da mesma.

88. Ademais, levei em consideração, em termos de *standard* probatório, as diferenças entre os diversos documentos e seu valor de prova com relação a cada Representado, i. e., atribuiu-se valor probatório diferente a cada documento a depender se determinada empresa ou pessoa física foi remetente, destinatária ou simplesmente mencionada no documento, se trata-se de menção aberta a outras interpretações, se há outros documentos reforçando/comprovando um mesmo fato, a origem do documento entre outros elementos. Além disso, todos os documentos foram cotejados com os argumentos e explicações fornecidos em sede de defesa.

89. Feita essa breve introdução e antes de passar à análise pormenorizada do conjunto probatório, traço algumas considerações sobre a utilização ilegal dos instrumentos de consórcio e subcontratação como estratégias para implementação dos acordos anticompetitivos. Em seguida apresento uma tabela-resumo da relação de pessoas jurídicas e físicas Representadas indicando, no caso das segundas, os cargos por elas ocupados, bem como uma visão geral das principais licitações afetadas.

### III.3. Da utilização ilegal dos instrumentos de consórcio e subcontratação

90. O cartel consiste, segundo a Lei de Defesa da Concorrência, em qualquer combinação, acordo ou manipulação entre concorrentes de diversas variáveis comerciais, tais como preço, oferta e divisão de mercado, sendo sempre o fim último do cartel lucrar mais a partir da geração de um sobrepreço que decorre da manipulação ou supressão da concorrência efetiva.

91. No cartel em licitação, especificamente, para que isso ocorra, as empresas normalmente realizam a divisão de licitações ou de lotes de uma mesma licitação e combinam os preços das propostas apresentadas, quem deve apresentar ou suprimir sua proposta, bem como os valores das mesmas

92. A operacionalização de tais acordos contempla diversas estratégias e arranjos possíveis, os quais podem ser em si ilegais, como o estabelecimento de *market shares* pré-definidos que direcionarão qual empresa ganhará qual licitação, como ocorreu no cartel de AIS (PA nº 08012.001377/2006-52) ou, como é o caso aqui, combinando estratégias em si ilegais (como a apresentação de propostas de cobertura) com a utilização de institutos legalmente previstos, tais como a subcontratação e o consórcio, porém com a finalidade ilegal de restringir ou suprimir a concorrência.

93. Nesse sentido, o argumento recorrentemente levantado pelos Representados em sua defesa, de que estavam apenas exercendo prerrogativas legalmente previstas de formação de consórcios ou de subcontratações (e de que estaria havendo uma criminalização destas práticas), não merece acolhida.

94. Isso porque não se está aqui em momento nenhum questionando a legitimidade destes institutos ou o seu legítimo uso, mas apenas o seu uso com fins ilícitos de viabilizar a cartelização dos participantes da licitação e, com isso, fraudar o caráter competitivo de procedimentos licitatórios. Portanto, não se trata de punir o exercício de prerrogativas legais, mas apenas de coibir o abuso de tais prerrogativas lícitas, utilizadas com fins anticompetitivos, de modo que apenas neste caso a prática é considerada ilegal.

95. Nesse sentido, faço alguns esclarecimentos acerca dos institutos do consórcio e da subcontratação para que não reste dúvida acerca da análise probatória que faço neste voto.

#### i) Consórcio

96. O consórcio consiste em uma associação eventual entre sociedades, constituído para um evento específico, devendo ser tal instituto autorizado expressamente no ato convocatório da licitação, sob a discricionariedade do órgão licitante.

97. Segundo Marçal Justen Filho:

“Há hipóteses em que as circunstâncias do mercado e (ou) a complexidade do objeto tornam problemática a competição. Isso se passa quando grande quantidade de empresas, isoladamente, não dispuserem e condições para participar da licitação. Nesse caso, o instituto do consórcio é a via adequada para propiciar ampliação do universo de licitantes”<sup>[10]</sup>

98. Isso indica, portanto, que o objetivo precípuo dos consórcios seria aumentar a competitividade dos certames, permitindo que empresas se unissem para poderem atender ao objeto licitado e para apresentarem propostas mais competitivas.

99. Isso não significa, no entanto, que tal instituto não possa conduzir a resultados indesejáveis ou ser utilizado de forma indevida; ao contrário, o mesmo autor reconhece que a permissão da formação de consórcios aumenta o risco de tentativas de dominação de mercado e eliminação da concorrência<sup>[11]</sup>.

100. Nesse sentido, por exemplo, as estratégias de *divisão de mercado* e *supressão de propostas* podem ser implementadas por intermédio da **formação de consórcios** nas licitações e, quando isso ocorre, o consórcio é formado não em razão da necessidade ou conveniência econômica para as empresas participantes do certame, mas com vistas a implementar um acordo anticompetitivo. Tais consórcios “de fachada” reduzem a competitividade do certame – haja vista que potenciais concorrentes *suprimem suas propostas* individuais, pois passam a ser parte integrante do consórcio – e alocam as parcelas do objeto licitado às consorciadas, o que constitui, ao fim e ao cabo, na *partilha do mercado* entre tais empresas.

101. Tal entendimento não significa que o disposto no art. 33 da Lei nº 8.666/1993<sup>[12]</sup> – 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 contém potenciais riscos para a dinâmica concorrencial das licitações públicas<sup>[13]</sup>.

#### ii) Subcontratação

102. Da mesma forma, a **subcontratação** – autorizada nos termos do art. 72 da Lei nº 8.666/1993<sup>[14]</sup>, 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*.

103. 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 cartel<sup>[15]</sup>.

104. Novamente, não se está aqui a afirmar que a subcontratação é, sempre e necessariamente, o resultado de um acordo entre concorrentes, mas apenas que pode e é utilizada como estratégia colusiva por empresas licitantes e, quando for este seu fim, identifica-se um uso ilícito do instituto.

#### iii) Conclusão

105. 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.

106. 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 absoluta<sup>[16]</sup> – não afasta a possibilidade de os órgãos de defesa da concorrência analisarem a formação de consórcios e as subcontratações como forma deliberada de mitigar (ou mesmo eliminar) a competitividade do certame<sup>[17]</sup> e eventualmente concluir pelo seu uso irregular.

107. Ante o exposto, esclareço que apenas foram consideradas provas de conduta colusiva aquelas provas que demonstram esse uso irregular desses institutos, evidenciando que eles foram utilizados para implementação de acordos de divisão de mercado e fixação de preços, não sendo presumido de nenhuma forma que o uso do instituto, isoladamente, represente qualquer indício de conduta ilícita.

### III.4. QUADRO-RESUMO DAS PESSOAS JURÍDICAS E FÍSICAS REPRESENTADAS

108. A seguir apresento um quadro-resumo de todas as pessoas jurídicas e físicas Representadas, indicando os cargos ocupados pelas pessoas físicas em cada empresa, com o objetivo de facilitar a compreensão da análise probatória e individualização posteriores:

**Tabela 5. Quadro-resumo dos cargos ocupados pelas pessoas físicas Representadas e respectivas empresas**

Pessoa jurídica	Pessoa física	Cargo ocupado	Período trabalhado	SEI
Alstom	Antônio Joaquim Charro	Gerente de Projetos	04/12/2000 - 05/01/2007	.0386948 .0387305 .0387325
	Eduardo Cesar Basaglia	Chefe de Contratos Gerente Comercial	09/01/1997 - 01/06/2010 01/06/2010 - 23/08/2017	.0386948 .0387305 .0387325
	Francisco de Assiz Perroni	Gerente de Propostas e Gerente de Projetos	09/01/1997 - 20/03/2009	.0386948 .0387305 .0387325
	Francisco Essi Amigo	Diretor Geral, Diretor Comercial e Diretor de Negócios	02/01/1995 - 19/03/2009	.0386948 .0387305 .0387325
	Isidro Ramon Fondevila Quinonero	Gerente de Fabricação Diretor Estatuário Diretor Geral de Transportes para o Brasil	14/04/1986 - 28/03/2006 28/03/2006 - 31/12/2011 31/12/2011 - 03/01/2012	.0386948 .0387305 .0387325
	Júlio César Leitão	Analista de Contratos Coordenador Gerente de Projetos Gerente de Contratos	09/04/2001 - 01/04/2008 01/04/2008 - 01/07/2011 01/07/2011 - 01/01/2013 01/01/2013 - 30/12/2016	.0386948 .0387305 .0387325
	Luiz Fernando Ferrari	Diretor de Desenvolvimento de Mercado, Marketing e Vendas	06/03/2006 - 2012	.0386948 .0387305 .0387325
	Marco Antônio Barreiro Contin	Vice-Presidente Diretor Geral de Transportes para o Brasil Diretor estatutário	01/05/2005 - 01/05/2011 01/05/2011 - 01/01/2012 01/01/2012 - 31/07/2016	.0386948 .0387305 .0387325
	Maria Aparecida Bartholetti	Assistente de Diretoria	05/01/1998 - 03/2017	.0386948 .0387305 .0387325
	Paulo José de Carvalho Borges Júnior	Diretor de Desenvolvimento de Negócios Diretor Comercial	02/02/1998 - 01/02/2004 01/02/2004 - 18/09/2006	.0386948 .0387305 .0387325
	Paulo Roberto Stuart	Gerente Comercial Diretor Comercial	10/09/1990 - 01/08/2008 01/08/2008 - 24/03/2016	.0386948 .0387305 .0387325
	Phillipe Emile Michel Dufosse	Diretor de Projetos	Pelo menos de 30/10/2009 - 1/12/2012	.0386948 .0387305 .0387325
	Philippe Delleur	Vice-Presidente Senior da América Latina	Abril/2009 - agosto/2013	.0557557
	Rinaldo Marques Tsuruda	Supervisor, gerente e diretor geral	03/11/1986 - 05/11/2009	.0386948 .0387305
	Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda	Supervisora de projetos Gerente de projetos Diretora comercial	03/07/1990 - 05/2006 05/2006 - 08/2006 08/2006 - 2017	.0386948 .0387305
	Ruy Marcos Grieco	Gerente Comercial Gerente de Desenvolvimento de Negócios	22/01/2001 - 01/01/2005 01/01/2005 - 13/07/2009	.0386948 .0387305
	Sérgio Valente Lombardi	Gerente de Projetos e Gerente Comercial	07/02/2000 - 13/10/2011	.0379104 .0386948
	Stephanie Brun-Brunet	Vice-Presidente de Desenvolvimento de Negócios da América Latina	10/2003 - 04/2005	.0386948
	Wagner Tadeu Ribeiro	Coordenador de Projetos Supervisor de Projetos Supervisor Comercial Gerente Comercial Coordenador de Projetos Diretor Comercial	01/07/1999 - 03/05/2000 03/05/2000 - 01/04/2002 01/04/2002 - 05/09/2003 05/09/2003 - 02/04/2004 02/04/2004 - 01/05/2006 01/05/2006 - 2017	.0386948 .0387305
	David Lopes	Supervisor Comercial	02/04/2001 - 10/04/2006	.0387381
Ben-Hur Coutinho Viana de Souza	Engenheiro coordenador	13/10/1997 - 01/12/2005	.0031195	
Luiz Antonio Taulois da Costa	Gerente Comercial	01/06/1998 - 02/12/2005	.0598837 .0600102	
<b>Balfour (representada por RHA)</b>	Edyval Antônio Campanelli Junior	Engenheiro de Suporte	03/05/1999 - 08/02/2007	.0030970
	Haroldo Oliveira de Carvalho	Engenheiro de Vendas Diretor Presidente	1987 - 22/02/2001 23/02/2001 - 28/02/2007	.0380653
<b>Bombardier</b>	Albert Fernando Blum	Diretor Presidente	1997 - 31/12/2001	.0031491
	Andras Mukics Mesics	Engenheiro de Vendas	02/12/1998 - 03/03/2003	.003117

				.0380872
	Marcelo Zugaiar dos Santos	Engenheiro de Propostas, Coordenador de Contratos Privados e Gerente de Contratos Privados.	01/01/1998 - 01/03/2007	.030955
	Manuel Carlos do Rio Filho	Coordenador de Qualidade Coordenador de Serviços Gerente de Vendas e Gestor de Vendas	22/01/1997 - 01/2001 01/2001 - 04/2001 04/2001 - 31/10/2006	.0600055
CAF	Andoni Sarasola Altuna	Gerente de Projetos	2009 - 2015	.0387258 .0031474
	Carlos Alberto Penna Leopoldo	Supervisor Administrativo Financeiro e Controller	1999 - 2017	.0387258 .0031466
	José Manuel Uribe Regueiro	Gerente Industrial Especialista em Manutenção Diretor de Serviços	1997 - 2010 2010 - 2012 2012 - 2016	.0387258
	Murilo Rodrigues da Cunha	Diretor Presidente	1998 - 30/04/2004	.0380489
	Paulo Rubens Fontenele Albuquerque	Diretor Presidente	21/09/2009 - 28/06/2013	.0031485
	Wagner Ibarrola	Gerente de Engenharia	2000 - 2017	.0387258
IESA	Fleury Pissaia	Direitor Diretor de Operações Conselheiro Administrativo	22/11/1993 - 31/07/2010 01/08/2010 - 2016 31/08/2004 - 29/05/2009	.0387775 .0026395 .0598191
MGE	Carlos Alberto Alves Roso	Diretor Executivo e Sócio Quotista Diretor Geral	1998 - 2008 2008 - 2013	.0380283
	Carlos Eduardo Teixeira	Gerente de Vendas e Marketing	05/11/1999 a 2013	.0380415 .0381276
	Ronaldo Hikari Moriyama	Gerente de Motores Elétricos Diretor Executivo de Serviços de Locomotivas e Equipamentos de Tração e Frenagem de Trens de Passageiros, além de Cotista e Sócio Diretor Comercial	1998 - 1999 11/1999 - 06/2008 06/2008 - 01/09/2011	.0380228
Mitsui	Masao Suzuki	Diretor Superintendente Diretor Vice-Presidente Diretor Vice-Presidente Sênior	16/09/1997 - 03/1999 03/1999 - 06/06/2005 30/03/2009 - 02/07/2012	.0380399 .0600045
MPE	Adagir de Salles Abreu Filho	Diretor sem designação específica Diretor Superintendente Diretor Presidente	29/08/2005 - 26/12/2012 26/12/2010 - 31/04/2013 31/07/2013 - presente	.0414334 .0599874
	José Ricardo Garcia Valladão	Especialista Engenharia de Campo	02/01/2006 - 01/07/2014	.0599874
	Rodrigo Otávio Lobo da Costa	Engenheiro de Manutenção Ferroviária	25/01/1988 - 01/10/2018	.0414334 .0599874
Procont	Arthur Gomes Teixeira	Sócio fundador	01/12/1985 - presente	.0380459
Serveng	Ben-Hur Coutinho Viana de Souza	Engenheiro Eletricista	2011 - 2016	.0598831 .0600080
	Homero Lobo de Vasconellos	Engenheiro Civil, Gerente Técnico, Diretor Comercial	01/02/1995 - 22/03/2011	.0383502
	Luiz Antonio Taulois da Costa	Engenheiro Eletricista	16/03/2011 - 01/02/2016	.0598837
	Moises Smaire Neto	Engenheiro Residente e Gerente de Obras	24/03/1988 - 28/02/2014	.0383502
Siemens	Daniel Mischa Leibold	Signatário de leniência		
	Everton Rheinheimer	Signatário de leniência		
	Jan-Malte Orthmann	Signatário de leniência		
	Marco Vinicius Barbi Missawa	Gerente de contratos e Gerente de Vendas de Material Rodante e Serviços	01/08/2001 - 07/2012	.0388577 .0031257
	Nelson Branco Marchetti	Signatário de leniência		
	Newton José Leme Duarte	Signatário de leniência		
	Peter Andreas Golitz	Signatário de leniência		
	Ricardo Mario Lamenza Alzogaray	Gerente Diretor	1997 - 06/2013 06/2013 - 11/2014	.0380104
	Ronaldo Cavalieri	Gerente Administrativo	1998 - 04/04/2008	.0380423
	Ben-Hur Coutinho Viana de Souza	Coordenador de contratos	05/12/2005 - 11/02/2011	.0388488
Luiz Antonio Taulois da Costa	Coordenador de contratos	05/12/2005 - 11/02/2011	.0388488	
TTrans	Edgard Camargo de Toledo Filho	Diretor de Desenvolvimento de Negócios da área de material rodante	01/04/2008 - presente	.0380629
	Edson Yassuo Hira	Gerente de orçamentos/propostas	01/07/1998 - 08/08/2007	.0380268
	Juarez Barcellos Filho	Gerente de Desenvolvimento de Negócios da área de material rodante	09/04/1999 - 16/08/2007	.0380268
	Massimo Andrea Giavina Bianchi	Diretor Presidente da Ttrans e Acionista	À época dos fatos investigados	.0380185
	Paulo Munk Machado	Diretor Técnico Industrial	05/04/2002 - 2017	.0380198
TC/BR	Renato Grillo Ely	Diretor Presidente da TC/BR	até 26 de dezembro de 2006	.0443385 .0006366, fls. 3081
Tejofran	Antonio Dias Felipe	Administrador	1992 - 2017	.0386067
	Manuel Carlos do Rio Filho	Superintendência Comercial de Ferrovias	03/01/2007 - 08/06/2014	.0386067
	Marcos José Ribeiro	Gerência Executiva de Desenvolvimento de Negócios	03/01/2000 - 03/11/2014	.0386067
	Reinaldo Goulart de Andrade	Engenheiro responsável pelo mercado metroferroviário	16/05/2011 - 12/2013	.0386067
	Telmo Giolito Porto	Diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Comercial Diretor na Trail Infraestrutura Presidente	03/02/1997 - 31/12/2014 03/02/1997 - 31/12/2014 01/01/2015 - 26/08/2015	.0386067
Temoinsa	Amador Francisco Rodriguez Peñin	Representante de empresa acionista da Temoinsa	07/05/2010 - 2017	.0387381
	David Lopes	Sócio e/ou administrador	27/06/2007 - 2017	.0387381
	Maurício Evandro Chagas Memória	Sócio e/ou administrador	04/05/2000 - 2017	.0387381
	Wilson Daré	Sócio e/ou administrador	04/05/2000 - 2017	.0387381

### III.5. Visão geral das licitações afetadas

109. Também no intuito de facilitar a compreensão da conduta como um todo, sumário na tabela a seguir os principais dados das licitações afetadas pela conduta.

110. Destaco que foram afetadas pela conduta, pelo menos, um total de 26 (vinte e seis) licitações<sup>[18]</sup> realizadas por diferentes órgãos licitatórios de quatro estados:

- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (doravante “CPTM”), do estado de São Paulo;
- Companhia do Metropolitano de São Paulo (doravante “Metrô SP”);
- Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (doravante “Metrô DF”);
- Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Minas Gerais (doravante “CBTU”); e
- Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Doravante “Trensurb”).

111. A tabela completa com todos os dados relevantes reunidos sobre cada licitação consta como Anexo IV do presente voto. Abaixo apresento um quadro resumo apenas com algumas informações principais com vistas a auxiliar a compreensão da análise dos projetos, feita em seguida.

**Tabela 6. Quadro-resumo: principais dados das licitações afetadas**

Projeto	Série / Lote	Número do contrato	Data de adjudicação/ publicação do resultado da licitação	Tempo aproximado decorrido entre a adjudicação e a instauração do IA	Data de assinatura do contrato
Linha 5 (Lilás)	Lote único	835780102200	07/09/2000	12 anos e 6 meses	10/10/2000
1ª Rodada da CPTM	Série 2000	848390101200	06/06/2001	12 anos	24/07/2001
	Série 2100	814510101200	12/07/2002	11 anos	28/08/2002
	Série 3000	836210101200	12/07/2002	11 anos	21/08/2002
Extensão da Linha 2 Metrô SP	Lote único	4001521201	02/04/2005	8 anos	15/04/2005
Programa Boa Viagem - Parte do PQRM	A1	Nenhuma empresa qualificada	-	-	n/a
	A2	848640201100	11/08/2005	8 anos	22/08/2005
	A3	848640201101	11/08/2005	8 anos	
	A4	848640201102	11/08/2005	8 anos	
	B	848740201100	13/08/2005	8 anos	18/10/2005
	C1	848840201101	16/08/2005	8 anos	04/11/2005
	C2	848840201102	16/08/2005	8 anos	
	C3	848840201103	16/08/2005	8 anos	
	C4	848840201104	16/08/2005	8 anos	07/11/2005
	C5	848840201100	16/08/2005	8 anos	15/09/2005
C6	Nenhuma empresa qualificada	-	8 anos	n/a	
D	848940201100	16/08/2005	8 anos	07/11/2005	
Metrô DF	Lote único	016/2007	14/09/2007	5 anos e seis meses	01/10/2007
2ª Rodada da CPTM	Série 2000	808563101100	25/10/2007	5 anos e seis meses	13/11/2007
	Série 2100	813573101100	19/10/2007	5 anos e seis meses	14/11/2007
	Série 3000	809573101100	19/10/2007	5 anos e seis meses	05/11/2007
Aquisição de 320 (S7000) e 64 (S7500) carros da CPTM (S7000)	S7000	STM/009/2008	01/07/2008	5 anos	03/07/2008
	S7500	STM/002/2009	27/02/2009	4 anos	02/09/2009
Reforma dos trens das Linhas 1 e 3	Lote 1	N/A	-	-	N/A
	Lote 2	4137721201	18/03/2009	4 anos	08/04/2009
	Lote 3	4137721202	18/03/2009	4 anos	08/04/2009
	Lote 1A	4137721301	06/05/2009	4 anos	18/06/2009
	Lote 1B	4137721302	06/05/2009	4 anos	17/06/2009
Aquisição e manutenção de trens da Série 5000 <sup>[19]</sup>	Lote único	876408301100	10/02/2010	3 anos	19/03/2010
Aquisição de trens para o metrô de Porto Alegre (Trensurb)	Lote único	08.170.064/2012	12/11/2012	6 meses	26/11/2012
Aquisição de trens para o metrô de Belo Horizonte (CBTU)	Lote único	023-2012/DT	13/11/2012	6 meses	19/12/2012
3ª Rodada da CPTM	Série 2000	801512301100	07/03/2013	< 4 meses	09/05/2013
	Série 2100	801612301100	15/02/2013	< 4 meses	14/03/2013
	Série 3000	801712301100	02/05/2013	< 4 meses	16/05/2013
	Série 2070	802012301100	14/03/2013	< 4 meses	09/05/2013
	Série 7000	802112301100	07/03/2013	< 4 meses	08/03/2013
	Série 7500	8019123011	15/03/2013	< 4 meses	15/03/2013

### III.6. Análise dos projetos afetados

#### III.6.1. Linha 5 (Lilás) – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

112. O primeiro dos processos licitatórios identificado pela presente investigação foi a **Concorrência Internacional nº 83578<sup>[20]</sup>**, promovida pela CPTM para a construção da **Linha 5 do Metrô de São Paulo**.

113. A Concorrência Internacional nº 83578<sup>[21]</sup>, ocorreu entre **1999 e 2000**, tendo como escopo<sup>[22]</sup> a construção do trecho entre o Capão Redondo e o Largo Treze, conhecido como Linha 5 Lilás do Metrô, o que incluía a implementação de 9,4 Km de linha, sendo 7 Km elevados, 1 Km a nível do chão e 850m de túneis subterrâneos, além da manutenção de 550m do pátio de manobras e do fornecimento de 8 trens com 6 carros cada. Seis novas estações seriam instaladas.

114. Este foi o projeto mais antigo identificado no curso da presente investigação que foi afetado pelo conluio.

115. **Os acordos anticompetitivos firmados no âmbito desse projeto nos anos de 1999 e 2000 tinham por objeto: (i) a divisão da licitação entre os concorrentes (divisão de mercado) suprimindo a concorrência no certame; e (ii) a fixação de preços, gerando sobrepreço no contrato e, assim, aumentando**



**seus lucros.** Para a operacionalização dos acordos os participantes utilizaram principalmente a **estratégia** de **reconhecimento** após a habilitação **entre as principais concorrentes do mercado** e, possivelmente, a **realização de subcontratações**.

116. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos à Linha 5 as empresas **Alstom, DaimlerChrysler (Bombardier), CAF, Mitsui e Siemens**, conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

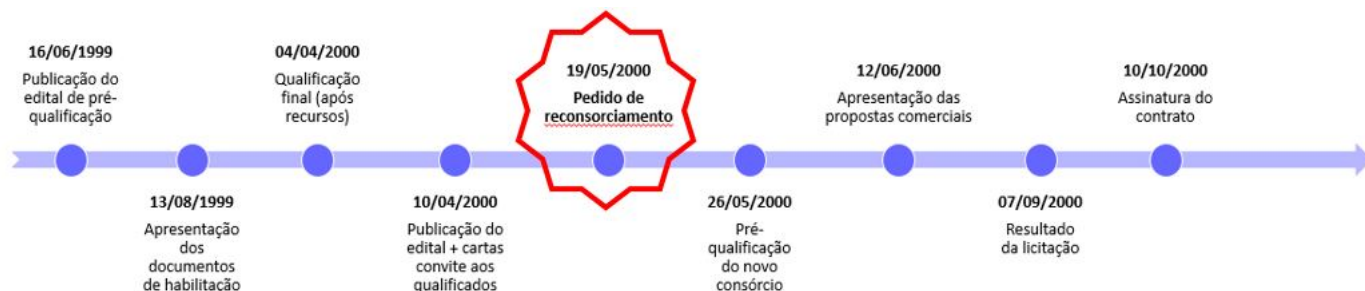
117. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações do procedimento licitatório relativo à construção da Linha 5:

**Tabela 7. Linha 5 Lilás do Metrô SP – dados da licitação**

Consórcios/Empresas participantes inicialmente (inabilitados(23))	Consórcios após reconhecimento	Consórcio vencedor	Empresas subcontratadas	Valor estimado pe
<p><b>Consórcio AdTranz Total Rail Systems</b> (DaimlerChrysler - Brasil e DaimlerChrysler - UK Holding)</p> <p><b>Consórcio SICAF</b> (Siemens AG, Siemens Ltda. e CAF S.A.)</p> <p><b>Consórcio Alstom</b> (Alstom Ltda. e Alstom Transport S.A.)</p> <p><b>Consórcio Metrô Cinco</b> (TTrans, PEM Engenharia S.A. e Ansaldo Transporti S.P.A.)</p> <p><b>Bombardier Inc., Transit System</b></p> <p><b>Mitsui &amp; Co. Ltd.</b></p> <p><b>Consórcio MKB</b> (Mitsubishi Corporation, Mitsubishi Corporation do Brasil S.A., Kawasaki Heavy Industries, Ltd., Bechtel International, Inc. e Bechtel do Brasil)</p>	<p><b>Consórcio Sistrem</b> (Siemens AG, Siemens Ltda., CAF S.A., Alstom Ltda. e Alstom Transport S.A. e DaimlerChrysler Brasil Ltda.)</p> <p><b>Consórcio Metrô Cinco</b> (TTrans, PEM Engenharia S.A. e Ansaldo Transporti S.P.A.)</p>	<p><b>Consórcio Sistrem</b> (Siemens AG e Siemens Ltda. - 10,36%/ CAF S.A. - 4,42%/ Alstom Ltda. e Alstom Transport S.A. - 71,61%/ DaimlerChrysler Brasil Ltda. - 13,61%)</p>	<p>Mitsui &amp; Co. Brasil S.A.</p> <p>TTrans</p>	R\$ 511.050.72

118. Como se pode observar na tabela acima, as **empresas inicialmente se apresentaram na licitação como concorrentes em consórcios formados por empresas de um mesmo grupo econômico** e, após a fase de pré-qualificação, três dos consórcios habilitados (Consórcio AdTranz Total Rail Systems, Consórcio Sicafe e Consórcio Alstom) **decidiram formar um único consórcio**, denominado **Sistrem**. Abaixo uma linha do tempo com os principais fatos do procedimento licitatório, com destaque para o momento de reconhecimento:

**Figura 3. Linha do tempo – Linha 5 (lilás) do Metrô SP**



119. O próprio reconhecimento, nas circunstâncias em que ocorreu, isto é, após a decisão de pré-qualificação dos três consórcios, indicando sua capacidade técnica e econômica de participar da licitação, gera estranheza. Contudo, importante sublinhar que não se está aqui afirmando que o reconhecimento, como fato isolado, seja suficiente para entender pela culpabilidade das Representadas. Ao contrário, é na medida em que há documentos comprovando que o reconhecimento foi fruto de um acordo anticompetitivo com o fim de dividir o objeto da licitação é que se conclui pelo desvio de finalidade e uso ilegal do instituto do consórcio.

120. Dito isso, passo à análise do conjunto probatório o qual demonstra que, após a pré-qualificação, as empresas participantes dos Consórcios Adtranz Total Rail Systems, Sicafe e Alstom passaram a discutir a possibilidade de se unirem em um consórcio único, com o fim declarado de eliminar a possibilidade de disputa entre os concorrentes, possibilitando a divisão do objeto entre todos e causando a elevação dos preços da proposta e consequentemente do consórcio assinado.

121. Nesse sentido, trago inicialmente **cadeia de e-mails interna da Alstom, apreendida na sede da empresa, de 14/10/1999** (anterior à decisão de pré-qualificação) (**Documento 1**) na qual é enviada apresentação de PowerPoint com informações sobre a licitação da Linha 5 do Metrô e a participação da Alstom nesse certame.

122. No primeiro e-mail, Francisco Perrone compartilha a referida apresentação, afirmando que seu conteúdo é estritamente confidencial e que não deve ser compartilhado, em especial com pessoas da CPTM. A apresentação, por sua vez, contém diversos dados da licitação, inclusive as razões para desqualificação na fase de pré-habilitação, cujo resultado oficial só saiu no mês seguinte. Ao final, em slide intitulado *“Fatores fundamentais para o sucesso”* um dos tópicos indica que *“Se necessário, após a Fase de Pré-Qualificação, a ALSTOM pode realizar acordos com os concorrentes”*. A seguir colaciono excertos relevantes do documento (Documento 1, fls. 1424 e 1448):

#### Documento 1

# URGENT and CONFIDENTIAL- Visit Mr. Oliver - President de CPTM (Sao Paulo)

**From:** CN=Francisco PERRONI/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM  
**To:** CN=Barry HOWE/OU=HQTR/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
**CC:** 1. CN=Yves-Robert ANTONINI/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
 2. CN=Reinaldo ANDRADE/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
 3. CN=Paulo BORGES/OU=CMW/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
 4. CN=Wagner RIBEIRO/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
 5. CN=Antoine RIVIERE/OU=HQTR/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
 6. CN=Katharine EDGE/OU=HQTR/OU=DTR/O=GECALSTHOM@GA  
**Subject:** URGENT and CONFIDENTIAL- Visit Mr. Oliver - President de CPTM (Sao Paulo)  
**Sent:** 1999-10-14 18:57:29.540000 UTC  
**Attachments:** Apresentação - Linha 5RevOut99.ppt  
**Embedded graphics:** 4  
**Also found in:** (\$All)/URGENT and CONFIDENTIAL- Visit Mr. Oliver - President de CPTM (Sao Paulo) [DFA].

Please consider the information below sent as **TOP TOP CONFIDENTIAL**. Is prohibited to divulge such information to others 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.**

Thank you!

(...)

## 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 utilisation 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**
- 👉 To eliminate the largest number of Competitors in the Pre-qualification phase.

Tradução livre:

"Por favor considere a informação enviada abaixo como **EXTREMAMENTE CONFIDENCIAL**. É proibida a divulgação desta informação a outras pessoas, principalmente para **FUNCIONÁRIOS DA CPTM**. A CPTM não possui este tipo de informação. É muito perigoso divulgar qualquer item/assunto incluso na apresentação enviada para você. Estamos, por favor, solicitando a você que destrua a apresentação abaixo enviada. Não mostre qualquer informação de nossa apresentação para ninguém em visita à OMEGAT. Obrigada!"

FATORES FUNDAMENTAIS PARA O SUCESSO

- Rapidez nos termos de entrega dos equipamentos, uma vez que o projeto tem interesse político;
- Aconselhar o cliente sobre as Especificações Técnicas e Abordagem de Avaliação para Objetivos;
- Redução de custos por meio da utilização de equipamento manufaturado pela ALSTOM no Brasil, desde que ele seja compatível com o financiamento local (BNDES);
- Se necessário, após a Fase de Pré-Qualificação, a ALSTOM pode realizar acordos com os concorrentes;
- Para eliminar o maior número de concorrentes na fase de pré-qualificação."

123. O documento indica, portanto, que já havia da parte da Alstom uma pré-disposição de se aliar com concorrentes se fosse necessário para ganhar a licitação. Note-se que a apresentação não fala em parceiros, mas expressamente em concorrentes, constituindo forte indício de que se trataria de acordo anticompetitivo. Entendimento este que é reforçado pelo fato de o remetente do e-mail alertar sobre a alta confidencialidade do documento, o qual não poderia ser compartilhado em especial com funcionários da CPTM.

124. Na mesma linha é uma **comunicação interna da Siemens de 09/03/2000**, antes da formação do Consórcio SISTREM (**Documento 4**), **apresentada pelas Signatárias**, em que Robert Weber informa Herbert Hans Steffen que duas alternativas deveriam ser consideradas para o projeto da Linha 5, sendo uma delas a divisão do escopo da Siemens (identificada como VT) com os outros concorrentes sob liderança da Alstom. *In verbis*:

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

(**Documento 4**, grifos nossos)



125. Comprovando os contatos entre concorrentes para negociação e viabilização do acordo tem-se também o relatório de viagem fornecido por Peter Rathgeber (Siemens), comprovando que ocorreram reuniões na oficina da Alstom, em São Paulo/SP, entre representantes da Siemens, CAF e Alstom entre 4 e 7 de abril de 2000, portanto, quando eles ainda eram integrantes de consórcios distintos e concorrentes. Abaixo colaciono parte do documento que registra esses encontros:

**Documento 5**

**SIEMENS**

**Relatório de viagem**

Escritório	Local	Folha	Anexos	Data
VT 5 HR SE	Erlangen	1 de 5		10/04/2000
Nome	Chamada	Contra-assinatura		Id. do doc.
Aniorte	24829			E.0121/39.1001/An

Pessoas a quem este relatório foi enviado:

Sr. Fritsch	VT 5 HR S2 KA
Sr. Gabriel	VT 5 HR S2 KA
Sr. Giebl	A&D LM T2 A
Sr. Rathgeber	VT 5 HR S2
Sr. Tranchina	VT 5 TE 1

**Projeto: São Paulo Linha 5**

**Data: 04 até 07/04/2000**

**Hora:**

**Local: Escritório da LG e Escritório e Oficina da Alstom**

Referência aos resultados da visita

O objetivo principal da visita da VTR5HR em São Paulo não pode ser realizado. Como as causas disto estendem-se, porém, por três dias, dizem respeito a pessoas e lugares diferentes e não podem ser organizadas cronologicamente, este relatório refere-se exclusivamente a uma descrição geral do ocorrido e às consequências previstas para o projeto.

No dia 04/04/00 nos encontramos com o responsável pelo projeto da parte da Alstom no escritório da oficina da mesma. As boas vindas e o tratamento foram amigáveis. A reunião iniciou-se com a seguinte declaração da Alstom: "Nós conversamos somente com vocês e para nós vocês são responsáveis pela unidade de propulsão, HBU e pelo eixo de rotação. Por esta razão esclareceremos somente para vocês as interfaces das DG - Antenas - WK. Desta forma vocês são então responsáveis por enviarem para a CAF as interfaces combinadas."

Como os colegas da LG consideraram esta declaração como o fato mais natural do mundo, eu participei do esclarecimento da interface. Mas ficou cada vez mais claro para mim que não tinha nenhum sentido continuar esclarecendo detalhes tão específicos se a CAF é que deveria fornecer os DG. Quando declarei que não tinha sentido esclarecer as interfaces comigo e depois refazer tudo exaustivamente mais uma vez com a CAF, recebi a seguinte resposta: "A decisão de não ter contato direto com a CAF veio de instâncias superiores da Alstom e os técnicos não devem julgar se faz sentido ou não. Eles cumprem o que foi estabelecido e ponto final."

**SIEMENS**

Relatório de viagem

Confidencial

Data	Id. do doc.	Página
10/Abril/2000	E.0201/039.1-005/An	2 de 2

Isto significa que a Alstom e aparentemente também a nossa LG, decidiram que a VT5HR, com uma participação no fornecimento de aproximadamente 6 a 7 milhões de USD, deve assumir a responsabilidade pela CAF, que tem uma participação no fornecimento de aproximadamente 12 a 14 milhões de USD.

A situação para a VT5 me pareceu tão insuportável que por minha proposta a reunião foi suspensa. Eu considerei que em primeiro lugar deve-se esclarecer a

relação entre CAF/Alstom-Brasil (pois se trata somente da Alstom-Brasil) para depois definirmos quais interfaces devem ser esclarecidas com quais participantes do projeto. Resultado da minha observação: "(Alstom) Como dito:

não falamos com a CAF e em caso de insistência preferimos encerrar imediatamente." Encerramos então imediatamente e nos dirigimos ao escritório da Siemens.

O Sr. Orthmann nos visitou no hotel à noite. Eu e o Sr. Giebl descrevemos nossas impressões e preocupações do dia. O Sr. Orthmann estava confiante que tudo iria correr sem dificuldade e a CAF e Alstom iriam finalmente se entender e fazer um acordo. Após uma descrição mais detalhada da divisão percentual e financeira do projeto (o Sr. Giebl tinha números mais exatos) ficou claro para a VT5HR que a Alstom havia se comportado e estava se comportando vergonhosamente. Não se deve aceitar que a CAF/VT5HR não receberá nem mesmo 20% dos veículos. De qualquer forma, a Alstom enfiou no bolso 80% do total do projeto. A VT5HR duvidou imediatamente se o Sr. Steffen havia sido informado sobre as verdadeiras circunstâncias.

(...)

Na manhã do dia 05/04/2000 a VT5HR, SIE-LG e CAF se reuniram no escritório da LG para preparar a reunião agendada à tarde com a Alstom.

(...)

Na tarde do dia 05/04/2000 a CAF e VT5HRS encontraram-se às 17 h em ponto na Alstom. Após 15 minutos de espera pelo Sr. Orthmann, fomos

126. Nesse ponto, destaca-se o **Memorando de Entendimentos apreendido na Mitsui (Documento 6)**, datado de **18/04/2000**, muito anterior, portanto, ao pedido de reconstrução do Consórcio SISTREM, em 19/05/2000 e, evidentemente, antes ainda da pré-qualificação desse pedido, o qual, caso fosse negada, significaria que os consórcios permaneceriam como estavam.

127. Em tal documento, **registrado em cartório**, Alstom Brasil S.A., Alstom Transport S.A., DaimlerChrysler Rail System Brasil Ltda., Siemens Ltda., Siemens AG e CAF S.A. (todos integrantes de três consórcios até então distintos e concorrentes), juntamente com Mitsui & Co. Ltd. e a Mitsui Brasileira Importação e Exportação S.A., estabeleceram "*relacionamento empresarial entre as partes, baseado em mútua exclusividade e confiança*", visando à apresentação de proposta comercial conjunta na licitação da Linha 5, fase 1, do Metrô São Paulo, e no qual são discriminados os serviços que caberiam a cada empresa caso o contrato lhes fosse adjudicado.

128. Assim, além de demonstrar que empresas integrantes de consórcios diferentes estavam em contato como se únicos fossem, aponta como alternativa ao consórcio a subcontratação, o que neste momento da licitação não tem cabimento e diverge da lógica de uma subcontratação legítima, uma vez que se não houvesse acordo para consórcio isso significa que uma empresa, antes mesmo da apresentação de propostas, já teria uma promessa de subcontratação de sua concorrente. *In verbis*:

**"Caberá às partes, em conjunto, e de pleno acordo, decidir qual a melhor configuração do Consórcio a ser formado, cujos termos e condições deverão ser detalhados no Acordo Interno de Consórcio a ser firmado entre elas. A participação de cada Parte poderá ser como Empresa consorciada ou como Subcontratada, devendo para isso atender às exigências da Carta Convite e do edital de pré-qualificação"** (Documento 6, grifos nossos)

129. Confirmando o que já resta demonstrado pelos documentos, cito trecho do Histórico da Conduta apresentado pelos Signatários da Leniência que descreve o modus operandi do acordo:

Inicialmente, as empresas Alstom, Alstom Transport, Siemens, Siemens AG, CAF, DaimlerChrysler (Brasil), Mitsui & Co, Mitsui e TTrans (que, à época dos fatos, eram as principais empresas do mercado brasileiro de metrô e trens) compareceram à fase de pré-qualificação em consórcios concorrentes. **Posteriormente, após a fase de pré-qualificação, essas empresas se reuniram para dividir o escopo do projeto da Linha 5 e acordar que não haveria competição entre elas, o que culminou na formação de um único consórcio, denominado SISTREM.**

Diferentemente do que ocorre na formação de um consórcio regular, a formação do SISTREM configura prática de cartel, pois: (i) as empresas, inicialmente, apresentaram-se em consórcios distintos, concorrentes, e, somente após a pré-qualificação, decidiram formar um único consórcio; (ii) as empresas que participaram do consórcio SISTREM possuíam capacidade para apresentar propostas individuais, conforme demonstrado durante a fase de pré-qualificação; (iii) mesmo assim, essas empresas decidiram participar conjuntamente da licitação e eliminar a competição; e (iv) não houve competição real. (fl. 70, grifos nossos)

130. Por fim, trago dois últimos documentos, ambos apresentados pelas Signatárias, que não apenas confirmam a realização de um acordo anticompetitivo com o fim de eliminar a concorrência no certame, como comprovam que o sobrepreço almejado pelo cartel efetivamente se concretizou, gerando assim, danos ao erário.

131. O primeiro deles é o **documento interno da Siemens de 17/04/2003**, portanto posterior à adjudicação do contrato, em que é feito um informe sobre algumas concorrências no Brasil e outros países para a matriz. Ao falar sobre o preço pretendido pelo cliente, o autor do documento afirma que o preço conseguido na Linha 5 do metrô só foi possível graças a um acordo entre os consórcios e que num ambiente realmente competitivo não seria possível atingir esse preço, como se lê no trecho destacado abaixo:

#### Documento 33

##### Identificação do Documento 263346

17/4/03

##### Preço pretendido pelo cliente

- a) 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.
- b) A experiência mais recente em relação à concorrência com a Alstom, a concorrente mais forte, mostrou que a empresa tem capacidade de oferecer preços muito baixos para o cliente. No Chile, por exemplo, a Alstom ofereceu aproximadamente USD 1.000/veículo e ganhou a licitação apesar da forte concorrência.
- c) Os preços para novos veículos no Brasil estão caindo.

132. O segundo documento é uma **apresentação de Powerpoint de 25/06/2003** feita pela Siemens com "estratégias a partir de junho de 2003". Ao falar sobre os preços a serem praticados menciona o projeto da Linha 5 Lilás da CPTM, dizendo que este projeto envolveu um consórcio "político" graças ao qual o preço ofertado foi muito alto, demonstrando assim que houve alguma prática ilícita que gerou sobrepreço na proposta do consórcio vencedor:

#### Documento 34

		Siemens
Transportation Systems Heavy Rail		
<b>3.1 Preço alvo</b>		
<b>Base: última adjudicação no Brasil CPTM Line 5</b>		
Consórcio envolvendo Alstom, CAF e Siemens		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor líquido, entrega com direitos pagos (DDP), sem impostos</li> </ul>	USD	1,745,000
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consórcio político, e portanto com BE muito bom para os participantes</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• menos itens especiais 9%</li> </ul>	USD	-157,050
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subtotal</li> </ul>	USD	1,587,950
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Juros antes de juros e impostos da Alstom</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na competição – 5%</li> </ul>	USD	-79,400
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desconto especial para ofertas concorrentes</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alstom abaixa o preço em 10%</li> </ul>	USD	-158,800
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preço da Alstom</li> </ul>	USD	1,349,760
<p><i>O preço alvo de entrega com direitos pagos para o Brasil atualmente é entre US\$ 1,350 e 1,450 milhões (bônus local ainda a ser considerado, dependendo da opção).</i></p>		

Versão: 16.06.2003/ram+acg

#### ADJUDICAÇÃO DE CONTRATOS RECENTES NO BRASIL

No Brasil, o mercado de veículos de metrô está estagnado há muito tempo. Pedidos foram feitos através de opções, de modo que não há propostas ou comparações de preços disponíveis.

**O projeto da Linha 5 foi a última adjudicação real, no qual a entrega dos veículos foi realizada por um consórcio "político", o que resultou em um preço muito alto.**

133. Ante todo o exposto, concluo que as empresas Alstom, DaimlerChrysler (Bombardier), CAF, Mitsui e Siemens realizaram acordos anticompetitivos no âmbito do Projeto da Construção da Linha 5 (lilás) do Metrô de São Paulo, os quais tiveram por objeto: (i) a divisão da Concorrência Internacional nº 83578 entre as empresas (divisão de mercado) suprimindo a concorrência no certame; e (ii) a fixação de preços, gerando sobrepreço no contrato e assim aumentando seus lucros

#### III.6.2. Manutenção dos Trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 da CPTM ("Rodadas de manutenção da CPTM")

134. Como retomarei no tópico III.7. do presente voto, entendo que as três rodadas promovidas pela CPTM para a manutenção dos trens das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 demonstram clara continuidade da conduta infratora. São, portanto, elemento fundamental para que se possa considerar a conduta sob investigação como um cartel único, atuando como uma espécie de fio condutor do mesmo. A seguir, explico brevemente como funcionavam essas licitações e porque podemos considerar os acordos que as envolveram como uma conduta continuada, para então analisar cada uma das rodadas.

135. 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), bem como empresas responsáveis pela fabricação e número de trens e carros que as compõem. Abaixo um resumo das séries objeto de licitações das três rodadas:

Tabela 8. Séries da CPTM

Série	Ano de fabricação	Fabricante	Nº de trens/ Nº de carros <sup>[24]</sup>
2000	1999/2000	Alstom/ADTranz/CAF	30 trens/ 120 carros
2070	2007/2008	Alstom	12 trens/ 48 carros
2100	1974/1977 <sup>[25]</sup>	CAF	48 trens/ 144 carros
3000	2000/2001	Siemens	10 trens/ 40 carros
7000	2009/2010	CAF	80 trens/ 320 carros
7500	2011/2012	CAF	16 trens/ 64 carros
9000	2010/2012	Alstom	18 trens/ 72 carros

136. Periodicamente, a CPTM, responsável pela operação do sistema de metrô, 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.

137. Os Signatários trouxeram informações e documentos demonstrando a existência de acordos anticompetitivos em licitações ocorridas entre os anos de 2000 e 2002 (1ª Rodada) e entre os anos de 2006 e 2008 (2ª Rodada) para manutenção dos trens das Séries 2000, 2100 e 3000. A partir dos

documentos coletados em sede de busca e apreensão, não apenas houve a confirmação dos acordos nestas duas primeiras rodadas, como foi identificada uma rodada posterior de licitações para manutenção das mesmas Séries anteriores e também das Séries 2070, 7000, 7500 e 9000 (3ª Rodada), realizadas entre os anos 2011 e 2013.

138. **Os acordos anticompetitivos firmados no âmbito desses três projetos no período de 2000 a 2013 tinham por objeto: (i) a divisão das licitações entre os concorrentes (divisão de mercado) suprimindo ou limitando a concorrência nos certames; e (ii) a fixação de preços, gerando sobrepreço nos contratos e assim aumentando seus lucros.** Para a operacionalização dos acordos os participantes utilizaram as **estratégias** já mencionadas anteriormente de **formação de consórcios e realização de subcontratações**, bem como **apresentação de propostas de cobertura e supressão de propostas**.

139. Como se verá a partir da análise das provas feita a seguir, é possível identificar um *modus operandi* de realização e operacionalização dos acordos que perpassa as três rodadas. Com relação à 1ª Rodada, na medida em que se tratava da primeira manutenção daquelas séries de trens, há uma opção dos participantes de privilegiar a alocação de cada contrato para aquela empresa que havia originalmente fabricado e fornecido os trens.

140. Destaco aqui que as Representadas alegam constantemente em sede de defesa que é perfeitamente racional do ponto de vista econômico que elas optassem por avançar sobre os lotes cujos trens haviam produzido. Não se está aqui questionando a existência ou não desta racionalidade. Independentemente da existência de uma lógica para essa escolha, fato é que há provas contundentes de que ela foi fruto de um acordo entre as empresas concorrentes e não de uma decisão individual e racional de cada empresa.

141. Além disso, caso tal eficiência de fato exista, caberia ao órgão licitante, a CPTM, declarar a dispensa da licitação e contratar a manutenção diretamente das fabricantes, e não simular uma concorrência a cada cinco anos. A escolha do órgão por promover rodadas de licitação provavelmente (espera-se) se deve ao fato de que, ainda que haja eficiência na manutenção pelo fabricante, essa eficiência não seria repassada para o poder público, porque a contratação direta resultaria em preços monopolistas. Só o fabricante poderia cumprir o contrato, e cobraria preços acima dos de custo. Apenas para ilustrar com números hipotéticos, o custo de manutenção pela fabricante poderia ser de R\$ 10 milhões, por uma concorrente de R\$ 12 milhões, mas pela fabricante em regime de monopólio (ou cartel) de R\$ 15 milhões. A segunda opção é melhor para o erário.

142. Retomando, destaco que com relação à 2ª e 3ª Rodadas, observa-se um mesmo padrão. Na medida em que se aproximava o término dos contratos então vigentes (firmados na rodada anterior) e sabendo que não haveria novos aditamentos, as empresas voltavam a entrar em contato e se reunir para repactuar o acordo da rodada anterior, acomodar novas empresas, se necessário e, no caso da 3ª Rodada, discutir as novas séries incluídas.

143. A análise do conjunto probatório permite concluir que participaram desses acordos anticompetitivos em ao menos uma de suas rodadas, as seguintes empresas: (i) Siemens; (ii) Alstom; (iii) CAF; (iv) Bombardier; (v) TTrans; (vi) Temoinsa; (vii) Tejofran; (viii) Mitsui; (ix) MPE; (x) MGE (xi) Mitsui. Ademais, nos três momentos, a empresa de consultoria Procint exerceu um papel de facilitadora e organizadora dos acordos, auxiliando as empresas a implementar sua estratégia anticompetitiva.

144. Destaco que o rol de empresas supra indicadas variou ao longo do tempo principalmente em razão das especificidades do objeto das diversas licitações de manutenção conduzidas pela CPTM, haja vista que cada frota possuía perfil diferente (em termos de fabricante e número de trens, por exemplo), impactando assim variáveis importantes para as empresas, tais como o valor do contrato e o acervo técnico necessário para prestação do serviço. Nesse sentido, tem-se um processo de negociação dos acordos colusivos dinâmico.

145. A seguir, passo à análise dos indícios de ajustes anticompetitivos ocorridos nas três rodadas de manutenções das Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000 da CPTM ocorridos entre os anos de 2000 a 2013.

#### i) 1ª Rodada de Manutenção (Séries 2000, 2100 e 3000)

146. A 1ª Rodada de Manutenção da CPTM **envolveu três licitações realizadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM** na modalidade de concorrência por técnica e preço tendo por objeto a **prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva e o fornecimento de insumos, materiais e equipamentos para as Séries 2000, 2100 e 3000**.

147. O acordo anticompetitivo envolvendo essas licitações **estabelecia a divisão das licitações entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, TTrans, Temoinsa, Tejofran e Mitsui** que acordaram (i) tanto quais seriam as vencedoras de cada certame (ii) quanto quais delas seriam subcontratadas após a adjudicação do contrato, de forma a recompensar sua colaboração no acordo colusivo (seja pela supressão de propostas, seja pela apresentação de propostas de cobertura).

148. Abaixo apresento uma tabela-resumo dos principais dados da licitação:

Tabela 9. 1ª Rodada de Manutenção da CPTM<sup>[26]</sup>

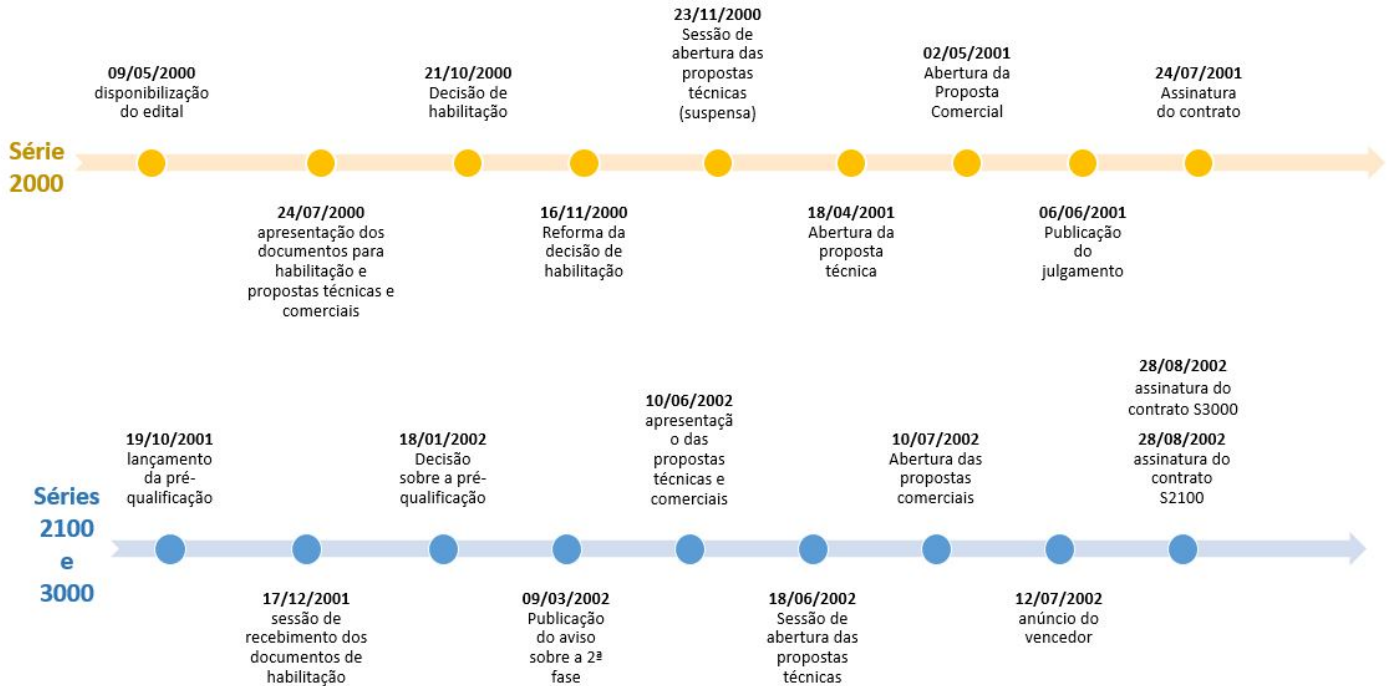
Série (licitação) e objeto	Empresas/ consórcios que apresentaram proposta (inabilitados)	Empresa/ consórcio vencedor	Empresas sub contratadas	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
<b>S2000</b> (Concorrência nº 016/00)  30 TUE's	Consórcio COBRAMAN (CAF, Alstom e Daimler Chrysler)  <b>Consórcio RATP/ INEPAR</b>  <b>MPE</b>  <b>Siemens Ltda.</b>	Consórcio COBRAMAN  (CAF – 35%/ Alstom – 35%/ Daimler Chrysler – 30%)	n/a	R\$ 89.000.000,00	TOTAL: R\$ 88.349.504,00  CAF R\$ 30.922.326,40  Alstom R\$ 30.922.326,40  Daimler Chrysler R\$ 26.504.851,20
<b>S2100</b> (Concorrência nº 002/01)  48 TUE's	<b>MPE</b>  Bombardier  Consórcio TS (Siemens e Temoinsa)  <b>Consórcio RATP Internacional/Inepar</b>  Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF)  Consórcio Trem Azul (TTrans e Tejofran)	Consórcio CONSMAC (Alstom – 50%/ CAF – 50%)	Bombardier  Tejofran  Temoinsa  TTrans	R\$ 145.910.000,00	TOTAL: R\$ 154.678.169,20  CAF R\$ 77.339.084,60  Alstom R\$ 77.339.084,60
<b>S3000</b> (Concorrência nº 001/01)  10 TUE's	Siemens  <b>MPE</b>  Bombardier	Siemens	MGE	R\$ 32.250.000,00	R\$ 33.695.066,78



	TTrans				
	Consórcio RATP International/Inepar				
	Consórcio SERMAFER Serviços de Manutenção Ferroviária (Alstom e CAF)				

149. Destaco inicialmente que as licitações não foram concomitantes. Conforme observa-se nas linhas do tempo abaixo, a licitação da Série 2000 teve início em maio de 2000 e terminou em junho de 2001, enquanto as licitações das Séries 2100 e 3000 tiveram início apenas em outubro de 2001, e terminaram em agosto do ano seguinte. Contudo, a ausência de simultaneidade não impediu a realização do cartel, conforme argumentado pelos Representados, mas apenas conferiu aos acordos anticompetitivos um caráter de instabilidade, uma vez que ensejou a possibilidade de descumprimento futuro do acordo pelas empresas contempladas na primeira licitação, instabilidade esta que é confirmada pela leitura dos documentos.

Figura 4. Linhas do Tempo 1ª Rodada de Manutenção da CPTM



150. Com relação aos acordos feitos na Série 2000, cuja licitação antecedeu aquela das outras duas séries, apresento inicialmente documento extremamente relevante o qual demonstra o quanto afirmado anteriormente no item III.3. (iii) de que o cartel instrumentalizava institutos legalmente previstos para implementar acordos anticompetitivos com o fim de eliminar ou reduzir a concorrência. Trata-se do documento 3, e-mail interno da CAF, apreendido na sede da empresa, intitulado "manutenção Cofesbra[27]".

151. Destaco que o e-mail data de 12/11/1999, portanto mais de um ano e oito meses antes da assinatura do contrato de constituição do contrato e, mais relevante, quase seis meses antes do lançamento do aviso inicial sobre o edital (de 06/05/2000). Embora as Representadas argumentem que seria natural o consorciamento das três empresas que originalmente forneceram os trens[28], o que de fato é uma expectativa razoável, o documento 3 demonstra de forma explícita que essa não foi a intenção que as levou a se consorciarem. No e-mail discute-se inicialmente a intenção da CAF em associar-se a Alstom e Adtranz e as dificuldades desta ir sozinha. José Uribe (CAF) relata reunião tida entre Murilo (CAF) e funcionários da Alstom e Adtranz Brasil na qual não chegaram a um acordo sobre a divisão de escopo para a manutenção dos trens do S2000, de modo que talvez a CAF apresentasse proposta sozinha.

152. Todo este diálogo seria perfeitamente razoável, não fosse pela seguinte colocação feita por José Uribe: "Se nossos temores de que é a Alstom Brasil quem dirige o edital se confirmarem, poderão colocar alto [o capital mínimo] para nos eliminar". Ao final ele acrescenta que "seria mais fácil obter êxito parcial com um acordo de divisão". A leitura desses excertos somada ao que efetivamente ocorreu na licitação permitem uma única conclusão, de que, ao suspeitar de ações de fraude ao edital praticadas pela Alstom, só mediante um acordo com esta teria chances de vencer a licitação. Não se trata, portanto, de uma questão técnica. Abaixo a íntegra do documento:

Documento 3[29]

# Mantenimiento Cofesbra



**From:** "J.M.URIBE" <juribe.caf@uol.com.br>

**To:** <farizmendi@caf.es>

**Subject:** Mantenimiento Cofesbra

Como te comenté por teléfono,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.También me dijo que había hablado contigo y que tú estabas de acuerdo en que yo me ocupase de los trámites por si tenemos que presentarnos en solitario.Me dijo aún que él no podría ocuparse de estos temas porque debía ir por 15 días a Salvador.

Hoy estuve con Postigo y con Luis Giralt hablando del mismo asunto.

Me permito darte mi opinión sobre como veo yo este tema.

-Pienso que puede haber un acuerdo entre Alstom Brasil y ADtranz Brasil.

Entre ellos se completan.Ya CAF sin ADtranz puede tener problemas para el atendimento técnico.

-Si fuese verdad,pienso que solo se hará acuerdo con CAF si Alstom España y ADtranz España fuerzan tal acuerdo.

-Si optamos por ir solos tenemos puntos débiles de difícil solución,como por ejemplo:

-No sabemos el capital mínimo que van a exigir,pero si nuestros temores de que es Alstom Brasil quién dirige el edital se confirman,podrán ponerlo alto para eliminarnos.

-La exigencia de 2 atestados emitidos por empresas brasileñas no la atenderemos y eso Alstom lo sabe.

-Podieramos pensar aún que en principio existía un apartado exigiendo de las empresas 5 años de experiencia.Si esta exigencia la trasladan al término "en Brasil "nos tienen pillados.

-En mi opinión sería más fácil obtener éxito parcial con acuerdo de reparto.

-Sobre la reunión del 22,te aconsejo a realizarla en otro local diferente a CAF São Paulo,pués apenas podrían participar 6 personas por problemas de espacio.

-Me gustaría que me trajeses el borrador del edital completo,pués no me ha sido posible conseguirlo aquí.

Saludos  
URIBE

153. Reforçando o e-mail acima tem-se outro documento, o qual embora trate essencialmente da 2ª Rodada, faz relevante menção ao consórcio Cobraman I. Trata-se de e-mail interno da Bombardier, de 21/09/2007, apreendido na sede da própria empresa. Nas mensagens fica evidente que há uma associação entre o que foi feito na primeira e o que planejavam para a segunda rodada de manutenção dos trens da CPTM no sentido de haver um amplo acordo entre as empresas que envolveria tanto a S2000 como a S2100. Carlos Levy (Bombardier) afirma que houve encontro entre os "parceiros dos consórcios Cobraman e Consmac" – MPE, Temoinisa, Tejofran, Alstom, CAF – para discussão das licitações. Em resposta, Jean-Baptiste Eyemeoud (Bombardier) responde que para Cobraman II, a Bombardier poderia manter o mesmo escopo de atuação anterior (referindo-se à 1ª Rodada) para que não tivesse que negociar tudo com as seis empresas, esquema esse que estava sendo forçado sobre a Bombardier para a S2100. Abaixo a íntegra do documento:

## Documento 89

### BOMBARDIER

Jean-Baptiste Eyemeoud  
21/09/2007 12:59  
Phone: + 33 1 41 45 08 08  
Dept.: SERVICES

To Carlos Levy/BR/Transport/Bombardier@Transport  
cc Laurent Troger/FR/Transport/Bombardier@Transport, Benoit  
Cattin Martel/FR/Transport/Bombardier@Transport  
bcc

Subject Re: Cobraman II and Consmac II

SecurityLevel Internal



Hi Carlos,

I copy Laurent and Benoit for the sake of transparency and to have everybody aligned.

I confirm my understanding of our discussion this morning and our conclusion.

For Cobraman 2, BT can keep its clear scope and act in Consortium as before so the issue of putting everything (costs - risks - possible profit) in a basket with 6 parties is not relevant to Cobrasman 2 tender.

You are under severe pressure to accept this strange scheme for Consmac even if you did convince Caf and Alstom not to accept it before (but they changed their mind). I still believe such a strange scheme is impossible to explain and validate within BT in one week (time left to bid) as it makes in my view little sense (not to speak about the risk versus benefit) of sharing all the risks with in the end 13% of the Sales and potentially the same level of Profit and non reliable partners.

My recommendation is for Consmac to hide behind your "old fashioned" management in Europe to explain you cannot convince them and get a mandate and therefore, not to stop an agreement positive for al, I propose to act as either a sub for Consmac with clear scope and price identified before or get some compensation additional on Cobraman.

Hope this is feasible.

Good luck in this craziness.

JBE  
Carlos Levy

**BOMBARDIER**

Carlos Levy  
21/09/2007 06:16  
Phone: + 55 11 3748 9811  
Dept.: +

To Jean-Baptiste  
Eymeoud/FR/Transport/Bombardier@Transport  
cc  
Subject Cobraman II and Consmac II

Jean-Baptiste,

Since our brief talk today -  
proposal other di-

the position we agreed against the "new consortium"  
ce. Please see below a short summary.

At today's evening  
Consmac projects,  
( five - MPE, Temoi  
called "horizontal co

60% valor total  
do contrato

Consortium partners for the Cobraman and  
fter long arguments all company representatives  
' favorable to the consortium adopt the format  
t that.

The rough definition for a consortium organization where all consortium members are responsible  
for all costs and revenues and prices of any and all tasks are defined in detail to make possible  
the project accounts and controls. Results, profits or losses, are shared by each company in  
accordance to their consortium share (in our case around 16%) . There is NO scope definition or  
allocation of scope to a specific company.

Tradução livre:

"Você está sob pressão severa para aceitar esse estranho esquema para Consmac mesmo se você tivesse convencido a CAF e a Alstom a não aceitá-lo antes (mas eles mudaram de ideia). Eu ainda acho que um esquema tão estranho é impossível de ser explicado e validado com a BT em uma semana (tempo restante até apresentação de propostas) e isso faz pouco sentido na minha opinião (para não falar do risco versus benefícios) de compartilhar todos os riscos em troca de 13% das vendas; e potencialmente o mesmo nível de lucro e parceiros não confiáveis.

Minha recomendação é para que a Consmac se esconda por detrás do "gerenciamento antiquado" da Europa e para explicar que não pode convencê-los a conseguir um aval e, sendo assim, para não frear um acordo que possa ser positivo para todos, propor que atuem ou como um sub da Consmac com escopo e preços claros previamente identificados ou conseguir alguma compensação a mais no Cobraman".

154. O e-mail acima comprova que a formação do consórcio não foi uma opção motivada pela necessidade técnica ou mera conveniência da associação, mas sim tinha o propósito de mitigar a concorrência do certame. Comprova ainda que houve contatos na primeira rodada entre os concorrentes para a alocação da S2000, confirmando assim o relato das Signatárias de que desde o início do ano 2000 houve conversas entre as empresas Alstom, CAF, DaimlerChrysler/Bombardier e Siemens.

155. Também reforçando o quanto dito pelas Signatárias, tem-se o fato de a Siemens, que segundo ela própria tinha todas as condições de participar do certame, mas foi desqualificada pela não apresentação de um documento cuja exigência é extremamente comum nesse tipo de licitação (registro no CREA) e, dentre as três empresas/consórcios inicialmente inabilitados, foi a única a não apresentar recurso. Com a inabilitação de todas as concorrentes, o contrato foi alocado ao consórcio composto pelas fabricantes dos trens originais, no valor teto da licitação.

156. Com o fim da licitação da Série 2000 os contatos entre concorrentes se mantiveram, iniciando-se as tratativas para as licitações das Séries 2100 e 3000, que se iniciaram simultaneamente, meses depois.

157. O primeiro documento que comprova a ocorrência dessas tratativas é o **e-mail interno da Siemens de 29/05/2002, apresentado pelas Signatárias (documento 12)**, no qual Peter Golitz afirma que houve postergação do prazo de entrega das propostas porque "as diversas partes finalmente se entenderam e ainda se necessita alguns dias para o fornecimento de detalhes" e acrescenta que o assunto estaria se desenvolvendo "na direção correta".

158. De fato, conforme dito no e-mail, houve três prorrogações sucessivas da entrega das propostas técnicas e comerciais para a CPTM, a pedido das participantes dos certames, que passou do dia 26/04 para 15/05, depois 04/06 e, finalmente, 10/06, quando de fato ocorreu. Nesse interregno, além do documento supramencionado, foram identificados outros documentos que demonstram as tratativas e evolução dos acordos anticompetitivos.

159. Destaco nesse sentido os **documentos 13 e 13,1 consistentes em anotação manuscrita e tabelas de 04/06/2002, apreendidos na CAF**, que registram acordo entre as empresas Alstom, Bombardier, CAF e Siemens, indicadas respectivamente pelas siglas "A", "B", "C" e "D" (Deutsche) para repartição dos projetos entre elas. Nas anotações manuscritas (Documento 13), as quais estão assinadas por um representante de cada empresa, indica-se que "conforme reuniões anteriores, a repartição dos projetos em termos de serviços e fornecimentos fica estabelecida conforme anexo". Nas tabelas anexas (Documento 13,1) encontra-se o percentual da divisão correspondente a cada uma das empresas referentes à S2100 (trens fabricados pela RENFE) e S3000 (trens fabricados pela Siemens). Note-se que neste momento as empresas Alstom e CAF constituíam um consórcio concorrente de Siemens e Bombardier (ambas participando sozinhas) nas duas licitações. Abaixo excertos dos documentos:

#### Documento 13



REF: ANEXO 2 COM REVISÃO NÚMERO 02

04 JUN 2019

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



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 "ATC", POR "B" e "D" (10% + 10%)

- A
- B
- C
- D

Documento 13,1

RENFE		
25%	MOBILIZAÇÃO + MELHORIAS + RG + VANDALIZÁVEIS + SEGURANÇA	D
25%	ELÉTRICA: M.T. + CONTROLE + PANTÓGRAFO + CONVERTIDOR + 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%	ELÉTRICA: CADEIA DE TRACÇÃO + INVERSOR + MAIN CONTROL + PANTÓGRAFO + CHAVE ULTRA RÁPIDA +	D
50%	MECÂNICA + BAIXA TENSÃO + AUXILIARES + DATA BUS	A/C

Tu [assinatura] [assinatura] [assinatura] [assinatura]

160. Confirmando a existência das discussões tem-se também e-mail trocado entre Siemens e Mitsui em 06/06/2002 (dias antes da apresentação das propostas) e planilhas a ele anexas. No e-mail Peter Golitz encaminha duas planilhas indicando que contém a simulação de dois cenários possíveis com relação à licitação da S3000 (em que a Mitsui seria subcontratada conforme MoU firmado entre as empresas), quais sejam, aquele no qual as empresas chegam a um acordo e aquele no qual as empresas não chegam a um acordo, apontando ainda que caso houvesse acordo anticompetitivo o preço seria cerca de 30% superior. In verbis:

*"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"* (Documento 14, destaque nosso)

161. Uma das planilhas é intitulada "Simulação da concorrência (70 por cento) 28-05-02" e apresenta o cenário e os preços de cada empresa caso atingissem um acordo, como observa-se dos dois excertos do documento colacionados a seguir:

Documento 14,1

	A	B	C	D	E	F	G
1							
2		Budget	Evento A	1.609.220			Reajuste
3		novo	Evento B	32.184.397		(70% =	22.529.078
4			Evento C	804.610			
5							
6		<b>Fatores para simular (preços em relação ao Budget)</b>					
7		<b>Entrada de dados</b>		Siemens	Alstom	CAF	Bombardier
8		Fator - manutenção		0,7200	0,7000	0,7000	0,7000
9		Preço manut decorrente		23.172.766	22.529.078	22.529.078	22.529.078
10							
11		Fator - manutenção		2,5	3,5	3,8	2,4
12		Preço vand decorrente		80.410	112.574	122.223	77.194
13							
14			ponts	Siemens	Alstom	CAF	Bombardier
15		N técnica	7,00	7,00	7,00	7,00	5,52
16							
17		N preço	10,00	9,71	9,69	9,63	10,00
18							
19							
20		max. possível		Siemens	Alstom	CAF	Bombardier
21		Nota final	8,20	8,08	8,07	8,05	7,31
24		maior nota		X	-	-	-
25		impedida					
29		<b>Vencedor =</b>		<b>Siemens</b>			

Fls. 1

14				
15		<b>Preços estimados</b>		
16		<b>Evento A</b>	<b>Mobilização</b>	
17		Alstom+CAF	1.448.298	(Fator = 0,90 do Budget)
18		Bombardier	1.287.376	(Fator = 0,80 do Budget)
19		TTrans	1.126.454	(Fator = 0,70 do Budget)
20		Siemens	1.158.638	(Fator = 0,72 do Budget)
21		média	1.255.191	(Fator = 0,78 do Budget)
22		80% média	1.004.153	(Fator = 0,62 do Budget)
23		<b>Evento B</b>	<b>Manutenção</b>	
24		Alstom+CAF	22.529.078	(Fator = 0,70 do Budget)
25		Bombardier	22.529.078	(Fator = 0,70 do Budget)
26		TTrans	22.529.078	(Fator = 0,70 do Budget)
27		Siemens	23.172.766	(Fator = 0,72 do Budget)
28		média	22.690.000	(Fator = 0,71 do Budget)
29		80% média	18.152.000	(Fator = 0,56 do Budget)
30		<b>Evento C</b>	<b>Vandalizáveis</b>	Referência 32.164 [R\$/pacote]
31		Alstom+CAF	112.574,00	(Fator = 3,50 da referência)
32		Bombardier	122.223,20	(Fator = 3,80 da referência)
33		TTrans	77.193,60	(Fator = 2,40 da referência)
34		Siemens	80.410,00	(Fator = 2,50 da referência)
35		média	98.100,20	(Fator = 0,12 da referência)
36		80% média	78.480,16	(Fator = 2,44 da referência)
37				
38		Menor preço A =	1.126.454	Mobilização
39		Menor preço B =	22.529.078	Manutenção
40		Menor preço C =	77.194	Vandalizáveis

162. A Mitsui argumenta que a menção a “acordo” não se refere ao cartel, mas ao próprio acordo entre Siemens e Mitsui. Tal argumento, no entanto, não merece acolhida. Isso porque diversos elementos demonstram que tal explicação não é crível. Primeiro porque, apesar de no cenário 1 falarem em como fazer a distribuição caso houvesse acordo, podendo a princípio se referir ao acordo interno entre as empresa, no cenário 2 falam em qual seria o preço mínimo que precisariam para vencer, caso não houvesse acordo. Ora, se o segundo cenário era o de não haver acordo entre eles como poderiam vencer juntos? Ademais, a planilha fala em preço relativamente a um “preço cheio” e não fala da distribuição entre Siemens e Mitsui. Por fim, note-se que o e-mail é trocado dias antes da licitação e não faz sentido neste contexto estarem discutindo a distribuição dentre de uma possível subcontratação.

163. Posteriormente, no dia da sessão de abertura das propostas técnicas, há **registro manuscrito de reunião entre concorrentes (Documento 15)** que contou com a presença de José Uribe (CAF), Juarez Barcellos (TTrans), Andras Mukics Mesics (Bombardier), Luiz Fernando Ferrari e David Lopes (ambos Alstom). O documento indica a continuidade dos acordos, uma vez abertas as propostas técnicas, os quais envolviam inclusive preços das propostas a serem apresentadas por cada empresa, conforme lê-se no seguinte trecho das anotações:

*"Próximos passos: (...)*

*2) Alstom distribuirá por e-mail: (i) minuta acordo interno do grupo; (ii) participação percentual de cada um, dividido em serviço e material, na planilha de preço da proposta, para efeito de orientar a divisão entre as empresas"*

164. Dois outros documentos apreendidos na CAF confirmam a existência do acordo anticompetitivo, bem como a utilização de outro instituto legalmente previsto para sua implementação, qual seja, a subcontratação. Conforme esclarecido no item “III.3. iii)”, em que pese haver previsão em lei e geralmente também no próprio edital da possibilidade de subcontratação, ela tem o propósito de permitir à empresa contratada cumprir o contrato firmado com a administração pública da melhor maneira possível, de modo que se há prova de desvirtuamento deste fim, é possível considera-la prática ilícita. Nos documentos mencionados é evidente que tal instrumento é utilizado com o fim de acomodar todos os players segundo a divisão de mercado previamente estabelecida entre eles, tanto que a definição da subcontratação é feita em momento anterior à abertura das propostas comerciais, em momento em que a futura subcontratada ainda é efetiva concorrente no certame.

165. Trata-se dos Documentos 17 e 19, ambos e-mails internos da CAF apreendidos na sede da empresa. No e-mail do **Documento 17**, Carlos Penna (CAF Espanha) encaminha mensagem originalmente de José Uribe (CAF Brasil) que trata da licitação da Série 2100, mensagem esta enviada em 18/06/2002, portanto, antes da abertura das propostas comerciais). A preocupação central do e-mail diz respeito à substituição da CAF Espanha pela CAF Brasil no contrato e ao pensar quais as possibilidades para fazê-lo aventa a de subcontratação, mas em seguida diz que não será possível pois a lei brasileira impõe um limite de 30% e eles já tinham um acordo de contratar as empresas Temoinsa, TTrans e Bombardier. O caráter anticompetitivo deste documento explica-se pelo fato de, naquele momento, as empresas CAF, Temoinsa, TTrans e Bombardier serem concorrentes no certame. Nesse sentido, destaco o seguinte trecho do documento:

*"Entendemos que é prioritário que a CAF Espanha ceda os direitos do contrato à CAF Brasil. Mas convém analisar qual a melhor maneira de fazer isso, já que a lei brasileira proíbe a subcontratação acima de 30% [do valor do projeto] e, além disso, **se fosse escolhida essa opção de subcontratação isso afetaria o esquema preparado em conjunto com as empresas que devemos subcontratar (Temoinsa-TTrans-Bombardier)**" (Documento 17, fl. 2447, grifo nosso).*

166. Já o **Documento 19** consiste em e-mail de Wagner Ibarrola (CAF Brasil) para o Sr. Arizmendi (CAF Espanha) e outros em que encaminha ata de reunião realizada em 02/07/2002 entre a CAF, Alstom, Bombardier, TTrans, Tejofran e Procint, também relativa à Série 2100. Novamente destaco que na data da reunião ainda não haviam sido abertas as propostas comerciais, de modo que as empresas participantes da reunião eram concorrentes no certame e não deveriam saber quem seriam os vencedores, assim, resta evidente seu caráter anticompetitivo, na medida em que tratam das subcontratações que seriam posteriormente realizadas com a função de implementar a divisão de mercado previamente acordada entre todas as empresas. Destaco abaixo excerto do documento que fala explicitamente na existência de uma divisão da licitação entre concorrentes

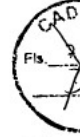
*"Nesta data foi realizada reunião entre CAF, Alstom, Bombardier, TTrans/Tejofran e Procint onde discutiu-se a divisão dos serviços de manutenção dos 48 trens série 2100 CPTM. (...) Em função das divergências acordou-se que as direções das empresas CAF e Alstom iriam fazer uma reunião para discutir o assunto. A Alstom solicitou que todas as empresas enviassem em 03/07 sobre a planilha da divisão financeira" (Documento 19, fls. 2459/2460, grifo nosso)*

167. Confirmando a ocorrência da reunião acima, tem-se ainda **e-mail trocado diretamente entre concorrentes**, no qual novamente é cobrado o envio da planilha de divisão financeira do projeto por todos os participantes. Abaixo a íntegra do documento:

#### Documento 20

**Carlos Penna**

**De:** "Wagner Ibarrola" <ibarroia@cafbrasil.com.br>  
**Para:** <farizmendi@caf.es>  
**Cc:** <juribe@caf.es>; "Agenor Marinho" <agenor@cafbrasil.com.br>; "Carlos Penna" <cpenna@cafbrasil.com.br>; <jalcaide@caf.es>  
**Enviada em:** Sexta-feira, 5 de Julho de 2002 10:15  
**Assunto:** En: Projeto PENTA



Estimado Arizmendi,

Adjunto e-mail enviado por Alstom - David Lopez, para que tengas conocimiento. Conforme orientaciones anteriores, no enviaré NINGUN comentário sobre este tema.



Saludos

Wagner Ibarrola

-----Mensagem Original-----

**De:** <david.lopez-2@transport.alstom.com>  
**Para:** <jbarcellos@ttrans.com.br>; <ibarroia@cafbrasil.com.br>; <andras.mesics@br.transport.bombardier.com>  
**Cc:** <christian.siot@transport.alstom.com>; <maassumpcao@uol.com.br>  
**Enviada em:** Sexta-feira, 5 de Julho de 2002 09:43  
**Assunto:** Projeto PENTA

Estamos aguardando os comentários dos senhores em relação as primeiras planilhas da divisão financeira entregues na reunião de 28/jun/02. Conforme combinamos na última reunião de 02/jul/02, deveríamos ter recebido esses comentários em 03/jul/02.

Da mesma forma, continuamos aguardando, de "B", os comentários em relação ao Acordo. Nosso jurídico está esperando somente esse comentário para concluir a versão do acordo / contrato de subcontratação.

grato

David Lopes

Tradução livre:

"Prezado Arizmendi,

Anexo e-mail enviado por Alstom – David Lopes, para que tenhas conhecimento. Conforme orientações anteriores, não enviarei NENHUM comentário sobre este tema. Saudações."

168. Ainda a respeito dos dois últimos documentos citados, destaco-os enquanto prova da participação da consultoria Procint na conduta, demonstrando seu papel facilitador/coordenador do acordo colusivo. Reforçando o quanto afirmado, tem-se ainda o Documento 32, de 02/12/2002, portanto cerca de três meses após a assinatura dos contratos, que trata do pagamento da Procint pelos serviços prestados. Na mensagem Murilo Rodrigues (CAF) afirma que havia sido firmado um acordo entre dois blocos (o primeiro deles composto por Alstom, Bombardier, CAF e Siemens e o segundo por TTrans e Tejofran) para a licitação da S2100, cujo sucesso influenciava no pagamento a ser feito para a Procint, que receberia mais por isso. Abaixo a íntegra do documento, do qual destaco o seguinte trecho: "se não houvesse acordo entre o bloco 1 (ABCeD) e bloco 2 (E e F) e bloco 1 ganhasse a concorrência pagar-se-ia a Procint 2+1 só. Se houvesse acordo, como houve, pagar-se-ia 2+4 (ver tal fax): tenho cópia do original assinado por A, B, C, D, E, F e Procint":

**Documento 32**



**Re: CONSMAC COMISIONES**

**From:** <farizmendi@caf.es>  
**To:** <jalcaide@caf.es>, <cpenna@caf.es>, "BRASIL URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>  
**Subject:** Re: CONSMAC COMISIONES  
**Sent:** Mon, 2 Dec 2002 13:00:04 +0100  
 ----- Remitido por Fernando Arizmendi/CAF con fecha  
 02/12/2002 12:53 -----

Fernando Arizmendi  
 02/12/2002 10:32

Destinatarios: "Murilo Cunha" <mrcccons@uol.com.br>  
 CC:  
 Asunto: Re: CONSMAC COMISIONES (Document link: Fernando Arizmendi)

Tengo tu fax del 09/06/02, son 6 hojas y no aparece nada de lo que me indicas. Enviámelo.

"Murilo Cunha" <mrcccons@uol.com.br> con fecha 29/11/2002 16:05:53

Destinatarios: <farizmendi@caf.es>  
 CC:  
 Asunto: Re: CONSMAC COMISIONES

Fernando, favor reler o fax que foi enviado a você em 09/06/2002 que é o acôrdo submetido a você e aprovado por telefone que determina o seguinte:

Se não houvesse acôrdo entre o bloco 1(ABCeD) e bloco 2(E e F) e bloco 1 ganhasse a concorrência pagar-se-ia a Procint 2+1 só.  
 Se houvesse acôrdo, como houve, pagar-se-ia 2+4(ver tal fax): tenho cópia do original assinado por A,B,C,D,E,F e Procint.

Murilo

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

From: <farizmendi@caf.es>  
 To: "MURILO R.CUNHA" <mrcccons@uol.com.br>  
 Sent: Friday, November 29, 2002 8:21 AM  
 Subject: CONSMAC COMISIONES

> M.C.: 2 % sobre el neto recibido por CAF (descontado  
 > subcontrataciones...etc). Moneda: reales desde CAF Brasil.  
 > PROCINT: 2 % mismas condiciones que el punto anterior.  
 > PROCINT: 1 % "negro", forma a definir (preferible desde CAF Sao  
 > Paulo).  
 > Moneda reales o cambio equivalente.  
 > PROCINT: hasta + 2 % condicionado a aditivos.  
 >  
 >

169. Ante todo o exposto, acredito estar devidamente comprovada a ocorrência de conluio entre concorrentes na 1ª Rodada de Manutenção de trens da CPTM, que envolveu três licitações para a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva e o fornecimento de insumos, materiais e equipamentos para as Séries 2000, 2100 e 3000.

170. Não obstante, trago outros três documentos que ilustram não apenas a existência dos acordos, mas o conhecimento que as partes tinham de sua ilicitude e consequentes tentativas de conferir aparência de efetiva concorrência nas licitações.

171. Não apenas com relação a estes certames, mas também outros projetos aqui investigados as Representadas trazem como suposta prova de sua não participação no conluio o fato de terem interposto recurso quando eram desqualificadas, uma vez que tal medida demonstraria sua atitude extremamente pró-competitiva. Contudo, como se pode observar a partir do Documento 23, **e-mail interno da Siemens de 15/07/2002 apresentado pelas Signatárias**, até mesmo a **interposição de recursos era combinada entre os membros do cartel, precisamente com o fim de ocultar a prática ilícita**. No trecho destacado do documento lê-se: *"Minha estimativa é de que amanhã ou depois de amanhã seja publicado o resultado no Diário Oficial. Depois ainda há cinco dias úteis para recursos, que provavelmente existirão - a Alstom deverá ser desqualificada por preço muito elevado e fará uso de seu direito (mesmo sendo "teatro", não deixa de ser perigoso, pois se o recurso for aceito, eles levam o projeto, pois estão com pontuação total maior do que a nossa (...))*". Abaixo a íntegra do e-mail:

**Documento 23**

**From:** PETER ANDREAS GOLITZ  
**Sent:** segunda-feira, 15 de julho de 2002 04:14:58  
**Subject:** RES: CPTM 3000

Muito obrigado Mario.

Mas ainda não "cruzamos a linha de chegada", ainda falta um pouquinho para que nós todos (isso obviamente inclui vocês) poderemos ser cumprimentados.

Já presenciamos algumas surpresas nesse mercado, principalmente em momentos como estes.

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 sendo "teatro", não deixa de ser perigoso, pois se o recurso deles for aceito, eles levam o projeto, pois estão com pontuação total maior que a nossa. Isso infelizmente aconteceu por que nossa lista de vandalizáveis está muito cara, pois não tivemos parâmetros suficientes para fazer todos os preços na época da proposta).

Espero que tudo continue dando certo.  
 Agora estamos nas mãos da CPTM.  
 Vamos continuar torcendo.

Um abraço

Peter Andreas Gólitz  
 SIEMENS Ltda  
 TS - Transportes Ferroviários  
 Av. Mutinga, 3800  
 05110-901 São Paulo  
 Brasil  
 Tel. (+55 11) 3908-2271  
 Fax (+55 11) 3908-2027

172. Outro elemento identificado em documentos relativos à 1ª Rodada que merece destaque é o uso de expressões como "por necessidade política, "por razões políticas, "acordo político" para referir-se ao acordo anticompetitivo entre as empresas com o fim de dividir as licitações. Nesse sentido são os Documentos 22 e 27, cujas passagens relevantes estão destacadas a seguir:

#### Documento 22

**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:

#### Documento 27

## RENFE--48 TRENS

**From:** CN=David Lopes-2/OU=GATB/OU=DTR/O=GECALSTHOM  
**To:** CN=Antonio  
 CHARRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**Subject:** RENFE--48 TRENS  
**Sent:** 2002-09-03 15:24:25.750000 UTC  
**Attachments:** 1. divisão escopo.doc  
 2. GA008-CPTM-RENFE\_FINAL\_\_SI.xls

**Embedded graphics:** 2

**Also found in:** (\$All)/RENFE--48 TRENS\_ [20FE]

----- Forwarded by David Lopes-2/GATB/DTR/GECALSTHOM on 03/09/2002 12:25 -----

---

[Embedded BMP. 127x73x8]

Rubens REZENDE

15/07/2002 13:00

To: JuanMaria INIGUEZ/ESMAD13/Transport/ALSTOM@GA

cc: Juan Gasol/ESMAD13/Transport/ALSTOM@GA, Pierre-Louis BERTINA/FRSTO01/Transport/ALSTOM@GA, David LOPES-2/BRSAO01/Transport/ALSTOM@GA

Subject: RENFE--48 TRENS

Apos acordos finalizados com as empresas concorrentes (Bombardier-T Trans/Tejofran--Temoinsa) nesse projeto e que serão, por necessidade política subcontratadas pelo consorcio CONSMAC (Alstom/Caf), estou enviando o resumo da divisão do escopo de fornecimento e informações gerenciais, bem como nova GA008 recalculada com base nessa divisão e que sera considerada durante a execução do projeto.

[ Embedded WMF, 1 1in x 0.5in, size 3KB ][ Embedded BMP, 110x48x8 ][ Embedded WMF, 2in x 0 5in, size 3KB ][ Embedded BMP, 190x48x8 ]

atenciosamente

173. Por fim, segundo o relato das Signatárias, as discussões para a realização de acordos anticompetitivos de divisão das Séries 2100 e 3000 teriam contado, além da participação das empresas envolvidas nos documentos analisados acima (a própria Siemens, CAF, Alstom, Bombardier e TTrans), também com a participação das empresas Temoinsa, Tejofran e MGE, as quais supostamente participaram de reunião na sede da Alstom no início de 2000. Contudo, conforme será esclarecido nas respectivas individualizações, entendo que há indícios apenas da participação das empresas Temoinsa e Tejofran. Os indícios da participação da MGE, por outro lado, não são suficientes para concluir de maneira definitiva acerca da sua participação nos acordos relativos à 1ª Rodada.

#### ii) 2ª Rodada de Manutenção (Séries 2000, 2100 e 3000)

174. Os contratos firmados com a CPTM após as licitações da 1ª Rodada de Manutenção tinham previsão de término após 60 meses, sendo que o contrato da S2000 foi aditado para acréscimo de mais 12 meses. Assim, em 2006 a CPTM lançou novas concorrências (nº 8085631011, nº 8135731011 e nº 809573011) para as Séries 2000, 2100, 3000.

175. Assim, a **2ª Rodada de Manutenção da CPTM** também envolveu três licitações tendo por objeto a **prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva revisão geral e execução de melhorias de projeto para as Séries 2000, 2100 e 3000**.

176. Conforme será detalhadamente exposto a seguir, com a nova rodada de licitações houve uma reorganização das empresas que atuaram na 1ª Rodada para "atualizar" o acordo anticompetitivo anterior, definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos, utilizando as mesmas estratégias verificadas anteriormente.

177. Participaram novamente do acordo **as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, TTrans, Temoinsa e Tejofran e, nesta rodada, somam-se às anteriores as empresas MGE e MPE. Ademais, novamente a conduta** contou com o auxílio e coordenação das empresas de Consultoria Procont.

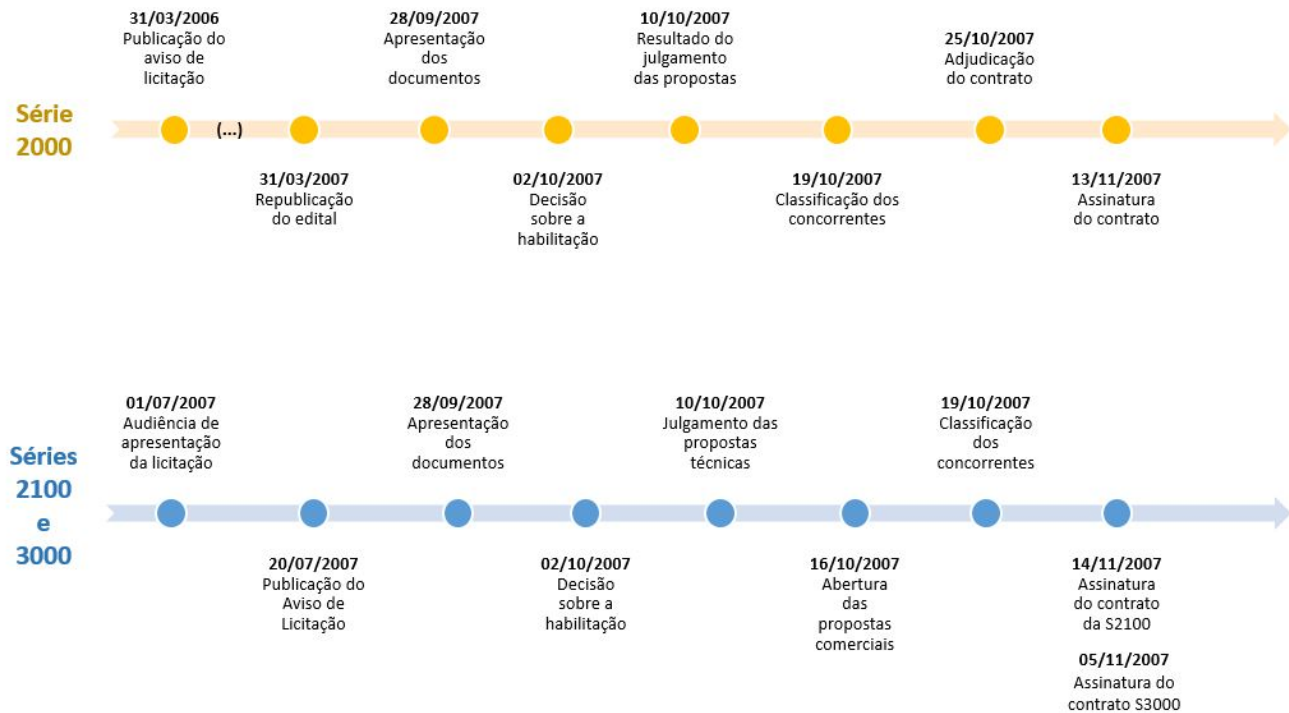
178. Abaixo apresento uma tabela-resumo dos principais dados da licitação e, em seguida, linhas do tempo que indicam os principais eventos das licitações:

Tabela 10. 2ª Rodada de Manutenção da CPTM – dados da licitação

Série (licitação) e objeto	Empresas/ consórcios que apresentaram proposta	Empresa/ consórcio vencedor	Empresas subcontratadas	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
<b>S2000</b> (Concorrência nº 8085631011)  30 TUE's	Consórcio COBRAMAN II (CAF, Alstom e Bombardier)  Consórcio SERVEFER (Tejofran e Temoinsa) MPE	Consórcio COBRAMAN II  (CAF – 35%/ Bombardier - 30% /Alstom – 35%)	IESA Albatros do Brasil Ltda GMF Comércio e Serviço Ltda.	R\$ 213.500.000,00	TOTAL: R\$ 213.016.649,36  Alstom R\$ 74.555.827,28  Bombardier R\$ 63.904.994,81  CAF R\$ 74.555.827,28
<b>S2100</b> (Concorrência nº 8135731011)  48 TUE's	Consórcio COMAFER (Alstom, Bombardier, CAF, MPE, Temoinsa e Tejofran) TTrans	Consórcio COMAFER  (Alstom - 17,33%/ Bombardier - 17,33%/ CAF - 17,33%/ MPE – 16%/ Temoinsa - 16,01%/ Tejofran -16%)	Consórcio TETRANS (TTrans e FVL Rodoferroviário e Fricção Ltda) Structural Montagens Especiais Ltda.	R\$ 280.000.000,00	TOTAL: R\$ 282.517.177,30  Alstom R\$ 48.960.226,83  Bombardier R\$ 48.960.226,83  CAF R\$ 48.960.226,83  MPE R\$ 45.202.748,37  Temoinsa R\$ 45.231.000,09  Tejofran R\$ 45.202.748,37
<b>S3000</b> (Concorrência nº 8095730111)	Siemens  MPE	Siemens	MGE	R\$ 55.800.000,00	R\$ 55.238.147,62



Figura 5. Linhas do Tempo 2ª Rodada de Manutenção da CPTM



179. Nesse sentido, aponto os **Documentos 67 e 67,1**, de **12/03/2007**, portanto anteriores à própria audiência pública para apresentação das licitações relacionadas às Séries 2100 e 3000 e também anteriores à republicação do edital da Série 2000. Trata-se de **e-mail interno da Temoinsa, apreendido na sede da empresa**, enviado por David Lopes, intitulado “Divisão Mercado” no qual ele encaminha em anexo **planilha de Excel** (“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. Abaixo a íntegra da planilha:

## Documento 67,1

divisão anterior a valores atuais				A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT
Contrato	TUE	carros	total carros							
Consmaq	48	3	144	46.907.244	47.022.163	46.907.244		14.175.600	47.022.163	33.076.401
Cobraman	30	4	120	55.660.188	47.708.732	55.660.188				
série 3000	10	4	40				49.020.000			
<b>Manutenção/Revisão Geral/Mobilização</b>				<b>102.567.432</b>	<b>94.730.896</b>	<b>102.567.432</b>	<b>49.020.000</b>	<b>14.175.600</b>	<b>47.022.163</b>	<b>33.076.401</b>
<b>Total Geral</b>			<b>443.159.924</b>							

Manutenção	Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Consmaq	48	3	144				15		61	68		144
Cobraman	30	4	120	42	36	42						120
Cob Adt	12	4	48	24		24						48
BV 5500	12	2	24		16				8			24
série 3000	10	4	40				40					40
série 4400	32	3	96				30				33	96
1700	25	4	100	40	40	20						100
			572	106	92	101	70	69	68	33	33	539
<b>Participação</b>				<b>18,5%</b>	<b>16,1%</b>	<b>17,7%</b>	<b>12,2%</b>	<b>12,1%</b>	<b>11,9%</b>	<b>5,8%</b>	<b>5,8%</b>	
Fat. Mês	20.000		11.440.000	2.120.000	1.840.000	2.020.000	1.400.000	1.380.000	1.360.000	660.000	660.000	

Rev. Geral	Contrato	TUE	carros	total carros	A	B	C	S+MG	TJ	TM	TT	Outros
Consmaq	24	3	72						36	36		72
série 3000	5	4	20				20					20
Cobraman	28	4	112	30	30	30						90
			204	30	30	30	20	36	36	0		182
<b>Participação</b>				<b>14,7%</b>	<b>14,7%</b>	<b>14,7%</b>	<b>9,8%</b>	<b>17,6%</b>	<b>17,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	
Fat.	600.000		122.400.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	12.000.000	21.600.000	21.600.000	-	-	
<b>Manutenção e Revisão Geral</b>			<b>808.800.000</b>	<b>145.200.000</b>	<b>128.400.000</b>	<b>139.200.000</b>	<b>96.000.000</b>	<b>104.400.000</b>	<b>103.200.000</b>	<b>39.500.000</b>	<b>39.600.000</b>	

Aumento Real		82,5%	41,6%	35,5%	35,7%	95,8%	636,5%	119,5%	19,7%

180. O documento acima comprova que a cada nova rodada retomava-se as negociações da rodada anterior para que houvesse uma espécie de “renovação” do acordo anticompetitivo. É notável a proximidade dos valores que se pretendia atribuir a cada empresa, em torno de R\$ 130 milhões para as três principais (nesses projetos) e de R\$ 100 milhões para as demais.

181. Essa retomada de tratativas e acordos anteriores também aparece no **Documento 70, e-mail de 16/04/2007 interno da Alstom apreendido na sede da empresa**. Na mensagem enviada Cesar Ponce de Leon (Alstom) relata conversa telefônica com Maurício Memória (Temoinsa) (empresas que na licitação da Série 2000 foram concorrentes). Segundo o relato, a conversa tratou das audiências públicas preparatórias para licitações de manutenção e reabilitação dos



trens da CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, tendo sido informado que a Procont estava “fazendo o seu trabalho”, o que no contexto do e-mail refere-se evidentemente à coordenação dos players para realização do acordo anticompetitivo. Afirma ainda que não deveriam excluir do acordo as empresas Temoina, Tejofran, IESA e NPE (MPE), que deveriam fazer um acordo “como os que haviam sido feitos antes”.

182. Na resposta de Luiz Fernando Ferrari ao e-mail ele afirma ainda que estavam conversando “entre os quatro grandes”, presumivelmente Alstom, CAF, Bombardier e Siemens “para depois ajustar com as empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoina”, conforme lê-se nos trechos destacados abaixo:

#### Documento 70

### Re: Maurico Memoria

**From:** CN=Lutz-Fernando FERRARI/OU=BRSAC01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>  
**Cc:** Ruy Gricco  
**Subject:** Re: Maurico Memoria  
**Date:** 2007-04-16 11:54:30.600000 UTC  
**Embedded graphics:** 1  
**Also found in:** (\$All)/Re: Maurico Memoria [518A]  
 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 Procont ( 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 Temoina;

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 emergencia", mas a CPTM está hesitando em fazer isso , pelo desgaste político. Ai exista o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos pr

Saludo,

Lutz Fernando

Cesar PONCE-DE-LEON@ESMAD01/transport/ALSTOM

VP BD IBAM

Phone: + 34 913345877

Móvil +34 918805734

cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com

16/04/2007 05:56

Lutz-Fernando  
 FERRARI@BRSAC01/Transport/ALSTOM@GA

Maurico Memoria

[Embutido em BMP, 54x47x8]

[Embutido em BMP, 38x31x10]

Lutz 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 e Siemens?

Me dice que Procont está haciendo lógicamente su trabajo pero que no deben dejarse fuera a Temoina, Teofan, IESA, NPE etc. Que debería hacerse un acuerdo como en el pasado?

No conozco muy bien los proyectos. Que opinas??

Saludos/Regards  
 CPL

Tradução livre:

“Luiz Fernando,

Na semana passada recebi uma ligação de MM para falar das Audiências Públicas que estão ocorrendo em relação aos projetos de manutenção e reabilitação dos trens S 3000, 2100 e Siemens?

Ele me disse que a Procont está fazendo logicamente seu trabalho, mas que não se deve deixar a Temoina, a Teofan, a IESA, a NPE, etc de fora. Que deveria ser feito um acordo como no passado.

Não conheço muito bem os projetos. O que você acha??”

183. Nessa mesma linha tem-se os Documentos 68 e 68,1, também e-mail e planilha apreendidos na Temoina, datados de 10/04/2007, portanto ainda antes da entrega das propostas e documentos em todas as séries, nos quais atualizam o valor de cada série e em face disso apresenta-se nova proposta de divisão.

#### Documento 68

**RES: Mercado**

**From:** David Lopes <david.lopes@temoinsa.com.br>  
**Sent:** 4/10/2007 8:15:53 PM +00:00  
**To:** 'Manuel Carlos do Rio Filho' <mrio@tejofran.com.br>  
**CC:** 'Wilson Daré' <wdare@temoinsa.com.br>  
**Subject:** RES: Mercado  
**Attachments:** MERCADO CPTM TJ 10.abr.07 Rev..xls  
 Manuel

Veja anexada a revisão em função de que o faturamento anual será de R\$ 137.300,00.

Recebemos hoje a confirmação dos seguintes valores para 4 anos:

- 2000: R\$ 213.500
- 2100: R\$ 280.000
- 3000: R\$ 55.800

abraços

**Documento 68,1**

Atual		Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.300,00	Fat anual	55%
ABC		67,7%	59%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	20,2%	27.707,87	Alston	35%
CAF	20.513,00	23,1%	20,2%	27.707,87	CAF	35%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,6%	25.591,25	Bombardier	35%
Siemens	9.804,00	11,1%	10,5%	14.416,50	Siemens (4)	47%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	30,5%	41.876,50	Demais (2)	122%

(1) - Temoinsa, Ttranz, Tejofran

(2) - Temoinsa, Ttranz, tejofran, MPE, Inepar

(3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000

(4) - Siemens, MGE

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

Atual		Atual	Proposta	Proposta (5)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	149.600,00	Fat anual	69%
ABC		67,7%	62%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,3%	31.915,00	Alston	56%
CAF	20.513,00	23,1%	21,3%	31.915,00	CAF	56%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,7%	29.477,00	Bombardier	56%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	14.416,50	Siemens	47%
Demais	18.854,00	21,3%	28%	41.876,50	Demais	122%

184. Foram encontradas **outras versões desta planilha, todas apreendidas na Temoinsa**, de diferentes datas, nas quais há alterações ou acréscimo de informações, demonstrando que ela era atualizada conforme o andamento dos acordos. O **Documento 69**, por exemplo, apresenta a mesma tabela inicial, mas com algumas novas informações, como o percentual que seria aumentado para as empresas Temoinsa, Tejofran e TTranz com o novo acordo e também a indicação de como a Tejofran estaria "trabalhando", conforme trechos destacados abaixo. Ressalto que TTranz foi concorrente de Temoinsa e Tejofran na licitação da Série 2100.

**Documento 69**

Atual	Atual	Proposta	Proposta (3)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	137.300,00	55%
ABC	67,7%	59%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	20,2%	27.707,87	35%
CAF	20.513,00	23,1%	20,2%	27.707,87	35%
Bombardier	18.946,00	21,4%	18,6%	25.591,25	35%
Siemens	9.804,00	11,1%	10,5%	14.416,50	47%
Demais (1)	18.854,00	21,3%	30,5%	41.876,50	122%

(1) - Temoinisa, Ttranz, Tejofran  
 (2) - Temoinisa, Ttranz, tejofran, MPE, Inepar  
 (3) - Contratos séries 2000, 2100 e 3000  
 (4) - Siemens, MGE

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

Atual	Atual	Proposta	Proposta (5)		GR
Fat anual	88.630,00	100%	100%	149.600,00	69%
ABC	67,7%	62%	ABC		
Alston	20.513,00	23,1%	21,3%	31.915,00	56%
CAF	20.513,00	23,1%	21,3%	31.915,00	56%
Bombardier	18.946,00	21,4%	19,7%	29.477,00	56%
Siemens	9.804,00	11,1%	10%	14.416,50	47%
Demais	18.854,00	21,3%	28%	41.876,50	122%

	Atual	Mensal	LÍQ							
TMI	33,24%	13.920,00	1.160,00	949,46	47,47	18,99	37,98	12,34	16,14	9,49
TEJ	33,24%	13.920,00	1.160,00							
TT	21,49%	9.000,00	750,00							
MPE	6,30%	2.640,00	220,00							
IES	5,73%	2.400,00	200,00							
		41.880,00	3.490,00							

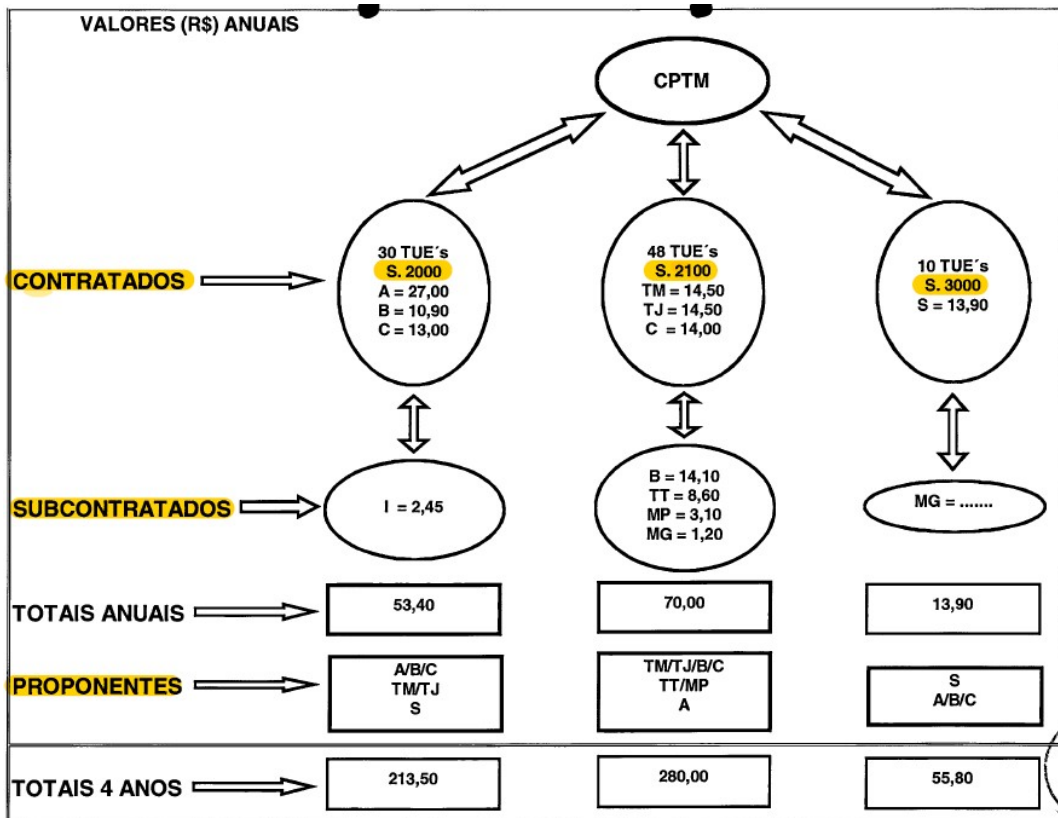
TMI aumenta 48% em relação ao atual.  
 TJ aumenta 390% em relação ao atual.  
 TT aumenta 36% em relação ao atual.  
**TJ está trabalhando assim:**  
 tmi 13.635,80  
 tt 8.599,50  
 tj 10.009,61  
 mp 7.537,77  
 in 2.093,83

185. Além do documento colacionado acima, também os **Documentos 72, 73 e 73,1, reproduzem a planilha**. Destaco que todos os documentos são anteriores à apresentação de propostas nas três séries, e que envolviam todas as empresas, não apenas potenciais parceiros de um consórcio legítimo. Ademais, no e-mail do **Documento 73**, que novamente envia a planilha de divisão de mercado em **19/06/2007**, David Lopes afirma o seguinte: *“Vejam o que discutimos e o que combinamos”*, reforçando que o quanto registrado na tabela é fruto de um acordo entre concorrentes e não mera especulação ou cenários hipotéticos, como argumentam as Representadas.

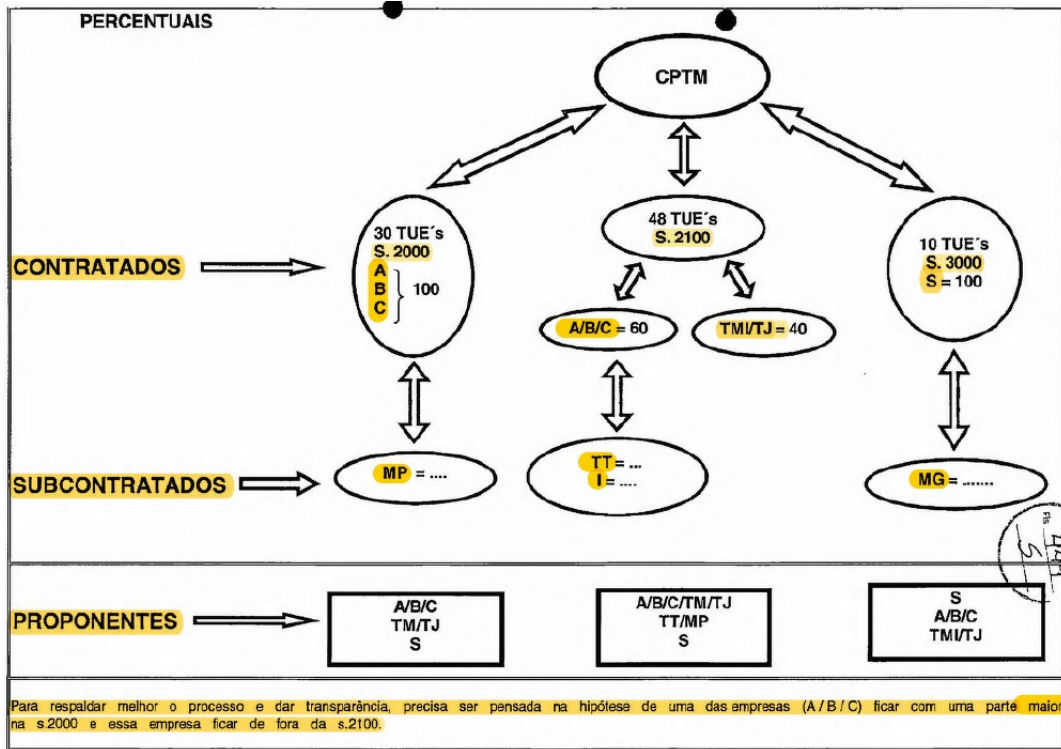
186. Neste mesmo e-mail do **Documento 73** é enviado, além da planilha, um **organograma** que apresenta claramente a **divisão de mercado** proposta inicialmente indicando quais empresas venceriam cada certame e aquelas que seriam subcontratadas, além de indicar quem deveria apresentar proposta. Assim, com relação à S2000, por exemplo, a proposta inicial era de que Alstom, Bombardier e CAF ganhassem em consórcio e posteriormente subcontratassem a IESA. Neste certame, deveriam apresentar proposta, além do consórcio designado como vencedor Temoinisa e Tejofran, também em consórcio e Siemens sozinha.

187. Uma **nova versão deste organograma (Documento 74,1)** é enviada cerca de um mês depois, também em e-mail interno da Temoinisa (**Documento 74**), ambos apreendidos na empresa, com uma nova proposta de divisão das licitações. Nesta divisão, as empresas Alstom, CAF e Bombardier, em consórcio, seriam vencedoras da S2000, como já previsto anteriormente, mas agora também venceria a S2100 junto com Temoinisa e Tejofran e a S3000 é mantida como vencida pela Siemens sozinha. Considerando que o documento foi enviado antes da apresentação de propostas da Série 2000 e antes mesmo da publicação do edital das Séries 2100 e 3000, chama atenção o fato de apresentar o exato resultado da licitação com relação aos vencedores e até parte das subcontratações. A seguir a íntegra dos dois organogramas:

Documento 73,2



Documento 74,1



188. Os documentos acima revelam os cenários e as **estratégias** que seriam utilizadas pelas empresas para dividirem os objetos das concorrências: (i) definição das empresas e consórcios que seriam os vencedores das licitações, bem como daqueles que seriam subcontratados, (ii) definição das empresas que apresentariam propostas de cobertura nos certames <sup>[30]</sup>, (iii) garantia de parcela dos serviços para as empresas menores (Temoinsa, TTrans, Tejofran, MPE e IESA) e não apenas para as quatro grandes (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) a partir de redistribuição do faturamento e, finalmente, (iv) aumento generalizado no faturamento derivado de cada contrato, a partir da elevação dos valores cobrados junto à CPTM.

189. Com efeito, importante observar que, diferente do argumentado pelas Representadas em sede de defesa, é evidente que não se trata de discussões lícitas de formação de consórcio, tendo em vista que as tratativas ocorrem entre as próprias empresas e consórcios concorrentes, com o claro fim de acomodar todos na divisão e também aumentar o faturamento de todos com as obras, sobrevalorizando-as.

190. Além das provas já mencionadas há outros documentos comprovando a existência do acordo, dentre os quais destaco **documento apreendido na Alstom**, que consiste em **e-mail de 02/10/2007 trocado entre vários concorrentes (empresas de consórcios distintos)** para tratar da **atuação de consórcios concorrentes**, confirmando o quanto afirmado da ilicitude das tratativas acerca dos consórcios e de sua instrumentalização para implementação da prática.

191. A mensagem original da cadeia (abaixo), posteriormente encaminhada para Luiz Fernando Ferrari (Alstom) é enviada pelo Sr. Telmo Porto (Tejofran) para José Regueiro (CAF) e Maurício Memória (Temoinsa) e trata de reunião ocorrida no dia anterior entre concorrentes para discussão do acordo para as licitações da CPTM. Ele afirma que as empresas Temoinsa e Tejofran estavam satisfeitas com o acordo, mas que “no interesse de todos” acreditava que a proposta, a qual não abarcava os players menores, não seria viável e que estes últimos poderiam inviabilizar o processo licitatório.

Documento 77



**Fw: reunião de ontem**

**From:** CN=Lutz-Fernando FERRARI/OU=BRS001/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** CN=Rubens REZENDE/OU=BRS001/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <rubens.rezende@transport.alstom.com>  
**Subject:** Fw: reunião de ontem  
**Sent:** 2007-08-02 21:09:02.530000 UTC  
**Also found in:** (\$All)/Fw: reunião de ontem [B602]

--- Forwarded by Lutz-Fernando FERRARI@BRS001/Transport@ALSTOM on 02/08/2007 18:04 ---

"LJURIBE" <juribe@cafbrazil.com.br>

02/08/2007 18:00

<osiles.levy@br.transport.bombardier.com>  
 Lutz-Fernando  
 FERRARI@BRS001/Transport@ALSTOM@GA,  
 "sgenor" <sgenor@cafbrazil.com.br>

To

de

Subject

Fw: reunião de ontem

Na minha opinião revalidar a planilha nos leva para a opção apresentada por Telmo ontem : menor percentual ABC e Temoinça + Tejofran com os percentuais mais altos dentro do contrato ( líderes ). Qual a aporção da Tejofran Sds

Uribe

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

**From:** [Telmo Giolito Porto](mailto:Telmo.Giolito.Porto)  
**To:** [juribe@cafbrazil.com.br](mailto:juribe@cafbrazil.com.br)  
**Cc:** [mmemoria@nasanacional.com.br](mailto: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 Mauricio e Ferrari.

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoinça 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 per 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 arg Forte abraço, Telmo

**From:** [Telmo Giolito Porto](mailto:Telmo.Giolito.Porto)  
**To:** [juribe@cafbrazil.com.br](mailto:juribe@cafbrazil.com.br)  
**Cc:** [mmemoria@nasanacional.com.br](mailto: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 Mauricio e Ferrari.**

Abraços, Telmo

Amigo Uribe:

**Do ponto de vista das expectativas de Tejofran e Temoinça 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

192. O documento acima evidencia que empresas e consórcios concorrentes estavam discutindo como as configurações de consórcio e os percentuais de participação seriam definidos, de forma a acomodarem os interesses, inclusive para alocar as empresas menores, para que eles não inviabilizassem a sua implementação, pois como afirmado no próprio e-mail "de nada adianta afundarmos abraçados". Essa preocupação volta a ser expressada por Telmo Porto em e-mail posterior de **08/07/2007 (Documento 79)**, em que afirma:

*"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".* (Documento 79, fls. 453/456, grifos nossos)

193. No mesmo período, em **03/08/2007**, Massimo Giavina Bianchi (TTrans) enviou e-mail para Telmo Giolito Porto (Tejofran) – intitulada "CONSMAC etc."<sup>[31]</sup> – na qual faz referência à existência de "várias articulações em curso", em resposta à proposta realizada de possível subcontratação da TTrans pelo consórcio Temoinça/Tejofran. Trecho do documento, **apreendido na TTrans** é copiado abaixo:



Documento 78

>>> Massimo Giavina - TTrans <mgiavina@ttrans.com.br> 3/8/2007 08:53 >>>  
 Prezado Telmo,  
 Temos que conversar.  
 Como você sabe, existem várias articulações em curso.  
 Não tenho nada contra em avançar as discussões.  
 Abraços  
 M. Giavina

----- Mensagem original -----  
 De: Telmo Giolito Porto [mailto:tporto@tejofran.com.br]  
 Enviada em: quinta-feira, 2 de agosto de 2007 20:36

Para: mgiavina@ttrans.com.br  
 Assunto: Consmac etc

Prezado Giavina:

A TTrans aceitaria ser subcontratada de um consórcio Temoinsa+Tejofran ?

Abraços, Telmo

194. Também foram encontrados na sede da Bombardier documentos que corroboram a existência dessas tratativas, destacando-se anotações manuscritas (Documentos 82 e 83) de outubro e setembro de 2007. Na primeira delas funcionário da Bombardier relata a ocorrência de reunião com CAF e Alstom para discussão das licitações da 2ª Rodada e coloca as possibilidades de atuação da empresa tendo em vista as tratativas. A Bombardier demonstra preocupação por estar havendo um acordo entre as maiores sem que ela estivesse incluída. A segunda também expressa dúvida sobre essas possibilidades, como observa-se dos trechos destacados:

Documento 82

COBRAMAN of low mac

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

Alstom 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 for scope in the afternoon but that is not simple.

It was prepared a document to be show to CPTM confirming the

agreement of all companies (but not including us)

Possibilities: ① If CPTM 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 contracted by the new consortium as we are today

We can say we don't accept the whole package which includes a sub. on COBRAMAN and be against all 5/6 companies and

Tradução livre:

"A reunião de ontem a noite foi para combinar um caminho comum e pedir mais tempo para o cliente (mais uma semana). Alstom e CAF apesar de terem combinado em ir para um escopo de definição durante nossa reunião do ABC [Alstom, CAF e Bombardier], eles não querem ser vistos pelos clientes parando o contrato!! Nós tínhamos de 3 a 4 das 6 empresas concordando em seguir o escopo de tarde mas isso não é simples. Um documento foi preparado para ser mostrado à CPTM confirmando a concordância de todas as empresas (mas não nos incluindo)"

- "Possibilidades: 1- Se a CPTM não aceitar dar mais tempo provavelmente não haverá tempo suficiente para a preparação de uma nova proposta.
- 2- Se todas as 5 empresas conseguirem ter um mandato, BT poderia ficar de fora.
- 3- Nós podemos ser sub-contratados pelo novo consórcio como somos hoje.
- 4- Nós podemos dizer que não aceitamos o pacote completo que inclui um sub na COBRAMAN ficar contra todas as 5/6 empresas e setembro "illegível" 07

Checar com "Ilegível"

5- Nós podemos checar e ver se o BTB pode preparar uma nova proposta da CONSMAC sozinho  
100% - 100M Euros

6- BTA Siemens

Ser suave ou mais duro

2-5% comissões para o agente."

Documento 83

⑤ We can <sup>check and see if</sup> BTB can prepare a new course proposal only alone  
100% - 100M € ?/

⑥ BTA Siemens

Benefit of harder

⊕ 2-5% commissions to agent

Bibliografia:

Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE

Documento 83

Impasse Queremos um acordo!

2 soluções

Sub com comissão por excep

Amplitude do store no Colorem

Seu comissões !!! Agentes

320 47455 81

2019

CADEFIM

2687

5

195. Além dos documentos aqui analisados, diversos outros registram a existência de negociações entre as Representadas para a realização do acordo de divisão das licitações e fixação de preços implementado na 2ª Rodada de manutenção da CPTM. Contudo, em benefício da economia processual trago apenas mais dois documentos.

196. O primeiro consiste em e-mail intitulado "O que fazer" de 06/09/2007, apreendido na Temoinça, em que Telmo Porto (Tejofran) encaminhou a Wilson Daré (Temoinsa) mensagem originariamente enviada por ele a Maurício Memória (Temoinsa), na qual discutiam as estratégias para participação na licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100, tendo sido proposta a formação de consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa, Tejofran e MPE. Novamente não deixando dúvidas acerca da ilicitude de tratativas que não se resumiam a uma formação normal de consórcio, destaco que após a apresentação dos percentuais de cada empresa no consórcio, afirma-se que a Siemens, empresa concorrente que não apresentou proposta na S2100 e que, conforme demais documentos e o próprio Relato das Signatárias, na divisão exigiu a alocação da S3000, ainda não estaria de acordo com a divisão:

Documento 84

**Enc.: Re: O que fazer ?**

**From:** Telmo Giolito Porto <tporto@tejofran.com.br>  
**Sent:** 9/6/2007 11:46:07 AM +00:00  
**To:** wdare@temoinsa.com.br  
**Subject:** Enc.: Re: O que fazer ?



>>> Telmo Giolito Porto 5/9/2007 22:30 >>>  
 Prezado Maurício:

**Última notícia é que existe a seguinte idéia:**

**Consmac formado por 6 empresas (A,B,C,Tm,Tj,MPE) com 16,66% cada.**

Neste caso, teríamos 33,33% e, por justiça, creio que Tejofran poderia ficar com 15% e Temoinsa com 18,33%.

**Siemens ainda não aceitou esta solução, mas existe grande possibilidade.**

O que fazemos ?

Considerando:

- que o contrato está aumentando em valor absoluto.
- minimização de custos judiciais.**
- minimização de riscos decorrentes de falhas na proposta (apesar do conhecimento técnico de David, Daré e Manuel podem acontecer), tanto no momento da entrega, quanto da execução do contrato.
- incertezas de alternativa envolvendo apenas Tm,Tj,Siemens e MPE, entre elas posicionamento de TTrans e IESA.**
- dificuldade em oferecermos a MPE, na alternativa, mais do que ela conseguiu.
- relativamente pequeno ganho percentual na alternativa.

Sou a favor da aceitação da situação.

Contudo, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

>>> Telmo Giolito Porto 05/09/07 16:18 >>>  
 Prezado Maurício:

Eu gostaria de fazer um mail mais longo, mas estou em trânsito.

.Existe uma possibilidade de MPE ser acomodada por ABC.

Nesta condição, pretendem nos dar 16,5% para cada.

Não acho justo que você perca participação significativamente, em função de nossa associação (embora o valor do contrato tenha aumentado bastante).

Assim, minha sugestão seria 18% (Temoinsa) e 15% (Tejofran).

Acho que, apesar de nosso potencial concorrencial, acho que tudo fica mais fácil (qualificação, proposta, gasto com advogados etc).

De qualquer forma, preciso de seu parecer.

Abraços,Telmo

197. O segundo e último documento aqui colacionado, bem como o Documento 70 analisado anteriormente, são relevantes para a comprovação da participação da **Consultoria Procint** na **facilitação dos acordos**, da mesma forma como aconteceu na 1ª Rodada. O **e-mail, de 13/08/2007**, entre Tejofran e Temoinsa, trata de desentendimento que teria ocorrido por a Alstom ter originalmente nomeado a Procint para coordenar os players e depois ter assumido para si essa tarefa. Fala-se ainda que o consórcio de cinco membros (para a S2100) seria uma "loucura" e que até a Siemens estaria discordando de Alstom/Bombardier/CAF. Abaixo a íntegra do e-mail:

**Documento 80**



## CPTM Manutenção

**From:** Manuel Carlos do Rio Filho <mrio@tejofran.com.br>  
**Sent:** 8/13/2007 8:12:47 PM +00:00  
**To:** 1. mmemoria@nasanacional.com.br  
 2. Telmo Giolito Porto <tporto@tejofran.com.br>  
 3. david.lopes@temoinsa.com.br  
 4. wdare@temoinsa.com.br  
**Subject:** CPTM Manutenção

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 pra ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação.

Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início.

A Procint em principio está plenamente de acordo...

sdçs

Manuel

Tradução livre:

"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 pra ver se arruma a casa e depois cobra uma posição final de ABC no sentido de ceder. Se isto não acontecer eles estão fora de qualquer coordenação. Da minha parte eu disse que estamos dispostos a quaisquer acordos desde que a Procint não venha com o mesmo discurso de ABC. Sugeri partirmos da tabelinha e pedi o mesmo respeito com o qual temos tratado o assunto desde o início. A Procint em principio está plenamente de acordo... sdçs Manuel"

198. A partir dos documentos análises e das informações acerca do resultado dos processos licitatórios, é possível verificar, que parte substancial do acordo se concretizou conforme esperado.

199. Com relação à **licitação para manutenção dos TUEs Série 2000** nota-se que, conforme previsto: (i) o consórcio entre Alstom, Bombardier e CAF (Cobraman II) venceu a licitação; (ii) Temoinsa e Tejofran (Consórcio Servefer), foram proponentes na concorrência; e (iii) apresentaram proposta de cobertura para simular a concorrência, tendo em vista que o valor da sua proposta teve uma margem de apenas 0,2% com relação à proposta vencedora[32].

200. Quanto à **licitação para manutenção dos TUEs da Série 2100**, também de acordo com as tratativas: (i) o consórcio entre Alstom, Bombardier, CAF, Temoinsa e Tejofran de fato foi vencedor e, embora tenha havido a inclusão da MPE esta é explicada pelo Documento 87[33]; (ii) TTrans participou como proponente e apresentou proposta de cobertura; (iii) TTrans foi subcontratada, como integrante do Consórcio Tetrans.

201. Por fim, no tocante à **licitação para manutenção dos TUEs da Série 3000**, assim como nas anteriores, ocorreu aquilo previsto conforme documentos analisados, que a Siemens seria a vencedora e a MGE subcontratada.

202. Ante todo o exposto, concluo que as licitações ocorridas entre 2006 e 2008 identificadas como **2ª Rodada de Manutenção da CPTM (Séries 2000, 2100 e 3000)** também foram **objeto de acordo anticompetitivo entre as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, TTrans, Temoinsa, Tejofran, MGE e MPE que tinham o fim de dividir o escopo dos três projetos entre elas e acomodar os interesses de todas, bem como aumentar seu lucro por meio do superfaturamento dos contratos, dando continuidade aos acordos realizados na 1ª Rodada.**

### iii) 3ª Rodada de manutenção (Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000)

203. Assim como ocorreu em momento que precedeu a 2ª Rodada de manutenção, com a proximidade do vencimento dos contratos – firmados em 2008 – para manutenção dos trens CPTM Séries 2000, 2100 e 3000, as empresas participantes do cartel iniciaram nova rodada de negociações, a fim de dividir as licitações entre elas. Também foram objeto dos acordos as licitações para outras Séries não incluídas anteriormente, quais sejam, as Séries 2070, 7000, 7500 e 9000[34]

204. Assim, a **3ª Rodada de Manutenção da CPTM** envolveu seis licitações tendo por objeto a **prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva bem como o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos para as Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500.**

205. Conforme será detalhadamente exposto a seguir, com a nova rodada de licitações houve novas tratativas para **renovação dos acordos firmados entre as empresas que atuaram na 2ª Rodada, novamente definindo as empresas/consórcios vencedores e as empresas subcontratadas, a apresentação de propostas de cobertura e a alocação arbitrária dos projetos.**

206. Participaram novamente do acordo **as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, TTrans, Temoinsa, Trail (grupo econômico da Tejofran)[35], MGE e MPE. Ademais, novamente a conduta** contou com o auxílio e coordenação das empresas de Consultoria Procint.

207. Abaixo apresento uma tabela-resumo dos principais dados da licitação e, em seguida, linhas do tempo que indicam os principais eventos das licitações:

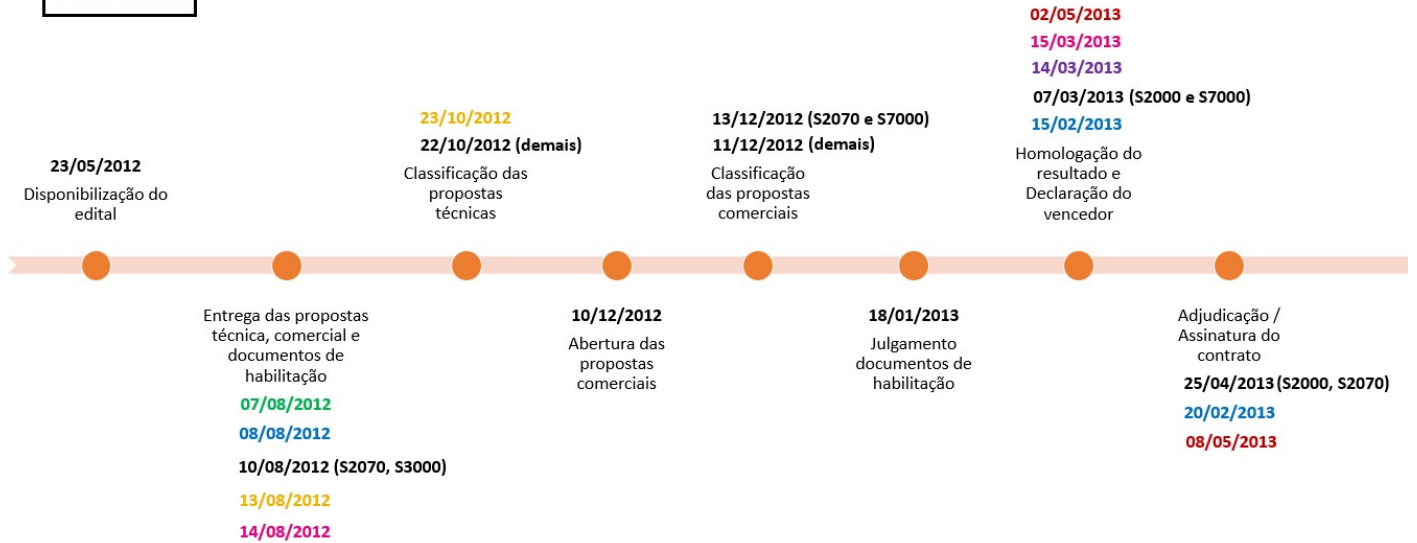
**Tabela 11. 3ª Rodada de Manutenção da CPTM – dados da licitação [36]**

Série (licitação) e objeto	Empresas/ consórcios que apresentaram proposta (inabilitados)	Empresa/ consórcio vencedor	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
<b>S2000</b> (Concorrência nº 801512301100)  30 TUE's	CAF  Consórcio TMT 2000 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa)  <b>Consórcio SCG 2000 (Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda)</b>  Consórcio 2000 (Alstom e Bombardier).	Consórcio TMT – 2000  (Trail Infraestrutura Ltda – 50%/ Temoinsa – 50%)	R\$ 307.151.099,99	TOTAL: R\$ 208.453.242,85  Trail: R\$ 104.226.621,43  Temoinsa: R\$ 104.226.621,43
<b>S2070</b> (Concorrência nº 8020123011)  48 TUE's	CAF  Alstom  Consórcio TMT 2070 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans).	Consórcio TMT – 2070  (Trail Infraestrutura Ltda - 40,5%/ Temoinsa - 40,5%/ TTrans – 19%)	R\$ 109.132.355,10	TOTAL: R\$ 79.924.470,72  Trail: R\$ 32.369.410,64  Temoinsa: R\$ 32.369.410,64  TTrans: R\$ 15.185.649,44
<b>S2100</b> (Concorrência nº 801612301100)  48 TUE's	CAF  Alstom  Consórcio TMT 2100 (Trail Infraestrutura Ltda e Temoinsa)	Consórcio TMT – 2100  (Trail Infraestrutura Ltda – 50%/ Temoinsa – 50%)	R\$ 331.962.590,95	TOTAL: R\$ 220.247.048,34  Trail R\$ 110.123.524,17  Temoinsa R\$ 110.123.524,17
<b>S3000</b> (Concorrência nº 801712301100)  10 TUE's	CAF  <b>MGE</b>  Siemens  Consórcio TMT 3000 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans)  <b>Consórcio SCG 3000 (Serveng, Consbem Construções e Comércio Ltda e GK Industrial Ltda).</b>	Consórcio TMT – 3000  (Trail Infraestrutura Ltda - 40,5%/ Temoinsa - 40,5%/ TTrans – 19%)	R\$ 97.881.116,70	TOTAL: R\$ 79.633.142,77  Trail: R\$ 32.251.422,82  Temoinsa: R\$ 32.251.422,82  TTrans: R\$ 15.130.297,13
<b>S7000</b> (Concorrência nº 802112301100)  80 TUE's	CAF  Alstom  <b>MPE</b>  Consórcio TMT 7000 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans)	CAF	R\$ 400.863.333,76	R\$ 268.403.578,44
<b>S7500</b> (Concorrência nº 8019123011)  16 TUE's	CAF  <b>Alstom</b>  <b>MGE</b>  Siemens  Consórcio TMT 7500 (Trail Infraestrutura Ltda, Temoinsa e TTrans).	CAF	R\$ 91.740.000,00	R\$ 50.544.573,54

**Figura 6. Linhas do Tempo 3ª Rodada de Manutenção da CPTM**



LEGENDA	
S2000	S3000
S2100	S7000
S2070	S7500



208. Primeiramente, antes de passar para a análise das provas, ressalto que foram colocadas na linha do tempo acima as datas de entrega final das propostas e documentos, sendo importante notar que nas Séries 2000, 2100, 7000 e 7500 houve (em cada uma) dois adiamentos com relação à data inicialmente prevista no edital[37].

209. Além disso, em que pese pequenas diferenças nas datas apresentadas, destacando-se diferença de dias na entrega dos documentos de habilitação e propostas técnica e comercial e diferença de em média um mês na homologação do resultado, as licitações são concomitantes, fator que facilita a elaboração de um acordo que acomodasse os interesses de várias empresas por meio da divisão do objeto das diversas licitações entre elas.

210. Feitas essas breves considerações, apresento o primeiro documento comprobatório com relação a estes certames. Trata-se do **Documento 156, e-mail interno da Tejofran, apreendido na sede da empresa**, datado de **02/02/2011**, portanto mais de um ano antes da disponibilização do edital com as licitações referentes à 3ª Rodada de Manutenção da CPTM. No e-mail, intitulado "Manutenção CPTM" há indicações de que as empresas já teriam começado a conversar sobre as novas licitações para definição dos vencedores, como se pode concluir a partir dos trechos abaixo destacados:

#### Documento 156

## Manutenção CPTM

**From:** Manuel Carlos do Rio Filho <FIRST ORGANIZATION/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/MRIO>

**Sent:** 2/2/2011 10:55:06 AM +00:00

**To:** Telmo Giolito Porto <FIRST ORGANIZATION/First Administrative Group/Recipients/tporto>

**Subject:** Manutenção CPTM

Telmo,

Os contratos de manutenção da CPTM vencem entre Outubro e Novembro deste ano.

O Lavorente já pediu para verificar os saldos dos contratos. No passado ele usou os saldos para solicitar aditamentos somente temporais baseados no limite dos próprios saldos. Por outro lado, estes contratos estão sendo vistos pelo TCE já que englobam custeio e investimentos o que determina situação irregular.

Entendendo que a análise pelo TCE deverá ter final feliz (o jurídico da Alston está dando suporte ao cliente) e pensando em acomodação imediata do mercado, eu tenho conversado com o pessoal o seguinte,

O Comafer será executado por TJ+MPE+TM

O Cobraman estendido (com os carros novos) por A+BT

Os 40 trens novos por CAF

Siemens com seus 10

MGE – problema a resolver mas de fácil solução

IESA e TTRANS sem atestado continuam prestando serviço nos contratos.

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.

De todo modo falta estabelecer o canal de diálogo com o cliente. Quem será? Do pessoal que falei todos entendem que o Memória quando preciso fez um bom trabalho. Não tenho ainda a opinião dos Franceses.

Minha idéia é de que caminhemos logo para a licitação nova ao invés de aditamentos contratuais, pois

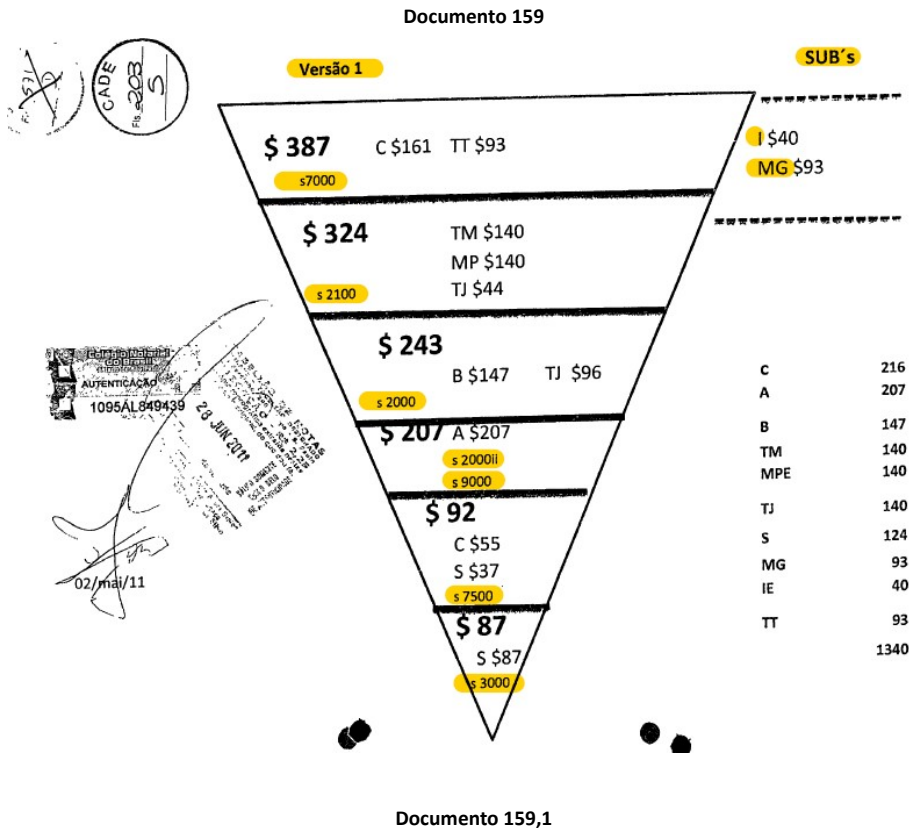
somente o evento de manutenção poderá ser aditado ao contrário de reformas e melhorias. Então a estratégia seria tentar terminar tudo isto no Comafer até Outubro (quase possível). Se todos estiverem alinhados existe tempo suficiente para isto.

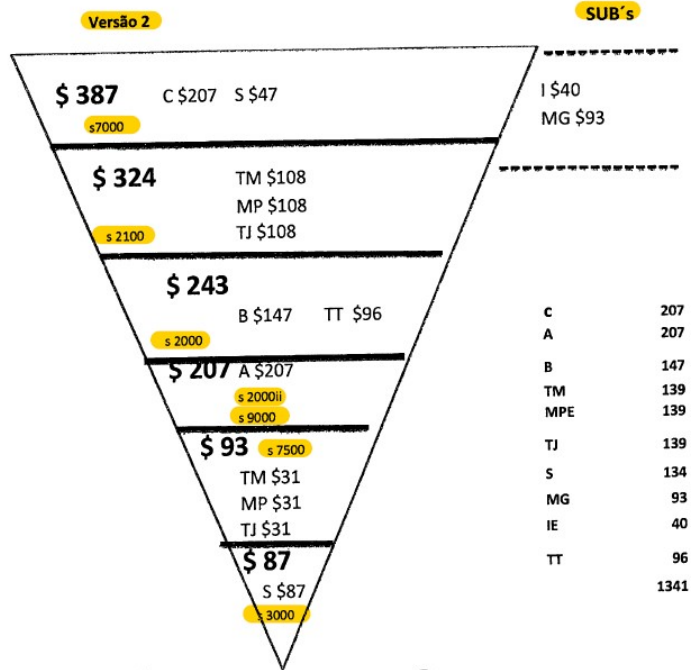
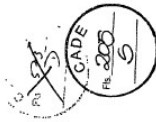
Qual sua sugestão para os próximos passos?

211. A negociação acerca da divisão do mercado no presente caso possuía caráter dinâmico, como já havia ocorrido, embora de maneira mais incipiente, durante a 2ª Rodada. Em outras palavras, havia contatos frequentes entre os concorrentes e intensas negociações, de modo que o acordo foi revisado e alterado algumas vezes. Essa **dinamicidade** é explicada principalmente por dois motivos: (i) maior número de licitações incluindo novas séries a serem divididas; (ii) maior projeção e participação no mercado de algumas das empresas participantes dos acordos, de modo que passaram a ter maior poder de barganha perante as grandes.

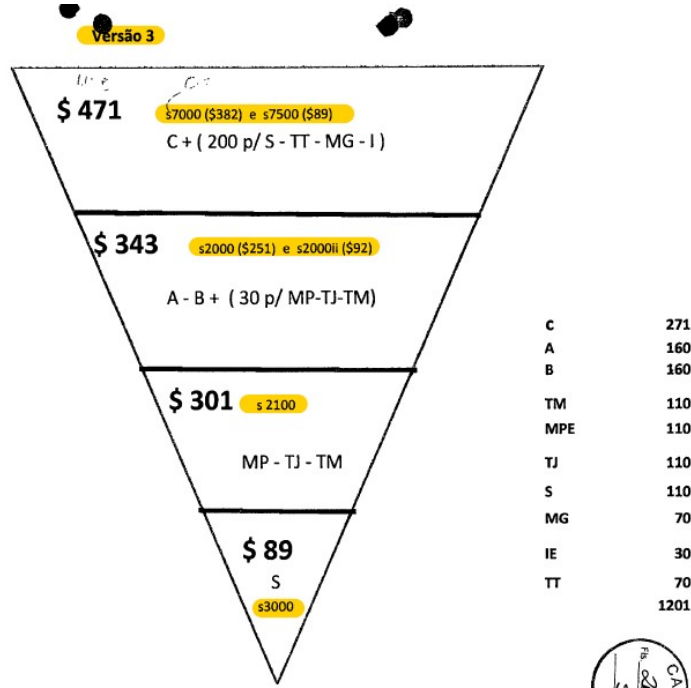
212. Nesse sentido tem-se **documentos apreendidos na sede da Temoinsa** que registram o acordo e suas alterações conforme tratativas entre as partes. Trata-se de “tabelas” em formato de pirâmide invertida, as quais consistem cada qual em um cenário de divisão das licitações da 3ª Rodada de Manutenção da CPTM entre as empresas interessadas, bem como subcontratações em algumas das licitações. Note-se que as licitações estão ordenadas por nível de faturamento esperado, isto é, as Séries que proporcionariam faturamento mais elevado encontram-se na parte superior da pirâmide.

213. Tais documentos – que apresentam, inclusive, selo de autenticação de cópia do 25º Cartório de Notas de São Paulo, a indicar que consistiam em proposta formalizada e trocada entre as empresas participantes do conluio, posto que não faz sentido registrar em cartório uma projeção individual da Temoinsa, demonstrando a inadmissibilidade do argumento das Representadas de que se trataria apenas de cenários hipotéticos – apresentam três versões para a divisão do mercado: a Versão 1, de 02/05/2011 (Documento 159), Versão 2, de 10/06/2011 (Documento 159,1) e Versão 3, sem data (Documento 159,2), sendo as primeiras anteriores à disponibilização do edital que ocorreu cerca de um ano depois. Abaixo os três documentos:





Documento 159,2



214. Na Versão 1 acima colacionada propõe-se que as licitações sejam divididas da seguinte forma:

- **Série 7000:**
  - Alocada para: CAF e TTrans
  - Faturamento esperado e divisão: R\$387.000.000,00, sendo R\$ 161.000.000,00 para CAF e R\$ 93.000.000,00 para TTrans
- **Série 2100:**
  - Alocada para: Temoina, MPE e Tejofran
  - Faturamento esperado e divisão: R\$324.000.000,00, sendo R\$ 140.000.000,00 para Temoina e MPE (cada) e R\$ 44.000.000,00 para Tejofran
- **Série 2000:**
  - Alocada para Bombardier e Tejofran
  - Faturamento esperado e divisão: R\$243.000.000,00, sendo R\$ 147.000.000,00 para Bombardier e R\$ 96.000.000,00 para Tejofran
- **Séries 9000 e 2070:**
  - Alocadas para Alstom
  - Faturamento esperado R\$207.000.000,00
- **Série 7500:**
  - Alocada para: CAF e Siemens

- o Faturamento esperado e divisão: R\$92.000.000,00, sendo R\$ 55.000.000,00 para CAF e R\$ 37.000.000,00 para Siemens
- **Série 3000:**
  - o Alocada para Siemens
  - o Faturamento esperado R\$87.000.000,00

215. Sugeriu-se, ademais, que IESA e MGE fossem subcontratadas pelas empresas vencedoras, destinando-se 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.

216. Além disso, destaca-se que a Versão 1 foi encaminhada por e-mail intitulado "Manutenção – 2011 – Distribuição" em 12/05/2011, por Wilson Daré a David Lopes e Maurício Memória (todos da Temoinsa), (Documentos 167 e 167,1). O título do e-mail comprova que as pirâmides se referem às licitações para manutenção dos trens da CPTM, em razão da indicação das Séries (s7000, s2100, s2000 e etc.), ao contrário do alegado pelos Representados, que esses documentos não se referem especificamente a qualquer licitação.

217. Corroborando a existência das tratativas entre concorrentes para divisão das licitações da 3ª Rodada tem-se e-mail apreendido na CAF, de 17/08/2011 enviado por Agenor Marinho com relato a ser repassado para a matriz da CAF, na Espanha, contando sobre reunião realizada nesse mesmo dia entre os fabricantes para discussão das estratégias para a 3ª Rodada:

#### Documento 170

#### **Agenor Marinho**

**De:** Agenor Marinho <agenor@cafbrasil.com.br>  
**Enviado em:** quarta-feira, 17 de agosto de 2011 13:52  
**Para:** pfontenele@cafbrasil.com.br  
**Assunto:** Manutenção

Paulo, segue abaixo o rascunho do e-mail para enviarmos a Espanha para seus comentários e correções.

Senhores,

Hoje Paulo e eu nos reunimos com os fabricantes para traçarmos uma estratégia para os contratos de manutenção, seguindo a orientação do consultor (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 e 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 e C 24

**9000 (quando for contratar):** valor total: R100: A 25; B 25; C 25; S 25



218. Note-se que novamente são usadas as mesmas siglas para identificar as empresas (Alstom ("A"), Bombardier ("B"), CAF ("C"), Siemens ("S")), as quais são associadas às diversas séries, novamente indicando divisão, em especial por ser precedida da seguinte frase: "Foi proposto um modelo, que não satisfaz S [Siemens], para ser debatido pelas empresas".

219. Por fim, ainda a respeito deste documento, destaco que o valor global de todos os lotes apresentado no e-mail da Alstom (de R\$ 1.202.800.000,00) é praticamente idêntico àquele apresentado na terceira versão da pirâmide invertida apreendida na Tejofran (R\$ 1.201.000.000,00), havendo uma diferença de apenas 0,15%, sendo que na data desses documentos o edital sequer havia sido disponibilizado (logo não há que se argumentar de que a coincidência dos valores decorria dos parâmetros definidos no edital que, aliás, acabaram sendo diferentes desses montantes). Ademais, a própria alocação apresentada em cada um desses documentos também é parecida: a S3000 é alocada para Siemens em ambos, a S2100 é alocada para novos fornecedores ("NF") no e-mail da Alstom e para Temoinsa, MPE e Tejofran, que seriam precisamente esses novos fornecedores, na pirâmide etc.

220. Soma-se a esse e-mail, documento manuscrito apreendido na CAF (reproduzido abaixo), que indica autoria da Alstom do modelo encaminhado acima. Note-se que Alstom, CAF e Siemens não fizeram parte de qualquer consórcio juntas em nenhuma das licitações da 3ª Rodada de Manutenção. Embora esse documento não esteja datado, ele não pode se referir a momento posterior à licitação porque nem os valores nem o resultado do certame refletem a alocação pretendida pelas cartelistas.

#### Documento 169

CAF BRASIL	Assunto		Data	Folha
			Referência	
			C = 382 + 45	9
	Série 9000 está fora.		A = 91 + 91	90
			B = 160	160
	Sugestão Alstom		S = 88	88
	2000	25/16	4+5 (80)	91 + 160
	2070	91, 8	A	91
	2100	30/	NP	
	3000	89	S	
	4000	382	C	
	7500	89	C+A	45 + 44

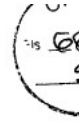
Siemens + 40 milhões = 120 milhões  
 9000 - 114 para cada fabricante = 85 milhões  
 plus 40 milhões de vol.  
 2000 A+B+C      2000 + 25 milhões  
 7500 A+B+C  
 7000 - C

221. Há ainda outras evidências de que ocorreram reuniões presenciais entre os concorrentes além do e-mail mencionado acima. Nesse sentido, por exemplo são os **Documentos 173, 174 e 175**, o primeiro **apreendido na Tejofran** e os outros dois **apreendidos na CAF**, todos confirmando **reunião entre os concorrentes no dia 03/10/2011 para discussão do acordo de divisão das licitações**.

222. O **Documento 173** consiste em **cadeia de e-mails interna da Tejofran** entre Manuel Filho, Telmo Porto e Reinaldo Andrade, de 04-05/10/2011, em que tratam da reunião. Em um dos e-mails, Manuel informa que "Z + P realizou uma reunião com todos" naquele dia, no qual eles apresentaram a oferta de Tejofran pela primeira vez. Ele também informou que P (possivelmente Procint) apresentaria sua oferta na sexta-feira seguinte. Reinaldo Goulart então envia um e-mail informando que "o consultor" enviou duas sugestões de divisão, semelhantes às de Tejofran e que o italiano (TTrans) gostou das três sugestões e o canadense (Bombardier) ligou para tentar adiar a reunião marcada para a sexta-feira seguinte, afirmando que o "G6" (provavelmente referindo-se a Alstom, Bombardier, CAF, Siemens, TTrans e Temoinsa) deveria se reunir antes. Abaixo a íntegra das mensagens:

**Documento 173**



**RES: Manutenção**

**From:** Manuel Carlos do Rio Filho <FIRST ORGANIZATION/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/MRIO>  
**Sent:** 10/5/2011 9:26:05 PM +00:00  
**To:** 1. Reinaldo Goulart de Andrade <FIRST ORGANIZATION/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/REINALDO GOULART DE ANDRADE>  
2. Telmo Giolito Porto <FIRST ORGANIZATION/First Administrative Group/Recipients/tporto>  
**Subject:** RES: Manutenção  
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 Giollito 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°**

223. A sequência de e-mails evidencia, portanto: (i) a realização de acordos para divisão das licitações da 3ª rodada de manutenção entre as empresas; (ii) que para tanto as empresas contaram com o auxílio de empresa de consultoria (Procint), que inclusive fez sugestões de divisão; (iii) a ocorrência de três reuniões, uma do “G6” no dia 03/10/2011, outra no dia 04/10/2011 entre todos e o agendamento de nova reunião a ser realizada no dia 07/10/2011.

224. Ratificando as reuniões dos dias 03 e 04 de outubro tem-se os documentos 174 e 175, ambas tabelas apreendidas na CAF, nas quais constam as propostas de divisão, com alguns comentários tais como: “Bombardier toma nossos 20 e Alstom assume o total de subcontratação” e “nos incrementam a subcontratação em 90MR\$” e até “Não podemos aceitar esse esquema”. A primeira divisão é indicada como proposta por um cliente, qual seja a Tejofran (conforme demonstrado pelo e-mail anterior) e a outra das divisões propostas é indicada como proposta pela Procint (Segundo última reunião de 03/10/2011. Proposta do consultor”). Abaixo destaco algumas páginas da tabela do Documento 174:

**Documento 174**

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALMENTE																
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Reales	Según ultima reunión 3-10-2011(dato de Agenor). Propuesta del Asesor	Valor revisado por cliente el 11-08-2011	C	A	S	B	MP	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A (35%)B (30%)C (35%)	R\$ 232.500.000	A (31), B(160): A subcontrata	R\$ 251.000.000			61		160			30		251
COFESBRA	2070	48	A/B/C Subcontratan IE (12,5%)	R\$ 99.500.000	A (32)	R\$ 92.000.000			92							32
COMAFER	2100	144	A (17,33%)B (17,33%)C (17,33%)TJ (16%)TM (16%)MP (16%) Subcontratan TT (10%)	R\$ 331.500.000	MP (100), TM(100), TJ(100)	R\$ 300.000.000					100	100	100			300
S	3000	40	S (100%) Subcontrata MG	R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 89.000.000				89						89
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	C (382): C subcontrata a TT (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000			252					70	60	382
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000			45	44						89
9 TRENES DE A (Nuevos)	9000	72	A NO SE LICITARA ESTE AÑO	R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA			25	25	25	25				100
		808	Total	R\$ 1.308.500.000	Total	R\$ 1.203.000.000	297	222	114	185	100	100	100	30	70	60
							322	247	139	210						

**NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA**

Reunion Previa			
197.123.505,98	A	16%	grandes
143.266.932,27	B	12%	
383.609.561,75	C	32%	
89.000.000,00	S	7%	
390.000.000,00	NF	32%	
Incrementar NF hasta 460.000.000,00			
Quitar Fabricantes (+10%) 70.000.000,00			
A	19.058.903	27%	
B	13.851.775	20%	
C	37.883.322	53%	
Nuevo Status			
178.064.603	A		
129.415.157	B		
348.520.239	C		
89.000.000	S		
460.000.000	NF		
1203.000.000			
<b>HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR</b>			

225. Ao contrário do que alegam as defesas, tais planilhas não podem refletir uma tentativa de formação de consórcio legítima pois envolvem todas as quatro fabricantes de trens (Alstom, Bombardier, CAF e Siemens) e todas as demais não fabricantes, identificadas como NF na planilha (Iesa, MPE, MGE, TTran, Temoinsa e Tejofran).

226. Em 30/05/2012, sete dias depois da disponibilização dos editais, tem-se e-mail interno da CAF, apreendido na sede da própria empresa, enviado por Andoni Sarasola a outros funcionários, o qual relata o processo de negociação para divisão das licitações de manutenção dos trens da CPTM. Andoni afirma que surgiu algum problema e em razão disso precisariam repensar as alternativas da CAF e apresenta três opções que envolvem abrir mão de parte do que havia sido alocado a ela e pegar participação em outras séries, demonstrando um novo arranjo. Abaixo a íntegra do e-mail:

Documento 179[38]



## Mantenimentos CPTM

**From:** ANDONI Sarasola <asarasola@caf.net>  
**Sent:** 5/30/2012 12:23:44 AM +00:00  
**To:** 1. Ibon Garcia <lgarcia@caf.net>  
 2. Begoña Garcia <bgarcia@caf.net>  
**CC:** 1. german corcho garcia <gcorcho@cafbrasil.com.br>  
 2. 'José M. Uribe' <juribe@cafbrasil.com.br>  
**Subject:** Mantenimientos CPTM

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 - Cofesbra II sería para ir sólo con Alstom

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

**Cobraman (nombre original de proyecto Cofestre 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 más realista que nos quedarían:

- Meter algún consorcio más en la serie 7000 y aumentar nuestra parte en la serie 2000 - Cobraman (riesgo de que el consorcio 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 aumentando 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

227. Ressalta-se que a redação do e-mail acima não indica que as opções elencadas se tratam de possíveis arranjos consorciais para atendimento das complexas exigências dos editais, como alegado pela CAF. Ao contrário, indica apenas uma forma para alocar os interesses das empresas em conluio, dado que as alternativas destacadas não elencam critérios técnicos, mas trocas de uma parte de uma licitação por outra.

228. Após as longas tratativas que envolveram as licitações da 3ª Rodada de Manutenção da CPTM, como se pode concluir após a análise dos diversos documentos colacionados nesta seção, **cerca de um mês antes da apresentação das propostas pelas empresas parece haver desentendimentos entre elas de modo que o acordo então vigente é desestabilizado.**

229. Nesse sentido tem-se os e-mails dos **Documentos 189, 194, 199 e 203, apreendidos nas empresas Tejofran, CAF e Temoinsa**. Nesses e-mails é relatada a insatisfação de alguns participantes com relação ao acordo então vigente, de modo que seria precisa fazer uma nova tentativa de acordo a qual, ao final, parece não ter sido bem-sucedida.

230. No primeiro desses e-mails (**Documento 189**), interno da Tejofran, de **05/07/2012** Telmo Giolito informa Reinaldo Goulart e Manuel Rio (ambos Tejofran) que Bandeira (não identificado) ficou alarmado com manifestação da CAF e da Bombardier e decidiu "cancelar a coordenação", ao que Goulart responde informando que vai se encontrar com Zani para descobrir se a coordenação foi realmente cancelada. Em Telmo Giolito afirma que ele acredita que cancelar a coordenação significa ter o pedido de atraso negado, referindo-se, muito provavelmente, ao pedido de atraso para entrega das propostas que havia sido feito à CPTM. Conforme nota de rodapé nº 33, os adiamentos acabaram ocorrendo, de modo que se pode inferir que o acordo ainda se sustentava naquele momento.

231. Dias depois, em **16/07/2012** outro e-mail interno da Tejofran é enviado por Manuel Filho, informando percalços encontrados no processo de negociação com a Siemens ("Alemão"), que queria parte das licitações alocadas para a CAF ("espanhol"). Segundo a mensagem, as tratativas continuavam a ser realizadas visando à divisão das licitações para manutenção dos trens da CPTM. *In verbis*:

*"Neste fim de semana o negócio azedou pelo lado do Alemão que quer mais pedaço (do Espanhol) do que lhe deram. Faremos última tentativa de acordo até amanhã no final da tarde e aí..."* (Documento 189, fl. 661, grifos nossos).

232. Os dados do processo licitatório indicam que, ao final, **apesar da longa negociação e constante contato entre os concorrentes, o acordo que havia sido feito anteriormente acabou não sendo bem-sucedido**, de modo que as empresas Siemens, CAF, MGE, Serveng e MPE apresentaram propostas individualmente, contrariando o que havia sido anteriormente acordado.

233. Confirmando que não se chegou a um acordo tem-se ainda **e-mail interno da CAF de 10/08/2012** de Norma Marta ao José Uribe e outros, posteriormente encaminhada outros representantes da CAF enviado as atas das audiências públicas realizadas até aquela data e informando que faltavam as audiências públicas para a S7000 e S7500, que já estavam programadas para a próxima semana. Na mensagem Norma afirma que CAF, a Siemens e a Serveng (SCG) estavam "sozinhas" e Temoinsa, MPE, TTrans, Trail, Alstom e Bombardier haviam se juntado, fornecendo cobertura uns aos outros.

234. Novamente retomando os dados do processo licitatório nota-se que Alstom efetivamente juntou-se à Bombardier na licitação da S2000, tendo participado sozinha das demais e TTrans, Trail (Tejofran) e Temoinsa também se juntaram em consórcio[39], conforme e-mail da CAF previa.

235. Em **17/12/2012**, portanto antes da sessão em que as propostas comerciais foram qualificadas, Amador Peñin envia **e-mail** para David Lopes e Wilson Daré (todos da **Temoinsa**), no qual propõe um acordo com as concorrentes CAF e Alstom, visando à divisão das licitações para manutenção dos trens



CPTM, na qual Alstom ficaria com a Série 2000, CAF com as Séries 7000 e 7500 e Temoinsa e parceiros com as Séries 2070, 3000 e 2100, conforme lê-se nos trechos destacados do e-mail colacionado abaixo:

## Documento 204

## IPM.Note

**From:** Amador Rodriguez <amador@temoinsa.ci>  
**Sent:** 12/17/2012 6:30:18 PM +00:00  
**To:** 1. David Lopes <david.lopes@temoinsa.com.br>  
 2. Wilson Daré David Lopes Iphone <wdare@temoinsa.com.br>

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:

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 =

Tradução livre:

"Olá, este pode ser o trato: 1. – A Alstom fica com a série 2000 e nos retiramos da licitação na quarta-feira, quando os envelopes administrativos serão abertos. ; Com a mudança anterior, eles fazem o seguinte: Fazer acordo com CAF-ALSTOM-NÓS para que não haja briga por mais 4 anos e na próxima licitação e nas futuras, colocando-nos de acordo da seguinte maneira: 1;- ALSTOM nos paga uma comissão igual à margem prevista de 20 por cento sobre o contrato para esta concorrência. 2.- Dividem-se as séries de unidades daqui até o futuro da seguinte maneira: ALSTOM série 2000 ; CAF séries 7000 e 7500 ; NÓS séries 2070, 3000 e 2100 ; 3.- Dividimos os 65 trens em 1/3 para a ALSTOM, 1/3 para a CAF e 1/3 para FAMIT Y TRAIL".

236. O e-mail acima, **apreendido na Temoinsa**, demonstra uma nova tentativa de acordo, dessa vez apenas entre Alstom, CAF e Temoinsa, uma vez que o acordo anterior havia falhado. Ele comprova que a Temoinsa empresa estaria disposta a desistir da licitação para manutenção dos TUEs da Série 2000, caso chegasse a um acordo com Alstom e CAF. É uma última tentativa de salvar o acordo para que ganhem os segundos colocados e se aumente o valor dos contratos. Vale destacar que no momento do envio da mensagem as empresas já haviam apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, sendo, portanto, concorrentes nas licitações. Ademais, em 11/12/2012, o Consórcio TMT tinha sido classificado em 1º lugar nessa licitação e o Consórcio 2000 (Bombardier e Alstom) em 2º lugar, mas a CPTM ainda não havia aberto os envelopes com os documentos de habilitação, o que corrobora a intenção da Temoinsa em celebrar um acordo e "retirar" a proposta apresentada para que o Consórcio que a Alstom integrava pudesse vencê-la.

237. As tratativas entre Temoinsa e Alstom tiveram continuidade, como se depreende da leitura dos Documentos 205 e 206. O **Documento 206** consiste em novo **e-mail interno da Temoinsa, apreendido na sede da empresa de 01/01/2013**, intitulado "Re: série 2000". A mensagem enviada por Amador Peñin para Wilson Daré informa a realização de reunião com funcionário da Alstom, Sr. Denis Giralt<sup>[40]</sup>, e a necessidade de negociar um acordo entre Temoinsa, Tejofran, CAF e Alstom. In verbis:

"Por favor, quando puderem me liguem para falarmos sobre uma visita da Alstom (Denis Giralt) que quer falar conosco e com TEJOFRAN sobre a série 2000 e fazer uma proposta. Minha ideia é pedir 20 por cento do contrato, um acordo com eles e CAF para as futuras licitações CAF 700 e 7500, Alstom 2000 e nós 2100, 2070, 3000 e 1/3 dos 65 trens comprados da Alstom e bogies e cabine."

(Documento 206, fl. 550)

238. A cadeia de e-mails do **Documento 205, apreendido na Alstom**, trocados entre Denis Girault e Ana Giros-Calpe (ambos Alstom) também tratam de tentativa de que o consórcio TMT desistisse da Série 2000. Segundo Denis Girault, a Temoinsa aceitaria desistir sob determinadas condições, corroborando assim o e-mail anterior. Contudo afirma que Tejofran se mostrava irredutível e não iria negociar. Diante dessa informação, Ana Calpe questiona se não haveria como pressionar Tejofran, se não eram parceiros no projeto da Trensurb em Porto Alegre, ao que Marco Contin responde que em Porto Alegre já havia acordo com MPE.

"Antes do natal eu me reuni com a Temoinsa. Temoinsa estaria de acordo em desistir da série 2000 sob certas condições (preço das peças série 2070, continuidade em 4 anos (...). **Marco Contin tentou validar a concordância da Tejofran**, mas eles indicaram não estarem de acordo. Temoinsa está de acordo em fazer uma reunião com Tejofran em São Paulo para fazer a Tejofran mudar de opinião"

(Documento 205, fl. 1358)

239. Ainda sobre as tratativas entre Alstom, CAF e Temoinsa, tem-se o **Documento 207, apreendido tanto na sede da Temoinsa como na da Tejofran**. Trata-se de **e-mail entre as duas empresas** sobre a licitação da **Série 2000**. Telmo Giolito (Tejofran) informa outros representantes da Tejofran, bem como Wilson Daré e David Lopes (Temoinsa) que Nelson (Bombardier) o informou que não iria oferecer suporte para o Consórcio TMT na S2000, pois a sede na Europa estava preocupada com as repercussões negativas do "vencedor subcontratar perdedor" e que a Bombardier apresentaria um recurso contra Temoinsa e Tejofran, mas oferece acordo em que Tejofran e Temoinsa executariam o item RG (Revisão Geral) da S2000 com o preço estabelecido pela Bombardier e, em contrapartida, obteriam o suporte da Alstom no fornecimento do S2070.

240. Conforme lê-se no final do e-mail, Telmo opina pela não aceitação do acordo e afirma que "vai haver chumbo cruzado", e, ademais, que precisariam encontrar falhas nas documentações de todas as empresas com os três menores preços, indicando assim que todas as diversas tentativas de acordo haviam ao fim falhado e haveria efetiva concorrência nos certames. A seguir a íntegra do e-mail:

**IMPORTANTE e URGENTE / Manutenção série 2000**Fls. \_  
\_

**From:** Telmo Glolito Porto <tporto@tejofran.com.br>  
**Sent:** 1/24/2013 12:03:15 AM +00:00  
**To:** 1. Antonio Dias Felipe <adfelipe@tejofran.com.br>  
 2. Marcos Jose Ribeiro <mrribeiro@tejofran.com.br>  
 3. Manuel Carlos do Rio Filho <mrio@tejofran.com.br>  
 4. Reinaldo Goulart de Andrade <reandrade@tejofran.com.br>  
 5. wdare@temoinsa.com.br  
 6. david.lopes@temoinsa.com.br  
**Subject:** IMPORTANTE e URGENTE / Manutenção série 2000  
 Prezados:

Nelson da Bombardier procurou-me hoje e expressou o seguinte:

1-Bombardier não nos auxiliará na execução da série 2000, porque "a Europa teme que haja repercussão negativa de perdedor fornecer para ganhador".

2-Todos têm falhas na proposta e, na opinião dele, as licitações serão perdidas no contexto de batalhas jurídicas, sendo que o cliente aditaria os contratos atuais e depois assumiria os serviços.

3-Informou que Bombardier (entendi que também Alstom) farão recurso contra nós.

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 Alstom no provisionamento do 2070 (surpreendentemente, neste caso, some o risco de perdedor voluntário fornecer a ganhador !!!)

Eu respondi que tal encaminhamento é inviável, em função da imagem da Alstom e porque jamais ocorreria contratação pelo segundo preço.

Minhas conclusões:

1-Vai haver "chumbo cruzado". Não adianta localizar falhas apenas da CAF, mas temos que verificar a documentação de todas as empresas com os 3 menores preços (quando houver) em todas as licitações. Penso que não devemos apenas nos defender, mas também atacar.

2-Embora eu tenha opinado para o Nelson que a solução imaginada é inviável, cabe aos sócios decidirem em conjunto o que fazer. Se nos juntarmos ao objetivo da Alstom/Bombardier, talvez (muito talvez) seja possível realizá-lo. Temos interesse em tentar ?

Abraços, Telmo

241. Finalmente, diversos outros documentos, alguns não-datados, confirmam todo o exposto, delineando o processo de negociação para divisão das licitações conduzidas pela CPTM, que não serão aqui analisados por uma questão de economia processual, mas constam da tabela de provas do Anexo II do presente voto. Ressalto apenas que **nas empresas Alstom, CAF e Temoinsa foram apreendidos documentos com proposta para divisão das licitações das Séries 2000, 2070, 2100, 3000, 7000 e 7500, documentos esses muito semelhantes**<sup>[41]</sup> e que, portanto, evidentemente não são fruto de especulação ou projeção do mercado como argumentam as Representadas. Tampouco seriam invenções do Histórico da Conduta narrado pela Signatária da Leniência.

242. Com vistas a sintetizar a trajetória das tratativas entre concorrentes durante a 3ª Rodada de Manutenção da CPTM para realização dos acordos anticompetitivos de divisão das licitações apresento a linha do tempo abaixo. Nela é possível observar a existência de alterações nos acordos em razão de desentendimentos entre as empresas que, ao final, gerou tamanha instabilidade que impediu a implementação da divisão de mercado originalmente desejada pelas partes:

Figura 7. Evolução dos acordos anticompetitivos da 3ª Rodada de Manutenção da CPTM



243. Ante todo o exposto, conclui-se que, **de fevereiro de 2011**, mais de um ano antes do lançamento do edital, **até janeiro de 2013**, quando foram julgados os documentos de habilitação das licitações, **houve intenso processo de negociação entre concorrentes com o objetivo de (i) dividir as licitações relativas às Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000 e 7500 da 3ª Rodada de Manutenção da CPTM; e (ii) fixar preços das propostas, sobrefaturando os contratos.** Para tanto planejaram a utilização das mesmas estratégias já identificadas na 1ª e 2ª Rodadas, quais sejam: (i) formação de consórcios; (ii) subcontratações; (iii) apresentação de propostas de cobertura; (iv) supressão de propostas.

244. Por fim, fundamental lembrar que **o insucesso na implementação dos acordos verificado, que resultou na efetiva concorrência nestes certames, não pode ser utilizado como argumento da ausência de cartel.** O artigo 36 da Lei nº 12.529/2011 dispõe expressamente que acordar, combinar ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma, preços, condições, vantagens ou abstenção em licitação pública constitui 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"**.



245. Em outras palavras, cartel é um crime de mera conduta<sup>[42]</sup>. O tipo legal de cartel não exige a consumação ou implementação do acordo, bastando que tenha havido combinação, ajuste ou acordo entre as partes com o objetivo de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência. É o ato de acordar que materializa a infração, o qual, conforme já dito, foi extensamente comprovado, não cabendo o argumento de que o seu fracasso ao final das tratativas fizesse prova contra a existência do cartel. Esse é um ponto relevante na definição da pena, posto que esta deve ser proporcional aos efeitos da conduta, mas não para a convicção quanto à ilicitude das condutas.

#### iv) Sobrepreço nos contratos da 1ª e 2ª Rodadas de Manutenção

246. Conforme visto nos tópicos “i)” a “iii)”, nas duas primeiras rodadas os acordos anticompetitivos foram bem sucedidos, enquanto na terceira rodada o acordo fracassou e houve, ao final, efetiva concorrência entre os licitantes.

247. Tendo isso em mente, comparei o valor dos contratos de cada uma das rodadas com o valor de referência que havia sido estimado inicialmente pelo órgão licitante, e observei que na 1ª e 2ª Rodadas, em que o acordo foi bem-sucedido, o valor final do contrato (considerando aditivos) correspondia a cerca de 101,57% do valor de referência, enquanto na 3ª Rodada, na qual o acordo fracassou, o valor final do contrato correspondia a cerca de 85,33% do valor de referência.

248. Há, portanto, uma **diferença de aproximadamente 16% nos valores dos contratos quando comparados com os valores estimados pelo órgão licitante de uma licitação em que o acordo do cartel foi efetivado para uma licitação em que o acordo não pode ser implementado**. Abaixo a tabela com os dados analisados:

**Tabela 12. Sobrepreço nos contratos de manutenção dos trens da CPTM (Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500)**

Preço estimado pelo órgão	Valor inicial do contrato	Percentual do valor final relativamente ao valor de referência	Média
<b>1ª Rodada</b>			
R\$ 89.000.000,00	R\$ 88.349.504,00	99,27%	103,25%
R\$ 145.910.000,00	R\$ 154.678.169,20	106,01%	
R\$ 32.250.000,00	R\$ 33.695.066,78	104,48%	
<b>2ª Rodada</b>			
R\$ 213.500.000,00	R\$ 213.016.649,36	99,77%	99,89%
R\$ 280.000.000,00	R\$ 282.517.177,30	100,90%	
R\$ 55.800.000,00	R\$ 55.238.147,62	98,99%	
<b>3ª Rodada</b>			
R\$ 307.151.099,99	R\$ 208.453.242,85	67,87%	85,33%
R\$ 331.962.590,95	R\$ 79.924.470,72	24,08%	
R\$ 97.881.116,70	R\$ 220.247.048,34	225,01%	
R\$ 109.132.355,10	R\$ 79.633.142,77	72,97%	
R\$ 400.863.333,76	R\$ 268.403.578,44	66,96%	
R\$ 91.740.000,00	R\$ 50.544.573,54	55,10%	
<b>Sobrepreço</b>			<b>16,24%</b>

#### III.6.3. Programa Boa Viagem da CPTM

249. O Programa Boa Viagem foi criado pela CPTM em 2004 para implementar melhorias em sua rede ferroviária, mediante a execução de serviços voltados à expansão da malha, a manutenção de vias, a melhorias nos sistemas fixos de vias e de alimentação e a revitalização do material rodante.

250. No âmbito deste Programa a CPTM lançou quatro licitações n<sup>os</sup>: 8486402011, 8487402011, 8488402011 e 8489402011<sup>[43]</sup>, as quais tinham como orçamento total estimado para sua execução o valor de R\$ 380.513.000,00<sup>[44]</sup>.

251. **Os acordos anticompetitivos firmados no âmbito desse projeto nos anos de 2004 e 2005 tinham por objeto: (i) a divisão das licitações entre os concorrentes (divisão de mercado) suprimindo ou limitando a concorrência nos certames; e (ii) a fixação de preços, gerando sobrepreço nos contratos e assim aumentando seus lucros.** Para a operacionalização dos acordos os participantes utilizaram-se das estratégias de formação de consórcios e realização de subcontratações, bem como apresentação de propostas de cobertura e supressão de propostas.

252. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos ao Programa Boa Viagem as empresas Siemens, Alstom, Bombardier, CAF e IESA, conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

253. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações dos processos licitatórios do Programa Boa Viagem:

**Tabela 13. Programa Boa Viagem – dados da licitação**

Licitação	Objeto	Lotes	Participantes habilitados	Empresa/ consórcio vencedor	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
8486402011	Serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 10 TUEs da Série 1600 e recuperação de 14 TUEs da Série 1400, de 07 TUEs da Série 1600 e de 28 TUEs da Série 5500, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica	A1	-	-	R\$ 104.175.000,00	-
		A2	IESA MPE Alstom	IESA		R\$ 18.967.114,63
		A3	IESA Alstom	Alstom		R\$ 7.538.113,35
		A4	MPE Alstom	Alstom		R\$ 14.829.970,83
8487402011	Serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 12 TUEs da Série 5500, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica	Único (B)	IESA Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran)	Consórcio BT Brasil (Bombardier - 67,47%/ Tejofran - 32,53%)	R\$ 60.768.000,00	R\$ 61.439.654,00 (total) Bombardier - R\$ 41.453.334,55 Tejofran - R\$ 19.986.319,45
8488402011	Serviços técnicos especializados de remobilização de 02 TUEs da Série 1100, 02 TUEs da Série 1700, 02 TUEs da Série 5500; remobilização com modernização de 03 TUEs da Série 1400, 02 TUEs da Série 1600, 10 TUEs da Série 4400 e 08 TUEs da Série 5000, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica	C1	IESA Alstom Bombardier	Alstom	R\$ 132.317.000,00	R\$ 5.261.976,69
		C2	Alstom Bombardier	Alstom		R\$ 2.254.904,08
		C3	MPE	Bombardier		R\$

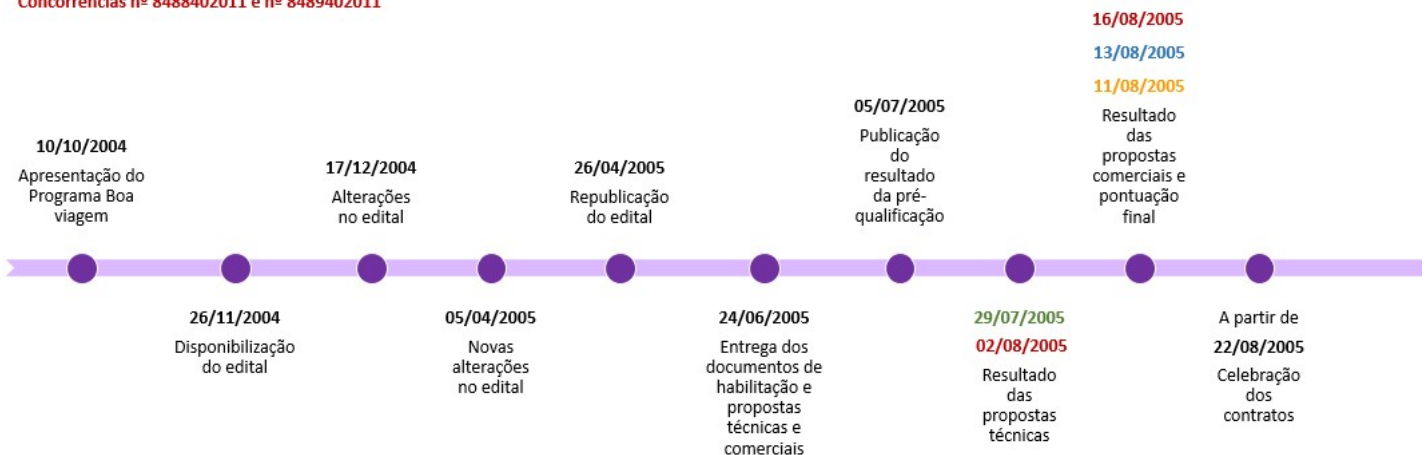
			Alstom Bombardier		1.927.201,00
		C4	IESA Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	IESA	R\$ 23.283.977,70
		C5	MPE Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	Consórcio NOVOTREM (Siemens – 52%/ MGE – 48%)	R\$ 54.438.923,03 (total) Siemens - R\$ 28.308.239,98 MGE - R\$ 26.130.683,05
		C6	-	-	-
8489402011	Serviços técnicos especializados de revisão geral de 22 TUEs da Série 4400, com fornecimento integrado de engenharia, materiais, insumos, equipamentos e assistência técnica	único	Consórcio BT Brasil (Bombardier e Tejofran) Consórcio TTrans/MPE Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE)	Consórcio TTrans/MPE (TTrans – 60%/ MPE – 40%)	R\$ 83.253.000,00  R\$ 83.697.084,16 (total) TTrans - R\$ 50.218.250,496 MPE - R\$ -33.478.833,66

254. Destaco, ademais, que os quatro procedimentos foram processados simultaneamente, conforme linha do tempo abaixo, sendo os maiores interregnos relativos apenas a assinatura dos contratos, facilitando assim a realização de compensações entre as licitações e tratativas que abarcassem a totalidade do projeto:

Figura 8: Linhas do Tempo Programa Boa Viagem da CPTM

LEGENDA

Concorrência nº 8486402011  
 Concorrência nº 8487402011  
 Concorrências nº 8486402011 e nº 8487402011  
 Concorrências nº 8488402011 e nº 8489402011



Assinatura dos contratos



255. Comprovando os acordos anticompetitivos nesse projeto trago inicialmente e-mail interno da Siemens de 29/10/2004, enviado por Peter Gölitz a Everton Rheinheimer, com cópia para outros funcionários, logo após a audiência pública em que a CPTM apresentou o Programa Boa Viagem para os licitantes interessados.

256. No e-mail Peter Gölitz informa que foi procurado por representantes da CCC ("Companhia Comércio e Construção") [45] para aproximação entre as empresas com o objetivo de executar as reformas do TUEs da CPTM e que esta também havia procurado a MGE com o mesmo objetivo. Em comentário a esse relato, Peter diz saber que "o grupo já está completo e fechado" e que não estaria propondo cooperação, mas que deveriam agir de modo que a CCC não "se alinhasse" a alguma outra empresa, dando a entender que o objetivo era impedir que houvesse mais concorrência no certame. Acrescenta ainda que conforme reunião tida com a Procont "CCC, Mitsui e outras pequenas estariam fora dos acordos". Abaixo a íntegra do e-mail:

**From:** PETER ANDREAS GOLITZ  
**Sent:** sexta-feira, 29 de outubro de 2004 07:40:30  
**To:** EVERTON RHEINHEIMER; RONALDO CAVALIERI  
**CC:** 'CANAS, Sergio'; MARCO VINICIUS BARBI MISSAWA  
**Subject:** CPTM Reformas - informação relevante

Prezados,

uma informação relevante - ontem, último dia da NT '2004, fui procurado pelos senhores da CCC:  
 Edgard Toledo (conhecido nosso da Abifer), Gabriel Gaspar (novo diretor executivo) e Mariano A. Pinto (Superintendente).  
 A CCC está passando por um processo de saneamento das finanças e pretende voltar com mais força ao mercado.

**Está procurando uma aproximação com nosso grupo para executar as reformas dos TUEs da CPTM.**

Argumento usado: a CCC dispõe de 3 fábricas e dos atestados necessários.

Mantive uma relação cordial e disse que iria conversar com os senhores.

Antes de nos procurar, os senhores da CCC foram à MGE e conversaram com o Sr. Moryiama para saber se poderiam participar na reforma da **porção mecânica** dos trens, para o qual o Ronaldo não manifestou nenhuma limitação, apesar de não passar muita informação.

Ao checar estas informações com o Ronaldo, me ficou claro que se tratou de uma manobra evasiva com o objetivo de não nos comprometermos com a CCC e ao mesmo tempo não deixarmos ela demasiadamente livre.

**Sei que 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 alinham com outra empresa - conforme reunião na Procint, a CCC, a Mitsui e outras pequenas estariam de fora dos acordos.**

**O risco reside no fato de juntas a CCC e a Mitsui terem os pré-requisitos necessários.**

Atenciosamente

**Peter Andreas Gölitz**  
 SIEMENS Ltda.  
 TS - Sistemas de Transporte  
 Av. Mutinga, 3800  
 05110-901 São Paulo / Brasil  
 Tel. (+55 11) 3908-2271  
 Fax. (+55 11) 3908-2027  
 www.siemens.com.br/ts  
 peter.golitz@siemens.com

257. A partir da leitura deste documento conclui-se, portanto, que havia um acordo entre algumas empresas, referida como “nosso grupo”, possivelmente apenas das maiores empresas que atuavam na área, considerando que, conforme afirma mais adiante, as pequenas teriam sido excluídas do acordo. Esse entendimento é reforçado também pelo esforço demonstrado no e-mail por Peter de impedir que CCC e Mitsui formassem uma aliança que as permitisse concorrer nas licitações.

258. Outro **documento trazido pelas Signatárias** de extrema relevância é o **Documento 40, cadeia de e-mails interna da Siemens** cuja troca ocorre entre **11 e 29/11/2004**, após a apresentação do projeto, estendendo-se até três dias após a primeira publicação do edital.

259. Em mensagem enviada em **24/11/2004** Marco Missawa reporta para Dirk Schoenberg os andamentos de negociações relativas ao Projeto Boa Viagem da CPTM. Na mensagem Marco afirma que “*A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttranz [sic.])*” e que estariam sendo realizadas reuniões com essas quatro empresas “*para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas*”. Em seguida afirma que após as discussões haveriam concordado com uma divisão dos lotes entre as quatro empresas, segundo a qual seria destinado à Siemens parte da licitação nº 8486402011 – Reforma de 14 TUEs da S1400 e a modernização de 3 TUEs da S1400, 2TUEs da S1600 – e parte da licitação nº 8489402011 (10 TUEs da S4400) para a Siemens.

260. Marco também menciona no e-mail que as quatro empresas em conjunto com a CPTM estariam desenvolvendo os prazos da licitação. A esse respeito destaco que, conforme linha do tempo acima, o edital foi alterado duas vezes, tendo sido alterado inclusive o valor global das licitações, sendo republicado na sua versão final em 26/04/2012, portanto dois dias após o envio deste e-mail. A seguir a primeira parte do documento:

#### Documento 40 - parte I

De: Marco Vinicius Barbi Missawa

Enviado: quarta-feira, 24 de novembro de 2004 12:23:54

Para: "Schoenberger Dirk"

CC: PETER ANDREAS GOLITZ

Assunto: AW: Aquisição planejada pela CPTM no Brasil

<<<<CONFIDENCIAL>>>>

Olá, Dirk,

Desculpas pela resposta tardia.

O seu resumo está muito bom.

Retornando às suas questões:

- as diferentes reformas devem ser dadas a vários fornecedores. A CPTM tem por objetivo principal dar o pacote completo para 4 fornecedores grandes (Alstom, Siemens, Bombardier e Ttranz). Cada um destes por sua vez terá seus próprios subfornecedores. No nosso caso contamos com a IESA e MGE como subfornecedores.

- no momento são realizadas reuniões com as 4 firmas acima mencionadas para assegurar as condições mais importantes para que a concorrência ocorra sem problemas. Conjuntamente são verificadas as possíveis condições e formato da licitação.

- após muitas discussões concordou-se com uma possível divisão dos diferentes lotes. De acordo com ela o Grupo Siemens deve receber as seguintes obras:

. Serie 1400 (14 TUE's): reforma (de sua posição 1)

. Serie 1400 (3), Serie 1600 (2) Serie 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.

- Iniciamos reuniões com a IESA e MGE a respeito de uma possível divisão LuL assim como sobre a forma do trabalho cooperativo dentro de nosso grupo.

- Paralelamente continuamos o desenvolvimento dos prazos da licitação com as 3 outras firmas e a CPTM. Ouve-se por aqui que as licitações devem ser publicadas nas próximas semanas.

- Em relação aos 14 carros novos ouve-se muito pouco no momento da parte da CPTM (além das informações já conhecidas). Aqui também continuamos a trabalhar o assunto e o manteremos informado a respeito. Em relação a uma possível cooperação com a CAF (Brasil): já tentamos em várias oportunidades fazer negócios com a CAF. A experiência foi sempre quase a mesma: eles "jogam" conosco mas não querem nada "definido" (lembrando aqui: quando a CAF ainda tinha o serviço do metro de Salvador, tentamos fornecer a eles os nossos propulsores. Eles somente nos mantiveram "quentes" e esperançosos por um bom tempo...).

Se você tiver mais perguntas, por favor nos avise.

Saudações

261. Em resposta, ao e-mail de Marco, Dirk Schoenberg faz alguns comentários, novamente reforçando que se trata de um acordo anticompetitivo, e.g., pergunta quantos trens foram alocados à Siemens e qual o interesse da Alstom. Por fim, no último e-mail da cadeia Marco fala sobre a dificuldade de uma subdivisão em partes iguais para todas as empresas, conforme segundo trecho do documento colacionado abaixo:

Documento 40 - parte II



**Identificação do Documento:** 69634  
**Nome:** AW: Brasil / Das Aquisições planejadas pela CPTM  
**Criado/Enviado:** 29 de novembro de 2004 12h54m  
**Usuário:** Göllitz, Peter (Z0008GGA)

---

**De:** MARCO VINICIUS BARBI MISSAWA  
**Enviado:** 29 de novembro de 2004 4h 54m42s  
**Cc:** PETER ANDREAS GÖLLITZ  
**Assunto:** AW: Brasil / Das Aquisições planejadas pela CPTM

Olá Dirk,

Sim, claro que não é muito do ponto de vista da matriz, mas não seria um negócio insignificante para o relativamente pequeno RG.

Você está certo quando diz que não faz sentido para o cliente obter múltiplas peças E. Por outro lado, é um assunto difícil, pois no caso de uma subdivisão "igual" (em lotes pré-definidos que mais tarde deverão ser convertidos em pedidos individuais) entre 4 principais fornecedores, tais acordos menos do que ideais apenas podem ser resolvidos até certo ponto.

A Alstom também está interessada em peças E (por exemplo, eles dizem que agora são capazes de produzir conversores de tração no Brasil). A Bombardier agora está sinalizando interesse no mercado local novamente (por exemplo, eles têm 2 pedidos atualmente para um sistema de sinalização a preços predatórios). De alguma forma, isto complica toda a situação.

Apesar disso, tentaremos manter o cliente aberto a esta abordagem.

Atenciosamente,

Marco

262. Alguns dias depois, em 30/11/2004 ocorre nova troca de e-mails entre Everton Rheinheimer, Peter Golitz, Marcos Missawa e Ronaldo Cavaliere (todos Siemens) sobre o assunto, na qual novamente expressam preocupação com relação a empresas não alinhadas. No documento, trazido pelas Signatárias, Peter Golitz anuncia que foram publicados os editais do Projeto Boa Viagem e em seguida propõe estratégias de atuação da Siemens no certame. Nesse contexto questiona se farão propostas apenas para as séries "da Siemens" (indicando que a existência de uma divisão de mercado e de possível apresentação de propostas de cobertura), ou se também fariam em outras com o objetivo de criar uma margem para negociação com a Alstom (que foi sua concorrente no certame).

263. Na mesma mensagem Peter pergunta se tentarão "impedir a entrada de outras empresas não alinhadas" ou se essa "função" seria atribuída à Procint. Essa fala de Peter Golitz comprova não apenas que as empresas do conluio tentavam excluir concorrentes que não participaram do acordo anticompetitivo, como também que, mais uma vez, assim como ocorrido na 1ª Rodada de Manutenção da CPTM e como posteriormente ocorreria nas outras duas Rodadas de Manutenção, a Procint atuou como mediadora e facilitadora do acordo, auxiliando na sua implementação.

264. Em resposta Everton Rheinheimer afirma que segundo o as tratativas com "o grupo" a IESA deveria apresentar propostas para alguns lotes e que eles seriam os porta-vozes dessa decisão à IESA, novamente indicando que havia um grupo de empresas decidindo a alocação dos lotes, bem como a forma de apresentação das propostas de modo a conferir aparência de concorrência efetiva ao certame. Abaixo a íntegra do documento:

#### Documento 41

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

**From:** PETER ANDREAS GOLITZ  
**Sent:** terça-feira, 30 de novembro de 2004 14:02  
**To:** EVERTON RHEINHEIMER; MARCO VINICIUS BARBI MISSAWA;  
RONALDO CAVALIERI; 'CANAS, Sergio'  
**Subject:** CPTM Reformas de TUEs  
**Importance:** High

<< File: Publicação no diário oficial.pdf >>  
Prezados,

no dia 26.11 foi publicado no Diário Oficial e em outros jornais que os 4 primeiros editais estarão disponíveis na próxima sexta-feira, 03.12.2004. Isso já nos havia sido informado com antecedência pelo Reinaldo Goulard e mais recentemente pelos nossos conhecidos na CPTM (em nossas visitas a Pres. Altino e em nosso churrasco de confraternização).

Duas séries de TUE de nosso interesse estão entre as publicadas.

Os prazos de entrega para estas concorrências publicadas serão os dias 27 e 28.01.2004.

Lembrando que teremos todos os documentos para providenciar durante o período de festas (qualificação, técnica e preços têm que ser entregues juntas) - o que nos deixa poucos dias úteis para isso - e baseado na experiência bem sucedida da concorrência para as manutenções da CPTM, sugiro os seguintes passos:

**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 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 a participação consco? etc.)

**2. reunião com IESA para definição de 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);

4. Estabelecimento de todos os pontos relativos à equipe técnica que iremos apresentar: quem da Siemens, quem contratado, etc...

5. preparar o Kick-off meeting para dia 06.12.2004  
Já começamos a preparar alguns documentos que até lá deverão estar prontos:  
cronograma de confecção, matriz de interfaces, pacotes de trabalho (envolvendo custeio, conceito de trabalhos, divisão e controle das responsabilidades, etc...)  
solicitação de custeio, listagens de material, redação sobre o conceito, etc...

Permaneço à disposição de todos.

Atenciosamente

**Peter Andreas Göllitz**

**From:** EVERTON RHEINHEIMER  
**Sent:** terça-feira, 30 de novembro de 2004 08:13:30  
**To:** PETER ANDREAS GOLITZ; MARCO VINICIUS BARBI MISSAWA; RONALDO CAVALIERI; 'CANAS, Sergio'  
**Subject:** RE: CPTM Reformas de TUEs

Missawa,

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 este fato ao conhecimento deles oportunamente.

Um abraço.

Everton Rheinheimer

Tel. (+55-11)3908-2020

265. Por sua vez, outro documento interno da Siemens encontrado nos arquivos do Sr. Peter Göllitz, datado de **10/01/2005**, portanto antes da entrega das propostas, o qual retrata e sintetiza a divisão do escopo do Programa Boa Viagem entre o "grupo", a participação das empresas de consultoria Procint e Constech, a apresentação de proposta de cobertura para a implementação do acordo e a adoção de mecanismos de proteção para impedir a participação de empresas não alinhadas. Fala-se explicitamente que a Siemens deveria apresentar uma proposta de cobertura para a licitação nº 8489402011 e que haveria mecanismos de proteção contra fornecedores "não convidados", conforme se lê nos trechos destacados abaixo:

**Documento 43**

## Projeto Boa Viagem CPTM

### l) Temas a serem discutidos com os consultores:

- a) Adiantamento na entrega da proposta:  
Solicitar adiantamento de 2-4 semanas
- b) Matrix de cobertura:  
Siemens sugere fazer uma proposta de cobertura p/ o lote D1 –28 TUE's Serie 4400 – edital 84 89 402011
- c) Alterações no escopo de fornecimento (aumento com relação ao escopo "acordado");  
Marcadas em vermelho nas tabelas em anexo
- d) Informações inoficiais sobre eventual não contratação dos lotes:
  - a. A1 – 10 trens S 1600 (Alstom)
  - b. B1 – 12 trens S 5500 (Bombardier)
 devido à situação real da frota (alto investimento).  
É de conhecimento geral?  
Conseqüências p/ os grupos devido à desestabilização dos pacotes?
- e) Como estão se comportando os sub-contratados dos outros grupos (p.ex. Mendes Jr.)?
- f) Comunicar dificuldades iniciais com relação ao sub-contratado IESA e possíveis conseqüências 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)

266. Note-se que a cobertura proposta no e-mail de fato ocorreu, conforme afere-se a partir dos dados do procedimento licitatório. Na Concorrência nº 848940201 (referente aos 22 TUEs da Série 4400), a Siemens concorreu como integrante do Consórcio NOVOTREM, em conjunto com a MGE, e ficou na segunda colocação atrás do Consórcio TTrans/MPE. Da mesma forma, nenhuma proposta foi apresentada para o Lote A1 (remobilização e modernização de 10 TUEs da Série 1600) da Concorrência nº 8486402011, conforme previsto no documento, apesar de ser o lote de maior valor da licitação.

267. Ainda no documento, consta que o lote B1 era um possível lote sem contratação, mas indica o nome da Bombardier entre parênteses. Com efeito, o lote único da Concorrência nº 8487402011 (contratação de serviços técnicos especializados de remobilização e modernização de 12 Trens-Unidade Elétricos (TUEs) da Série 5500) foi adjudicado para a Bombardier em consórcio com a Tejofran ("Consórcio BT Brasil").

268. Ademais, nessa mesma concorrência a IESA foi a única concorrente do Consórcio BT Brasil, o que corrobora o trecho "*Segundo nossos entendimentos com o 'Grupo' ficou combinado que IESA deveria apresentar proposta para alguns lotes*" do e-mail acima, de 30/11/2004, configurando apresentação de proposta de cobertura a fim de implementar a divisão de escopo das licitações por elas acordado.

269. Por fim, destaca-se **documento apreendido na CAF**. Trata-se de **e-mail interno da CAF**, intitulado "PQRM II", **enviado em 03/05/2005** (antes da entrega dos documentos para pré-qualificação) por José Regueiro (CAF Brasil) a representantes da CAF Espanha, com cópia para Agenor Marinho<sup>[46]</sup>, no qual relata contatos dos consultores Arthur Teixeira e Sergio Teixeira<sup>[47]</sup> (Procint/Constech) com José Regueiro e Agenor Marinho com o objetivo de viabilizar uma concertação entre CAF e Bombardier, confirmando assim o papel dessas empresas na alocação dos interesses de cada concorrente e na implementação do acordo:

### Documento 47

**PQMR II**

**From:** "J.M.URIBE" <juribe@cafbrasil.com.br>  
**To:** <ffernandez@caf.es>, <lgiralt@caf.es>  
**CC:** "agenor" <agenor@cafbrasil.com.br>  
**Subject:** PQMR II

**Sent:** Thu, 3 Mar 2005 14:12:49 -0300

Estimados Félix/Luis, deseamos actualizaros la posición del PQMR II ( modernización de trenes en 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 reapresentación del edital em 10-03-05.

Motivo del vacío : Falta de recursos financieros para las exigencias técnicas solicitadas.

Inmediatamente al hecho de cancelar la oferta para reapresentarla, Procint/Constech ( Arthur Teixeira/ Sergio Teixeira ) nos llamaron a Agenor y a mí y durante el almuerzo se comprometieron a hablar con Bombardier para que nos acomoden en la nueva oferta que saldrá em 10-03-05 y que habrá que presentar en un breve plazo. Ayer y hoy Arthur nos llamó por teléfono y nos pidió que entrásemos en contacto con Bombardier para acertar nuestra participación.

Ante esto, deseamos exponer nuestro punto de vista:

1- Esta obra interesa a CAF Brasil para obtener un certificado y en el futuro poder andar solos, sin depender de quienes tengan certificados.

2-Interesa a CAF Brasil estar dentro para en el futuro poder participar de los posibles contratos de mantenimiento de los trenes modernizados.

3- Esta obra no interesa a CAF Brasil si continua con el alto riesgo financiero y alto flujo negativo de caja. Portanto entendemos que hablar ahora con Bombardier no nos va a solucionar nada y posiblemente nos va a desgastar.

Necesitamos que vosotros nos digais si hay o no interés real en participar de esta oferta como subcontratados de Bombardier.

De nuestra parte tendremos que aguardar vuestra respuesta y el nuevo término edital para movernos.

Por favor comentarnos algo.

Gracias y saludos

Uribe/Agenor

Tradução livre:

"Prezados Félix/Luis, desejamos atualizá-los da posição da PQMR II (modernização de trenes da CPTM). Houve uma postergação de ofertas a pedidos de diferentes empresas participantes e quando chegou a última data (28-02-05), foi decidido "cancelar" e fazer, a princípio, nova reapresentação do edital em 10-03-05. Motivo do vazio: Falta de recursos financeiros para as exigências técnicas solicitadas. Imediatamente ao fato de cancelar a oferta para reapresentá-la, a Procint/Constech (Arthur Teixeira/Sergio Teixeira) chamaram Agenor e eu e, durante o almoço se comprometeram a falar com a Bombardier para que nos acomodem na nova oferta, que sairá em 10-03-05 e que deverá ser apresentada em um breve prazo. Ontem e hoje, Arthur nos telefonou e nos pediu que entrássemos em contato com a Bombardier para acertar nossa participação."

270. Além dos documentos colacionados acima, comprova a existência do cartel no Programa Boa Viagem, o fato de todas as empresas do "grupo" terem sido contempladas com ao menos parte do projeto:

**Tabela 14. Resultado das concorrências do Projeto Boa Viagem**

Concorrência nº	Lote	Empresa/ consórcio	Valor do contrato
8486402011 Subprograma I – Linha F	A1	Sem empresa/consórcio	--
	A2	IESA	R\$ 18.967.114,63
	A3	Alstom	R\$7.538.113,35
	A4	Alstom	R\$ 14.829.970,83
8487402011 – Subprograma II – Linha C	Sem lote	Consórcio BT Brasil <sup>[48]</sup> (Bombardier e Tejofran)	R\$ 61.439.654,00
8488402011 – Subprograma III – Remobilização e/ou modernização da frota	C1	Alstom	R\$ 5.261.976,69
	C2	Alstom	R\$ 2.254.904,08
	C3	Bombardier	R\$ 1.927.201,00
	C4	IESA	R\$ 23.283.977,70
	C5	Consórcio NOVOTREM (Siemens e MGE) <sup>[49]</sup>	R\$ 54.438.923,03
	C6	Sem empresa/consórcio	--
8489402011 – Subprograma IV – revisão geral	Sem lote	Consórcio TTrans/MPE (TTrans e MPE) <sup>[50]</sup>	R\$ 83.697.084,12

271. Nesse sentido, é possível destacar que cada empresa celebrou contrato de grande valor com a CPTM e apesar de haver variação entre eles, provavelmente devido a critérios técnicos, formação de consórcio e margem lucro, conforme apontado pelos Signatários, verifica-se grande aproximação dos valores da Alstom, Siemens, MGE e TTrans:

**Tabela 15. Valor total dos contratos celebrados por cada empresa no âmbito do Programa Boa Viagem**

Empresa	Valor total dos contratos celebrados
IESA	R\$ 42.251.092,33
Alstom	R\$ 29.884.964,95
Bombardier	R\$ 43.380.535,55
Siemens	R\$ 28.308.239,97
MGE	R\$ 26.130.683,05
TTrans	R\$ 33.478.833,66
MPE	R\$ 50.218.250,49

272. Ante todo o exposto, concluo pela existência de acordo colusivo no Programa Boa Viagem entre as empresas **Siemens, Alstom, Bombardier, CAF e IESA** com o fim de dividir as licitações e fixar os preços das propostas, utilizando-se principalmente da estratégia de apresentação de propostas de cobertura ou da supressão de propostas.

### III.6.4. Extensão da Linha 2 do Metrô de São Paulo (“Extensão da Linha 2”)

273. A **Companhia do Metropolitano de São Paulo** (Metrô) lançou a **Concorrência nº 40015212/2005** para execução de projeto executivo, fornecimento e implantação de sistemas para o trecho Ana Rosa – Ipiranga e sistemas complementares para o trecho Ana Rosa – Vila Madalena da Linha 2 – Verde do Metrô de São Paulo.

274. Este projeto também foi objeto de acordo anticompetitivo com o fim de dividir o objeto da Concorrência nº 40015212/2005 entre os concorrentes (divisão de mercado) eliminando a concorrência no certame; e fixar o preço das propostas, gerando sobrepreço no contrato e assim aumentando seus lucros. Para a operacionalização do acordo os participantes utilizaram as estratégias de formação de consórcios e realização de subcontratações, bem como apresentação de propostas de cobertura e supressão de propostas.

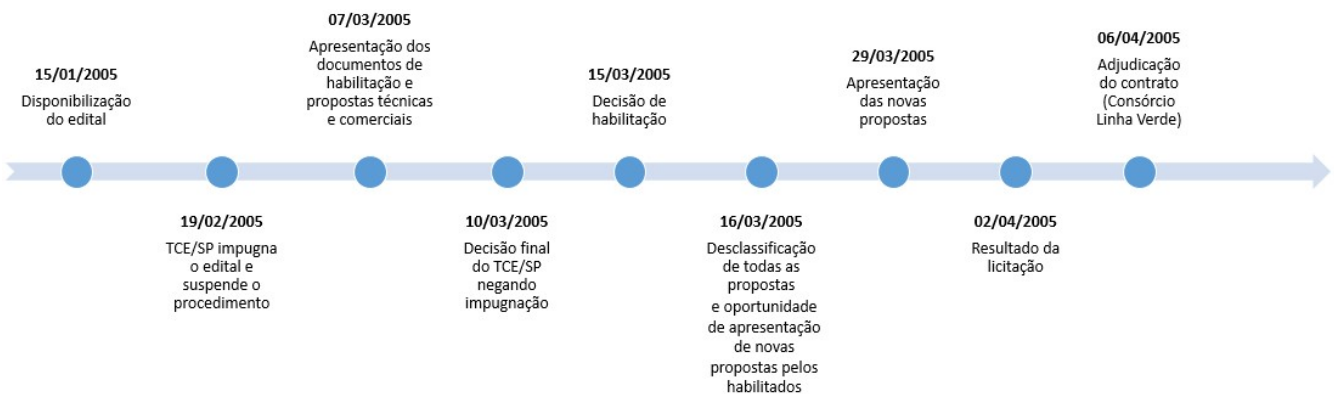
275. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos ao Programa Boa Viagem as empresas **Siemens, Alstom, Bombardier e TTrans[51]**, conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

276. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações do procedimento licitatório para extensão da Linha 2 do Metrô SP, bem como uma linha do tempo dos principais acontecimentos do procedimento:

**Tabela 16. Extensão da Linha 2 – dados da licitação**

Concorrência nº 40015212/2005				
Consórcios que apresentaram proposta	Consórcio vencedor	Empresas subcontratadas	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom)  Consórcio Linha Dois (Bombardier, TTrans, e Balfour Beatty)	Consórcio Linha Verde (Alstom - 63,7%/ Siemens - 36,3%)	PEM Engenharia S/A (grupo econômico da TTrans) Bombardier Balfour Beatty Façon Eletromecânica, Indústria, Comércio e Serviços Ltda.	R\$ 138.716.824,3	TOTAL: R\$ 143.622.513,04  Alstom: R\$ 91.487.540,81  Siemens: R\$ 52.134.972,23

**Figura 9. Linha do Tempo – Extensão da Linha 2 do Metrô SP**



277. Como se verá a partir da análise de documentos, o acordo anticompetitivo neste certame foi implementado por meio da formação de dois consórcios, únicos competidores, tendo havido um acordo entre eles para que o Consórcio Linha 2 (Bombardier, TTrans, e Balfour Beatty) apresentasse proposta de cobertura ao Consórcio Linha Verde (Alstom e Siemens) que foi designado vencedor. Uma vez adjudicado o contrato o Consórcio Linha Verde subcontratou as três empresas pertencentes ao consórcio vencedor, alocando assim, uma parcela do contrato a cada uma das cinco empresas participantes do conluio.

278. Nesse sentido cito **documento apresentado pelas Signatárias** que consiste em **anotações** feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), a respeito de **reunião** ocorrida no **segundo semestre de 2004** entre as empresas Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e TTrans. O objetivo da reunião, conforme se extrai do documento, é determinar a divisão das empresas Alstom, Siemens, Bombardier, BalfourBeatty e TTrans em dois consórcios para concorrer na licitação da Extensão da Linha 2 do Metrô SP. Assim, constam nas anotações três opções de formações de consórcios que levam em consideração os atestados que cada empresa possuía. Ao final das “soluções” lê-se: *“em todos os três casos o Consórcio 1 seria o vencedor”*. Note-se que em todas as opções a Alstom faz parte do Consórcio vencedor. A seguir a íntegra do documento:



**Linha 2**

- 1) A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:
- Devido aos atestados de Sinalização e PCL, **Alstom e Bombardier não podem ficar no mesmo consorcio.**
  - Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, **Alstom e TTrans não podem ficar no mesmo consorcio.**
  - Devido ao atestado de Baixa Tensão, **Siemens e TTrans não podem ficar no mesmo consorcio.**
- 2) Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções / composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

**Solução 1**

Consortio 1: Alstom + Siemens  
 Consortio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

**Solução 2**

Consortio 1: Alstom + B. Beatty  
 Consortio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

**Solução 3**

Consortio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty  
 Consortio 2: Bombardier + TTrans

**Em todas os três casos, o Consortio 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 composição:

**Solução 4**

Consortio 1: Alstom + Siemens  
 Consortio 2: Bombardier + TTrans

Esta alternativa não foi considerada para a reunião.

- 4) Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 as 08:30 hrs. para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

Atestados L2					
Sistema	Alstom	TTrans	Siemens	B. Beatty	Bombardier
1 S/E Tração 750Vdc			X	X	(X)
2 Media Tensão			X	X	(X)
3 Baixa Tensão					
4 Sinalização					X
5 PCL					X
6 Escadas Rolantes					
7 Elevadores					
8 Telecomunicações	X	X	X		X
9 SCAP					
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 validos  
 (X) = atestados sujeitos a emissão pelo Órgão  
 (\*) = atestados sujeitos a confirmação pelo Órgão

279. No documento acima é particularmente evidente o uso ilícito que as empresas fazem do instituto do consórcio com o fim de implementar acordo anticompetitivo. Isso porque não se trata de uma tentativa de formar o "melhor" consórcio possível no sentido de o consórcio mais competitivo, mas apenas da formação de dois consórcios concorrentes que tenham os documentos necessários à habilitação, de modo que um forneça cobertura ao outro. Tal uso é patentemente ilícito tendo em vista que há uma completa inversão de sua finalidade, isto é, enquanto o consórcio é uma figura legal criada para permitir a participação de mais empresas que sozinhas não teriam capacidade técnica/financeira de participar em uma licitação e assim, acirrar a concorrência, o documento comprova a utilização do consórcio para eliminar a concorrência no certame e permitir a implementação de divisão de mercado.

280. Destaco que, embora se trate de documento unilateral nele constam informações técnicas de empresas concorrentes cujo obtenção de outra fonte que não a própria empresa é altamente improvável, comprovando que houve troca de informações entre elas para elaboração do acordo e a fim de viabilizar sua implementação. Ademais, ressalto que a "Solução 1", discutida antes mesmo da publicação do edital, foi a opção adotada pelas concorrentes, conforme dados do procedimento licitatório.

281. No mesmo sentido é o **Documento 37, tabela interna da Siemens** de 20/07/2004, na qual constam valores relativos a itens diversos do projeto e uma divisão do escopo da licitação entre as cinco empresas indicadas pelas siglas: AA – Alstom; SSA – Siemens; TT – TTrans; B&B – Balfour Beatty; BB – Bombardier. Note-se que na lateral da tabela há indicação de que haveria uma proposta "anterior" e uma proposta da Siemens, presumivelmente proposta de divisão do escopo:



## Documento 37

## Sistemas Linha 2

Discriminação	Valor		Valor atualizado	%
	ANR-IMG	VMD-ANR		
Sistema de Tração	11.920		19.000	59%
Sistema de média tensão	12.680		13.700	8%
Sistema de baixa tensão	7.620		8.700	14%
Iluminação	7.620		4.800	-37%
Bandejamento	3.080		2.700	-12%
Sistemas auxiliares	3.830		2.600	-32%
Escadas rolantes	6.750		14.800	24%
Escadas rolantes		5.150		
Elevadores	1.060		3.400	-25%
Elevadores		3.498		
Ventilação principal	7.230		7.230	0%
Telecomunicações	16.000		15.200	-38%
Telecomunicações		8.500		
SCAP	1.000		500	-50%
Controle Local	3.000		8.400	180%
Sinalização	22.000		18.000	-18%
CCO	2.010		-	-100%
	105.800	17.148	119.030	-3%
TOTAL ANR - IMG				
TOTAL VMD - ANR				
TOTAL LINHA 2 (a licitar)	119.030			
(%)	100,0			

Vent. Principal (Est. Paraíso)	1.780
BT, Telecom, Aux., Ilum. E Bandej.	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			
			19.000						
			13.700						
	2.610		6.090				4.800		
					2.700				
					2.600				
	7.400		7.400						
	1.700		1.700						
	7.230								
								9.900	
		5.300							
	8.400				500				
	14.400							3.600	
	41.740		47.890		5.800		4.800	13.500	113.730
		5.300							5.300
	47.040		47.890		5.800		4.800	13.500	119.030
	39,5		40,2		4,9		4,0	11,3	100

## COMPLEMENTAÇÕES ANR-VMD

	1.780								1.780
						18.000			18.000
									19.780

	48.820	47.890	23.800	4.800	13.500	138.810
	35,2	34,5	17,1	3,5	9,7	100,0

	39.720	38.790	23.800	4.800	13.500	120.610
	32,9	32,2	19,7	4,0	11,2	100,0

282. Confirmando as tratativas tem-se o Documento 45, apreendido na Alstom. Trata-se de e-mail entre concorrentes, enviado em 10/02/2005 (cerca de um mês antes da apresentação das propostas) por Julio César Leitão (Alstom) para Edson Assini (Siemens), Edyval Campanelli (BalfourBeatty), Marcelo Zugaiar (Bombardier) e Edson Hira (TTrans), com cópia para outros funcionários da Alstom, a respeito da licitação da Expansão da Linha 2 verde do Metrô de SP. Na mensagem ele pede que os demais preencham as planilhas enviadas em anexo ("Planilha de preços de venda" e "Planilha fiscal") para que pudessem preparar a proposta comercial do Consórcio Linha Verde, lembrando que são destinatários do e-mail representantes de empresas dos dois consórcios e não apenas do Linha Verde. Destaco ainda que no e-mail Júlio César se refere às empresas TTrans, BalfourBeatty e Bombardier já como subcontratadas, embora à época as empresas ainda iam apresentar propostas como consórcios concorrentes. Abaixo a íntegra do e-mail:

## Documento 45

## Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE

**From:** CN=Julio LEITAO/OU=BRSO01/OU=Transport/O=ALSTOM

**To:** 1. edson.assini@siemens.com  
2. edyval.campanelli@bbrail.com  
3. marcelo.zugaiar@br.transport.bombardier.com  
4. ehira@ttrans.com.br

**CC:** 1. CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
2. CN=Francisco PERRONI/OU=BRSO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA

**Subject:** Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE

**Sent:** 2005-02-10 16:25:55.380000 UTC

**Attachments:** 1. 20-01-05 PLANILHA FINAL DE PREÇO DE VENDAS - COM IMPOSTOS (consorcio).xls  
2. Planilha Informativa Alíquota Impostos e Classificação Fiscais.xls

**Embedded graphics:** 4

**Also found in:** (\$All)/Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE [EC6]

Prezados Senhores,

Com 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 possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

Arquivos que seguem para serem preenchidos:

**1) Planilha de Preço de Venda:**

- arquivo 20-01-05 PLANILHA FINAL DE PREÇO DE VENDAS - COM IMPOSTOS (consorcio).xls

Obs:- Nesse arquivo estão todos os pacotes de sistemas solicitados pelo cliente, onde deverá ser imputado os valores relativo ao escopo de fornecimento de cada empresa.

[ Embedded WMF, 4.5in x 0.49in, size 3KB ][ Embedded BMP, 432x47x8 ]

**2) Planilha de Impostos Incidentes para Formação do Preço de Venda e Planilha de Classificação Fiscais:**

- arquivo PLANILHA INFORMATIVA ALÍQUOTA IMPOSTOS E CLASSIFICAÇÃO FISCAIS

Obs:- Deverá ser indicado quais os impostos incidentes sobre a venda dos produtos com suas respectivas alíquotas como também as classificações fiscais IPI.

Obs. Siglas utilizadas na especificação como subcontratadas:

T - TTrans  
BB - Balfour Beatty  
BO - Bombardier

Assim sendo ficamos a inteira disposição para eventuais esclarecimentos e questionamentos, contanto com suas colaborações,

Atenciosamente.

141  
S

283. A respeito deste e-mail a Bombardier alega que não se tem comprovação de que o e-mail foi respondido e, ademais, de que não seria ilícito respondê-lo "no contexto de fornecimento de cotação de equipamentos que seriam subcontratados de qualquer forma". Tal argumento não merece acolhida, sendo inegável o caráter anticompetitivo do documento, tendo em vista que foi trocado entre empresas integrantes de consórcios concorrentes à época e que se exigia o envio de informações sobre preços a serem usados nas propostas comerciais, os quais deveriam ser restritas aos integrantes de cada consórcio.

284. No mesmo sentido é o e-mail de 22/02/2005 (logo após a suspensão do procedimento licitatório pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo) também apreendido na Alstom. Trata-se de mensagens trocadas entre Wagner Ribeiro a Stephanie Brun-Brunet (ambos Alstom) sobre a licitação da Linha 2. Stephanie inicialmente pergunta a Wagner qual o risco da concorrência, ao que ele responde que a concorrência estaria bem controlada por meio de acordos bilaterais com os players, ou seja, reporta para ela os acordos feitos no âmbito do cartel. Além da menção a acordos com outros players, em outro e-mail da cadeia Wagner afirma que "os acordos com a Siemens e os parceiros já estão feitos".

285. A interpretação do próprio e-mail no contexto dos outros documentos permite inferir que parceiros seriam os outros concorrentes, contudo, poder-se-ia argumentar que há interpretação diversa. Contudo, confirmando a leitura feita tem-se o Documento 44, anotações manuscritas também apreendidas na Alstom de 10/01/2005 em que se lê: "parceiros: Siemens quer ir com a gente por causa do pacote de sinalização. Bombardier vai com a gente. Balfour Beatty está em situação bastante complicada por isso. Vai junto com a gente."

Documento 46

Re: Line 2 - Situation

From: CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRS001/OU=Transport/O=ALSTOM  
To: CN=Stephanie BRUN-BRUNET/OU=FRST001/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
Subject: Re: Line 2 - Situation  
Sent: 2005-02-22 21:37:42.690000 UTC  
Also found in: (\$AI)/Re: Line 2 - Situation [1886]

Stephanie, please find below my answers in blue.

Regards,

W.Ribeiro

----- Forwarded by Wagner RIBEIRO(BRS001/Transport/ALSTOM on 22/02/2005 18:05 -----

Stephanie BRUN-BRUNET

AmericaPhone: +55 11 36 43 20 07  
22/02/2005 18:00

To: Wagner RIBEIRO(BRS001/Transport/ALSTOM@GA

cc:

Subject: Re: Line 2 - Situation; (in reply to: \$AI)/Re: Line 2 - Situation [1886]

Wagner

What is the risk of the competition? In my point of view the risk to cancel the bid process 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.

How much TIS shall reduce its cost (amount and %) and what are they saying? Is there any risks? TIS shall reduce around 500MBRL (3.2%) in their costs. They have the usual excuses that you already know but they are trying to reduce costs and reach target (tomorrow we will have news about that). If we keep pressuring TIS I believe that we'll achieve budget agreed with customer.

The technical offer has been submitted or shall be submitted? Technical proposal will be submitted together with commercial one.

If Alusa come down when would be the most probable date of economical offer submission? In the middle of next week.

What is the FCE commitment ( the true one) 7%

Thank

Stephanie

Wagner RIBEIRO

SystemPhone: +55 (011) 3069 0912  
22-02-2005 18:49

To: Stephanie BRUN-BRUNET(FRST001/Transport/ALSTOM@GA

cc: Paulo BORGES(BRS001/Transport/ALSTOM@GA, Paulo STUART(BRS001/Transport/ALSTOM@GA

Subject: Line 2 - Situation

Dear Stephanie,

The Line 2 Extension offer situation is:

1) Offer submitted 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 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.

3) Technical proposal is already to submit.

4) OCD commitments by INFRA are OK and its selling prices are below the budget. TIS costs are above the budget and our team (Paulo Stuart and me) is under negotiation with them to obtain target costs. Selling prices are based on NPCH+10% and NM+5% approved by Region.

Regards,

W.Ribeiro



Re: Linha 2 – Situação  
 (...)  
 Wagner,  
 Qual é o risco da concorrência? **Em meu ponto de vista, o risco de cancelarem o certame é baixo em razão de ser o principal projeto político para as próximas eleições (2006). Por outro lado, a concorrência é bem controlada por acordos bilaterais com os maiores concorrentes.**  
 (...)  
 Prezada Stephanie,  
 A situação da oferta da Extensão da Linha 2 é:  
 1) A submissão da oferta foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em razão de um processo pela ALUSA (empresa brasileira) contra o processo de licitação. Por outro lado, estamos tentando negociar com a ALUSA para permitir a participação deles em outro projeto. Esperamos obter a liberação para submeter nossa oferta na próxima semana.  
 2) **Os acordos com a Siemens e parceiros já estão feitos.**

Tradução livre:

*“Qual é o risco da concorrência? Em meu ponto de vista, o risco de cancelarem o certame é baixo em razão de ser o principal projeto político para as próximas eleições (2006). Por outro lado, a concorrência é bem controlada por acordos bilaterais com os maiores concorrentes.” (...)*

*“A situação da oferta da Extensão da Linha 2 é: 1) A submissão da oferta foi bloqueada pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em razão de um processo pela ALUSA (empresa brasileira) contra o processo de licitação. Por outro lado, estamos tentando negociar com a ALUSA para permitir a participação deles em outro projeto. Esperamos obter a liberação para submeter nossa oferta na próxima semana. 2) Os acordos com a Siemens e parceiros já estão feitos.”*

286. Em face do exposto resta comprovado o acordo anticompetitivo entre Siemens, Alstom, Bombardier, BalfourBeatty e TTrans para eliminação da concorrência no certame e divisão do objeto da licitação.

287. A partir da análise dos dados do processo licitatório comprova-se ainda, que o acordo foi implementado e bem-sucedido.

288. Em 07/03/2005, os Consórcios Linha Verde (Siemens e Alstom) e Linha 2 (Bombardier, Balfour e TTrans) apresentaram os seus documentos de habilitação e as suas propostas, sendo que a proposta da Linha Verde (designada como vencedora pelo cartel) teve valor inferior, configurando apresentação de proposta de cobertura pelo Consórcio Linha 2 conforme acordado.

289. Em 02/04/2005 foi divulgado o resultado da licitação e, embora habilitada, com boa proposta técnica e proposta comercial com valor menos de 4% superior à da vencedora, renunciou imediata e expressamente a apresentação de recurso em face da decisão.

290. Por fim, uma vez adjudicado o contrato para o Consórcio Linha Verde, este subcontratou as três empresas do Consórcio perdedor, também em conformidade com as tratativas.

291. Em suma, **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 e TTrans), não há dúvidas da existência e sucesso do acordo anticompetitivo para divisão do escopo da licitação referente à extensão da Linha 2 do Metrô SP.**

### III.6.5. Metrô Distrito Federal

292. Entre 2005 e 2007, a **Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (“Metrô DF”)** promoveu a **Concorrência nº 003/2005**, tendo como escopo a **manutenção completa das linhas do Metrô DF** (inclusive a manutenção de todos os sistemas, estações, bilhetagem, via e trens e fornecimento de peças sobressalentes).

293. **Este projeto também foi objeto de acordo anticompetitivo com o fim de dividir o objeto da Concorrência nº 003/2005 entre os concorrentes (divisão de mercado) eliminando a concorrência no certame; e fixar o preço das propostas, gerando sobrepreço no contrato e, assim, aumentando abusivamente seus lucros.** Para a operacionalização do acordo, os participantes utilizaram as **estratégias** de formação de consórcios e realização de subcontratações, bem como **apresentação de proposta de cobertura**.

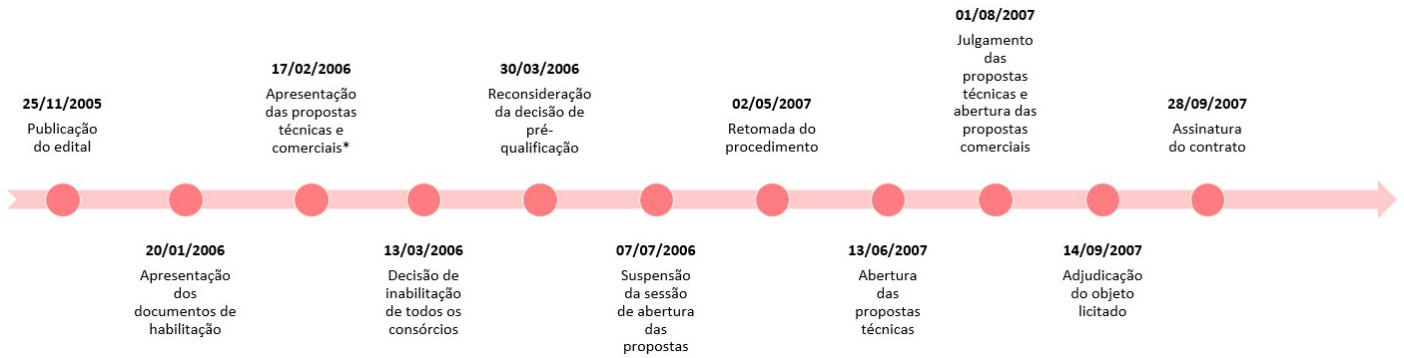
294. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos ao Metrô DF as empresas **Siemens, Alstom, IESA, Serveng e TCBR**, conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

295. Abaixo, apresento uma tabela resumindo as principais informações do procedimento licitatório do Metrô DF, bem como uma linha do tempo dos principais acontecimentos do procedimento:

Tabela 17. Metrô DF - Dados da licitação

Concorrência nº 003/2005				
Consórcios que participantes (inabilitados)	Consórcio vencedor	Empresa subcontratada	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
Consórcio Metroman (Siemens e Serveng) Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) <b>Consórcio Planalto (Tejofran, O&amp;M e SPA)</b> <b>Consórcio Mantrem (MPE, Bombardier, Opprtrans)</b>	Consórcio Metroman (Siemens – 61%/ Serveng – 39%)	MGE	R\$ 106.536.469,83[52]	TOTAL: R\$92.540.180,00  Siemens: R\$ 56.449.509,80  Serveng: R\$ 36.090.670,20

Figura 10. Linha do tempo Metrô DF



296. Como se verá a partir da análise de documentos, o acordo anticompetitivo neste certame foi implementado por meio da formação de dois consórcios, Consórcio Metroman (Siemens e Serveng) e Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR), tendo havido um acordo entre eles de que o vencedor subcontrataria o outro consórcio, operacionalizando a divisão de escopo definida entre as empresas participantes do conluio. Apesar de o acordo ter ao fim fracassado (por motivo desconhecido), há provas contundentes de sua realização e início de sua implementação, conforme se verá adiante.

297. Demonstrando o início das tratativas entre as empresas trago o **Documento 51, e-mail interno da Siemens, apresentado pelas Signatárias, de 11/01/2006**. Na mensagem enviada por Everton Rheinheimer a Newton Duarte ele conta que recebeu uma ligação de Francisco Amigo (Alstom) perguntando se Siemens ainda vinculava a subcontratação na Linha 4 [53] a um acordo no Metrô DF. Informa que deixou bem claro que os dois temas deveriam ser tratados concomitantemente e que agendou reunião para o dia 20/01 para que as empresas tentassem “chegar a um acordo”.

298. Os e-mails foram trocados após lançamento do edital do projeto do Metrô DF, mas antes do prazo para apresentação de propostas demonstrando assim não apenas contatos com finalidade anticompetitiva em dois projetos, como também comprova a existência de compensações entre esses projetos. Abaixo a íntegra do documento:

#### Documento 51

**From:** Duarte, Newton Jose Leme  
**Sent:** Wednesday, January 11, 2006 3:19:21 PM  
**To:** Rheinheimer, Everton  
**Subject:** RE: Negociações c/ Alstom ref. Metrô DF

Otimo. vou tentar falar com o Ramon antes disso. Forte abraço, Newton

**From:** Rheinheimer, Everton  
**Sent:** quarta-feira, 11 de janeiro de 2006 13:14  
**To:** Duarte, Newton Jose Leme  
**Subject:** Negociações c/ Alstom ref. Metrô DF  
**Importance:** High

Prezado Newton,

Recebi hoje uma ligação do Amigo perguntando se nós (ainda) vinculamos a subcontratação nos Lotes 1+2 da Linha 4 a um acordo no Metrô DF. Eu 'refresquei' a memória dele quanto a nossa conversa antes do Natal, onde deixei bem claro que teríamos que tratar os dois temas concomitantemente. Pelo que me lembro, ficastes de falar com Ramon para confirmar esta posição.

Marquei uma reunião com o Amigo no dia 20-jan. para tentarmos chegar a um acordo.

Abraço.

Everton Rheinheimer  
 Siemens Ltda.  
 TS - Sistemas de Transporte  
 Tel. (55 11) 3908-2020

299. Corroborando o conteúdo deste documento tem-se, ainda, os **Documentos 53 e 55, apreendidos na Alstom, e-mails internos** da empresa, que confirmam a ocorrência da reunião entre Alstom e Siemens com o fim de realizar acordos anticompetitivos para o Metrô DF e a Linha 4 do Metrô SP.

300. O **Documento 53** consiste em e-mail intitulado “CMSP L4 PPP – Strategy”, datado de **18/01/2006** enviado por Paulo Borges a Cesar Ponce de Leon e outros, no qual se lê:

“(…) estamos planejando encontrar com a Siemens amanhã, quando discutiremos as possibilidades para uma participação conjunta. É bem possível que os alemães vão requerer uma participação expressiva nos trabalhos. A princípio, podemos considerar alguns trens auxiliares, mas não estou convencido que eles irão requisitar o fornecimento de conjunto de tração. Sob o ponto de vista estratégico, isso deve ser validado com PL antes de assumirmos qualquer compromisso, bem como oferecer uma boa participação do equipamento de sinalização, que pode ser produzido localmente. Nossa abordagem com os alemães deve considerar que alguma igualdade será exigida, sendo proporcional à partilha no escopo dos trabalhos”. (Documento 53, grifos nossos)

301. Dando sequência às mensagens do Documento 51, há novo e-mail de 23/01/2006, o **Documento 54**, apresentados pelas Signatárias, em que Everton Rheinheimer continua os reportes acerca das tratativas com concorrentes para a realização de acordos para o Metrô DF e Linha 4 do Metrô SP. Ele reafirma sua posição de que deveriam vincular os dois acordos e diz que agendou uma reunião com o Consórcio Alstom/IESA/TCBR (consórcio concorrente ao Siemens/Serveng) para tentarem um acordo, conforme destacado abaixo:

#### Documento 54



**From:** Rheinheimer, Everton  
**Sent:** segunda-feira, 23 de janeiro de 2006 08:27  
**To:** Duarte, Newton Jose Leme  
**Subject:** Metro DF / Acordo com Alstom

Prezado Newton,

Segunda-feira, 23.01.2006 as 14:00 hs. tenho uma reunião com o Consórcio Alstom / ESA / TCBR para tentarmos um acordo.

Como ficou a tua conversa com o Ramon sobre a subcontratação da Siemens nos Lotes 1+2 da Linha 4? Qual a posição dele? Tenho a nítida impressão de que ele está nos enrolando mais uma vez! Sou da opinião de que devemos condicionar o acordo de Brasília a subcontratação nos Lotes 1+2.

Durante minha ultima reunião com o Paulo Borges no dia 19.01.2006 sobre uma possível cooperação no PPP da Linha 4, ele me informou (com toda a sua arrogância usual) que a Alstom estaria desenvolvendo um terceiro fornecedor de retificador controlado, já que o Metro não quer a Balfour Beatty. O que ocorreu, foi que a visita do pessoal do Metro SP ao Metro de Oslo, onde nossos retificadores controlados estão operando, foi um sucesso. Por estas e outras, acho que devemos endurecer com a Alstom.

A conversa do Renato Ely da TCBR durante o almoço de quinta-feira foi muito interessante, porem acho que eles não estão com esta bola toda. Segundo o Dep. Arruda, o Tadeu Felippelli está sem força junto ao Governador. Também não é de interesse do Governador cancelar esta Licitação.

Abraço,

Everton Rheinheimer  
 Siemens Ltda.  
 TS - Sistemas de Transporte  
 Tel. (55 11) 3908-2020

302. Novas reuniões destinadas a negociar os acordos anticompetitivos ocorreram em fevereiro, como demonstra o Documento 57, também trazido pelas Signatárias, consistente em cadeia de e-mails internos da Siemens trocados entre 06/02/2006 e 13/02/2006.

303. No primeiro e-mail da cadeia, enviado em 06/02/2006, Everton Rheinheimer envia mensagem a Newton Duarte comunicando o agendamento de reunião na sede da Serveng no dia seguinte, para "mais uma tentativa de acordo com a Alstom para o Metro DF". Menciona que a última proposta da Siemens era de divisão 50%-50%, onde a Siemens sairia vencedora do certame. Em complemento, arguiu que, mesmo chegando a um acordo com a Alstom no Metrô DF, ainda estava pendente de acerto a subcontratação da Siemens na Linha 4 do Metrô SP, acerto esse que seria condição para acordo no Metrô DF, conforme primeira parte da cadeia colacionada abaixo:

#### Documento 57 - parte I

**From:** Rheinheimer, Everton  
**Sent:** Monday, February 06, 2006 10:53:16 AM  
**To:** Duarte, Newton Jose Leme  
**Subject:** Metro DF / Acordo com ALSTOM

**Importance:** High

Prezado Newton:

Amanhã à tarde na Sede da SERVENG faremos mais uma tentativa de acordo com a ALSTOM para o Metro DF. Nossa ultima proposta foi uma divisão 50%-50%, onde a SIEMENS sairia vencedora.

No meu encontro com o Paulo Victor (Presidente do Metro DF) na ultima quinta-feira, 02.02.2006 em Brasília ficou claro que a vontade do Cliente é de que a SIEMENS saia vencedora, porem ele "fica em cima do muro". Um forte argumento a nosso favor é o fato das Liminares da TITANS, MPE, TEJOFRAN e SPA contra o Edital focam todas na ALSTOM, alegando que "o Edital estaria dirigido para a atual contratada".

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, porem 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. O Ramon F. andou dizendo ao Decio Tambelli do Metro SP, que não pode mais subcontratar a SIEMENS depois do caso Taulois / Ben-Hur.



A desculpa para não nos subcontratar muda de versão de acordo com a conveniência - primeiro alegavam que não atendíamos tecnicamente o Edital, depois que não havíamos calculado os impostos de importação corretamente, depois porque o Dr. Von Pierer havia criado dificuldades para ALSTOM em Bruxelas em função dos subsídios do Governo Francês a ALSTOM, agora é o caso Taulois / Ben-Hur. Qual será a próxima desculpa?

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.

304. Dias depois, em 13/02/2006, Everton envia novo e-mail dizendo ter chegado a um acordo com a Alstom de 52% (Consórcio Alstom/IESA/TCBR)/48% (Consórcio Siemens/Serveng). A estratégia era que cada consórcio apresentaria propostas independentes, com preços muito próximos, e o vencedor subcontrataria o perdedor para cumprir com parte do escopo. Conclui-se, portanto, que houve um acordo final entre as empresas dos dois consórcios para que dividissem o objeto do certame com a utilização da estratégia de fixação dos preços das propostas, sendo que uma delas acabaria sendo uma proposta de cobertura. Destaca-se, ademais, que segundo o documento, TCBR e IESA teriam participado ativamente das discussões, inclusive entrando em contato direto com a Siemens para o caso de o acordo Siemens/Alstom fracassar. Abaixo a íntegra do e-mail:

Documento 57 - parte II

From: Rheinheimer, Everton  
Sent: Monday, February 13, 2006 9:26:08 AM  
To: Quarté, Newton Jose Leme  
Subject: Metro Df / Acordo com Alstom

Importance: High

Prezado Newton,

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 a divisão 50%-50%, alegando que não teria aprovação da França. Para mostrar boa vontade e para não colocar em risco todo o processo, resolvemos mostrar flexibilidade e aceitar a diferença de 2%.

A postura da Alstom durante as negociações causou sérios problemas com seus parceiros IESA e TCBR, a ponto deles pedirem para "reservarmos" um lugar no nosso Consórcio. Em Brasília a repercussão também foi péssima, pois perceberam que, ao contrário do que alegavam, era a própria Alstom que estava dificultando um acordo.

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 a maneira, gostaria que o documento de acordo Alstom/Siemens fosse assinado por ti e pelo Ramon.

Aguardo feedback quanto a questão 2 acima.

Abraço,

Everton Rheinheimer  
Siemens Ltda.  
TS - Sistemas de Transporte

305. Corroborando a divisão de escopo entre os consórcios concorrentes relatada por Everton no e-mail acima, destaca-se os Documentos 59 e 59,1, apreendidos na Alstom. Trata-se de e-mail interno da Alstom enviado por Wagner Ribeiro em 14/02/2006 (apenas três dias antes da entrega das propostas), enviando anexa planilha intitulada "Divisão-10.02.06", no qual consta a divisão de 52% para o Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR) e 48% para o Metroman (Siemens e Serveng), porém, ainda mais detalhado, indicando o percentual individual de cada empresa:

Documento 59,1

ITEM	SISTEMA	Orçamento MDF 59 meses R\$ x 1.000 (Out/04)	GRUPO 1			GRUPO 2	
			A	I	T	SI / M	SV
1	<b>Gerenciamento</b>	38.691,7					
	a. Gerenciamento	21.046,2	6.313,9			14.732,3	
	b. Engenharia de Manutenção	17.645,5			17.645,5		
2	<b>Ventilação</b>	18.238,1				9.119,1	9.119,1
3	<b>Material Rodante</b>	107.730,3	58.659,1			49.071,2	
4	<b>SCT</b>	111.653,4					
	a. Sinalização e Controle	76.361,8	76.361,8				
	b. Telecomunicações	16.717,1				16.717,1	
	c. Bilhetagem + Rede MDF	18.574,5				18.574,5	
5	<b>Energia</b>	75.837,2		37.918,6		37.918,6	
6	<b>Via Permanente</b>	55.189,1		32.451,2			22.737,9
7	<b>Edificações / Terminal Asa</b>	33.795,9					33.795,9
	<b>Total</b>	<b>441.135,8</b>	<b>141.334,8</b>	<b>70.369,8</b>	<b>17.645,5</b>	<b>146.132,8</b>	<b>65.652,9</b>
			32,0%	16,0%	4,0%	33,1%	14,9%
				52,0%			48,0%

SI = 22,1%  
M = 11,0%

306. Saliencia-se aqui que o Representado Wagner Ribeiro (Alstom), em sua defesa, alega que embora tenha efetivamente enviado tal e-mail com o respectivo anexo, ambos os conteúdos visavam auxiliá-lo a avaliar uma licitação em que a empresa participaria em consórcio com a IESA e TC/BR. Tal tabela seria apenas uma simulação de outros possíveis consórcios, para além do já firmado com a TC/BR e IESA, de maneira a ajudar a Alstom a complementar sua qualificação técnica.

307. Tal justificativa não procede, sendo evidente o conteúdo anticompetitivo do e-mail, enviado poucos dias antes da data de apresentação das propostas comerciais e técnicas, considerando que continha dados concorrencialmente sensíveis, tais como os percentuais que consórcios oponentes apresentariam e, ademais, que estavam plenamente alinhados com as porcentagens mencionadas por funcionários da Siemens no e-mail acima, bem como em outros documentos.

308. Nesse sentido, destaco que a divisão registrada na tabela acima encontra respaldo também em **ata de reunião apresentada pelas Signatárias**, bem como **documento manuscrito apreendido na Serveng**.

309. Com relação à ata de reunião (**Documento 60**), embora não datada, pelo seu conteúdo, bem como análise no âmbito do conjunto probatório, é possível concluir que ocorreu entre os dias 15-16/02, às vésperas da apresentação de propostas. Ademais, esta dedução é corroborada pelo relato dos Signatários. Segundo eles, e conforme demonstram os documentos já analisados, os consórcios concorrentes Metrô Planalto (Alstom/IESA/TC/BR) e METROMAN (Siemens/Serveng) reuniram-se, um ou dois dias antes da data de entrega das propostas, para assinar um documento denominado Memória de Negociações (ou "Ata"), em que combinaram e efetivaram a divisão do escopo do projeto.

310. Novamente, tal "ata" previa claramente as condições de apresentação das duas propostas dos consórcios concorrentes, definindo que o consórcio vencedor subcontrataria o consórcio perdedor, à proporção de 52% do volume total para o Consórcio Metrô Planalto e 48% para o Consórcio METROMAN. A diferença entre os percentuais atribuídos individualmente a cada empresa dos dois consórcios indicados nos dois documentos acima é de 0,4% na participação da Siemens e da Serveng, para menos e para mais, respectivamente, mas a participação do Consórcio Siemens/Serveng se manteve em 48%.

311. Acordam ainda sobre os preços a serem apresentados na licitação, que deveriam corresponder aos percentuais de 94,5% e 95% do valor apresentado pelo Metrô DF, de acordo com o sorteio realizado pelos consórcios.

312. Abaixo a íntegra do documento:

#### Documento 60

**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	22% 33,5% <sup>1/2</sup>
Serveng	16% 14,5% <sup>1/2</sup>

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 do preço a serem apresentados serão equivalentes a 95% e a 94,5 % do preço indicado. Para a definição do preço a ser apresentado por cada empresa, será procedido sorteio, cabendo à empresa vencedora utilizar o preço equivalente a 94,5%.
7. Será buscada uma diferença na Nota Técnica de, no mínimo, 140 pontos, para os outros grupos, garantindo uma diferença de preços em relação ao preço atual.
8. Considerando que somente poderão ser, formalmente, subcontratados serviços num montante de 35% do valor do contrato, caberá ao Consórcio perdedor, definir quem será (ao) as empresas formalmente subcontratadas. Os custos referentes à bi-tributação, depois das devidas compensações, serão rateados, na proporcional global apresentada no item 1 acima.
9. O escopo subcontratado, a partir do sétimo mês do contrato, deverá ser subrogado pelo Consórcio vencedor ao Consórcio perdedor, dentro dos percentuais apresentados nos itens 2 e 3 acima. Assim, construir-se-á condições para emissão de atestado em nome do Consórcio perdedor, sem a ressalva da subcontratação.
10. Fica estabelecido que cada parte irá atuar na busca dos seus interesses para maximizar sua nota técnica, admitindo-se ações de natureza administrativa junto ao cliente. As empresas acordam que não haverá ação judicial, de uma parte contra outra.

**Observações:**

1. Todas os itens acima deverão ser validados pelo cliente;
2. O item 8 acima deverá ser objeto de análise jurídica, tendo como paradigma a subrogação das obras civis do Contrato do Metrô de Salvador, da AG/CC para a CND e a operação da Linha 4 do Metrô de São Paulo.

*FEA*  
FEA

*R. FP*  
R. FP

*J. MM*  
J. MM

*RGE*  
RGE

313. Observe-se que a "ata" está assinada por quatro pessoas indicadas pelas iniciais "FEA" "FP" "RGE" e "MM" que seriam, conforme relato dos Signatários: Marco Missawa (Siemens), Francisco Amigo (Alstom), Fleury Pissaia (IESA) e Renato Ely (TCBR)[54].

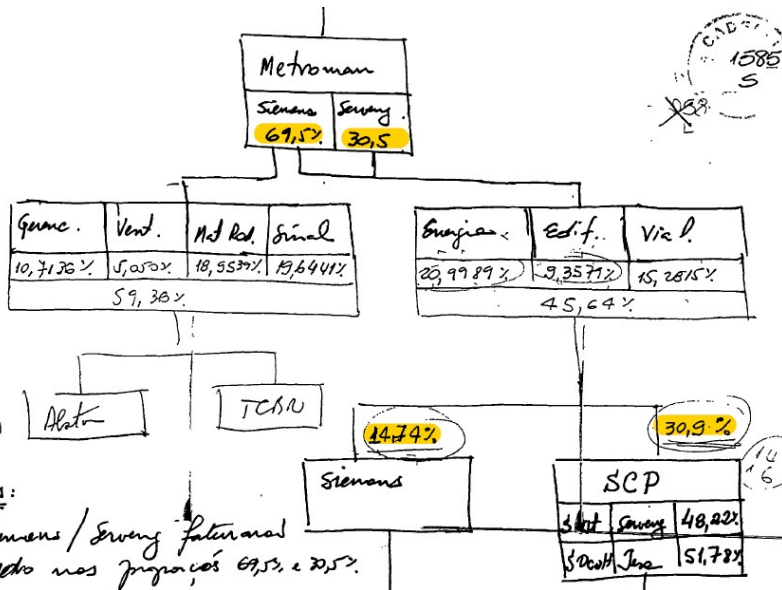
314. Por fim, ainda confirmando os termos dos acordos tem-se as anotações manuscritas apreendidas na Serveng nas quais também há indicação dos percentuais a serem destinados a cada uma das 5 empresas nos exatos termos daqueles indicados no Documento 59 e 60.



	R\$	%
1) Guerniaments	- 620.298,11 ✓	10,7136
2) Ventlocad	- 292.370,56 ✓	5,050
3) Material Rod	- 1097.405,41	18,9539
4) SCT	- 1137.768,84	19,6441
5) Energia	- 1.215.108,86	20,9989
6) Vie l	- 884.782,92	15,2815
7) Edif.	- 541.810,30	9,3579
	<b>5.799.865,-</b>	100%

Siemens - 69,5% - 4.023.956,17  
 Serveng - 30,5% - 1.765.908,83  
 16 + 14,9 = 30,9

Ac		
Siemens	- 33,1	1.916.445,31
Meta	- 32	1.852.756,80
TCLR	- 4	231.594,60
Serveng	- 14,9	862.599,88
Jese	- 16	926.378,40
		1.789.061



Obs:  
 A Siemens / Serveng faturada  
 11 Metro nos propoções 69,5% e 30,5%



Como Siemens terá 14,74% da receita de 45,64 que representa as três modalidades, este será (14,74/45,64) → 32,296% da receita e por consequente do custo.

- a SCP fará a contabilidade mensal por efeito da distribuição por Brian Ostensio e Paulo.

- Siemens e SCP fará acompanhar mensal M balancetes ou % de abono de custo.

CUSTOS DIRETOS P/EXECUÇÃO DAS TRÊS MODALIDADES.	
Siemens	SCP (Serv./Itra)
32,296%	67,704%

→ 32,296% do custo com subpartes no CNPJ da Siemens.

→ 67,704% do custo com subpartes no CNPJ da SCP.

Sever e/ou Siemens subcontrata a Jesa para locação do prof. "atividades" a custo.

315. Com relação a essas anotações, reconheço, conforme alegado em sede de defesa pela Serveng, que teriam sido elaboradas após o certame, tendo em vista, por exemplo, que nelas já consta o valor final exato do contrato que seria assinado (R\$ 5.789.865,00). Contudo, não acolho o argumento da Representada de que elas se referem a informações relativas ao período de transição do contrato e assim, que não haveria que se falar em caráter anticompetitivo do documento. Isso porque, como se pode observar após atenta leitura, a participação destinada a cada uma das cinco empresas não guarda correspondência com as proporções definidas junto ao órgão licitante para o período de transição (50% Consórcio AIT – consórcio que vinha executando os serviços - e 50% Consórcio Metroman), mas sim na exata proporção do que havia sido acordado entre as empresas antes da apresentação das propostas naquele certame, 52% e 48%. Ressalto que embora a diferença seja de apenas 2% ela é de extrema relevância, uma vez que no histórico de negociações foi o ponto central para que o acerto finalmente ocorresse, extrai-se do seguinte trecho do Documento 60:

"Depois de muitas discussões chegamos a um acordo 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 50%-50%, alegando que não teria aprovação da França;** Para mostrar boa vontade e **para não colocar em risco todo o processo, resolvemos mostrar a flexibilidade e aceitar a diferença de 2%**" (Documento 60, grifos nossos)

316. Além disso, as anotações fazem referência à necessidade de subcontratar a IESA, sendo que, durante o período de transição, não havia necessidade de subcontratação, dado que o contrato firmado entre o Consórcio vencedor e órgão licitante (Contrato 016/2007) já previa exatamente os valores destinados a cada uma das empresas nesse período. Também causa estranheza que as anotações façam referência à necessidade de "contabilidade mensal para efeito de distribuição para sócios ostensivo e oculto". (Documento 60, grifos nossos).

317. Pelo exposto, entendo que as anotações, mesmo que realizadas após o resultado do certame, refletem exatamente a divisão acordada antes do certame. Possivelmente sua função era analisar como ficaria a divisão de escopo tendo agora a definição do valor exato do contrato e dos pagamentos mensais a serem desembolsados pelo órgão licitante e quanto seria destinado a cada item dos serviços prestados.

318. Além disso, os Signatários também narraram a negociação entre Siemens e MPE, para que a MPE retirasse a ação judicial contra a desqualificação do Consórcio MANTREM (MPE/Bombardier/Opportrans) do certame, em troca da sua subcontratação.

319. Com efeito, apesar de quatro consórcios terem apresentado propostas para o projeto de manutenção do Metrô DF <sup>[55]</sup>, o órgão licitante considerou apenas os consórcios de Alstom e Siemens habilitados para participar do certame. Os demais (Planalto e MANTREM), desqualificados, resolveram então questionar judicialmente a decisão do Metrô DF, atrasando a abertura das propostas.

320. Os Signatários relataram que, diante desse cenário de demora, Everton Rheinheimer (Siemens) negociou com a MPE, líder do Consórcio MANTREM, a desistência da ação judicial interposta por este consórcio, em troca de sua subcontratação. Comprovando essa negociação tem-se Minuta de Termo de Compromisso de Subcontratação entre Siemens e MPE, no qual consta a seguinte cláusula:

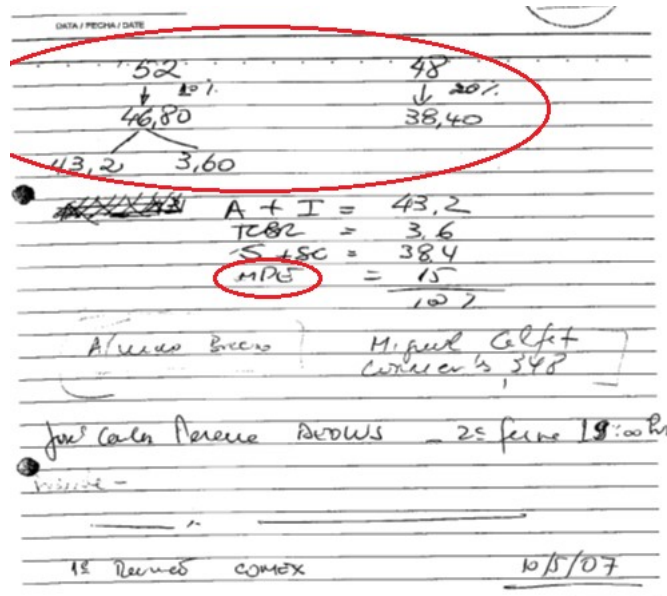
"2.1. Para a efetiva subcontratação proposta pelo presente documento, as seguintes condições básicas deverão ser cumpridas: (i) formalização da desistência da MPE aos recursos interpostos nas Varas da Fazenda Pública e no Tribunal de Justiça do Distrito Federal, contra sua inabilitação pela Comissão Especial de Licitação do Metro-DF" (Documento 63, grifos nossos)

321. Com efeito, veja-se que ao menos a impugnação administrativa (feita em 25 de janeiro de 2006, fls. 886-890, SEI 0214072 e 0233801) foi retirada pelo consórcio liderado pela empresa MPE e acatado pelo Diretor-Presidente da Comissão especial de Licitação da Concorrência em 08 de junho de 2007 (fl. 5387). Verifica-se que a MPE apresentou como justificativa para retirada de impugnação do edital a liminar exarada pelo M.M Juízo da 8ª Vara de Fazenda Pública do Distrito Federal que determinou o prosseguimento do certame.

322. Ademais, corroboram tais fatos a oitiva de Everton Rheinheimer (Siemens), que confirmou a existência de tratativas com a MPE para que esta fosse subcontratada e realizasse parte do escopo, em troca da retirada das ações judiciais. No entanto, as três conversas que aconteceram (duas em Brasília e uma em São Paulo no escritório da Siemens) foram infrutíferas, porque a MPE queria um percentual do contrato muito alto para a subcontratação. Dessa forma, a Siemens preferiu aguardar a desqualificação de fato desta empresa (SEI 0209931, a partir de 01:25:53).

323. Além disso, corrobora o exposto anotação manuscrita obtida na realização de busca e apreensão na sede da Alstom, na sala de Luiz Ferrari (Alstom), em que se observa cálculos de divisão do escopo do projeto Metrô DF nas mesmas proporções anteriormente mencionadas (52% para o Consórcio da Alstom e 48% para o Consórcio da Siemens), mas com reduções das cotas dos dois consórcios e inclusão da MPE num total de 15%.

#### Documento 71



324. Apesar disso, a subcontratação da MPE acabou por não ser implementada, tendo em vista que, após um tempo, a Siemens percebeu que a Oportrans, membro do Consórcio MANTREM junto com a MPE, havia apresentado um atestado de qualificação técnica inválido. Dessa forma, acreditando que o Consórcio MANTREM tinha grandes chances de ter o provimento de sua ação judicial negado, a Siemens desistiu das negociações com ela e preferiu aguardar a decisão da ação judicial.

325. Após longo tempo de suspensão em razão dessas ações judiciais, em 02/05/2007, o Metrô DF publicou decisão determinando que os envelopes contendo as propostas técnica e comercial dos consórcios Metrô Planalto e METROMAN fossem abertas e que os consórcios não pré-qualificados (Planalto e MANTREM) retirassem suas propostas e alguns dias depois foram abertas as propostas dos consórcios pré-qualificados, as quais, destaque, foram extremamente próximos ao previsto pelo acordo do Documento 60, de 94 e 94,49% do orçamento indicado pelo Metrô DF no edital, que era de R\$ 82.245.669,93, conforme tabela abaixo:

Tabela 18. Metrô DF - Propostas dos consórcios

Consórcio	Valor (Manutenção)	% previsto no doc. 60	% executado
Consórcio METROMAN (Siemens e Serveng)	R\$ 77.722.157,64	94,5%	94,9%
Consórcio Metrô Planalto (Alstom, IESA e TCBR)	R\$ 77.310.948,00	95%	94%

326. Por fim, gostaria de tecer algumas considerações sobre a suposta contratação dos Srs. Luiz Costa<sup>[56]</sup> e Ben-Hur Souza pela Siemens, mediada pela MGE e Serveng, bem como a própria subcontratação da MGE como parte da atividade do conluio, ponto sobre o qual discordo da SG/Cade e demais pareceres.

327. Segundo acusação apresentada pela SG/Cade em sua Nota Técnica Final (SEI 0557557) e acolhida pelos pareceres da ProCade e do MPF/Cade, pouco antes do início do processo licitatório e com vistas a viabilizar sua participação no certame, a Siemens contratou esses indivíduos (que até o momento trabalhavam na Alstom), para os cargos de Gerentes de Projeto, o que só pôde ser feito com o auxílio de Ronaldo Moriyama, Sócio Diretor da MGE, em troca de compromisso da Siemens em subcontratá-la para realizar parte do escopo do projeto Metrô DF.

328. Após análise do conjunto probatório cotejado com argumentos trazidos pelos Representados Ronaldo Moriyama e MGE em sede de defesa, entendo que não há elementos suficientes para afirmar que o processo de contratação dos funcionários Luiz Costa e Ben-Hur Souza pela Siemens não foi legítimo e que teria relação com o acordo anticompetitivo realizado neste certame e, conseqüentemente, acredito que não há elementos para afirmar que a subcontratação da MGE tenha sido parte da colusão.

329. A esse respeito, a principal evidência apontada pela SG/Cade é anotação manuscrita, apreendida na Serveng (Fls. 1622/1632), que contém tabelas com cenários de receita e despesa do Consórcio METROMAN e na qual lê-se: "Siemens chamou SC [Serveng]; 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 Cíveis); SC propôs consórcio pleno c SC 30,5% Siemens 69,5%".

330. Contudo, como demonstrado por Ronaldo Moriyama em sua defesa (SEI 0031562), ao menos parte dessas anotações referiam-se a discussão legítima sobre consórcio e subcontratação entre Siemens, Serveng e MGE, muito anterior às discussões do cartel, conforme "Pró-Memória de entendimento entre Siemens e MGE". Trata-se de documento em que Siemens e MGE firmaram acordo de mútua exclusividade para desenvolver e entregar uma proposta para atendimento e obtenção de adjudicação e contrato para realização de contrato para realização dos serviços do Metrô DF.

331. Em que pese o documento ser muito anterior à liberação do edital e de que a empresa contratada supostamente teria que adimplir com a totalidade do contrato sozinha, tal fato isolado não é suficiente para concluir pela sua ilegalidade. Ademais, havendo esse compromisso, não haveria razão para a MGE ajudar a Siemens em troca de um "benefício" que já lhe havia sido garantido.

332. Destaco, além disso, que Ronaldo Moriyama reconhece em sua defesa que de fato intermediou a relação entre Siemens e os dois indivíduos, pois eram conhecidos, já tendo trabalhado juntos e eles lhe pediram ajuda por estarem insatisfeitos na Alstom. A intermediação em si não permite presunção de ilicitude, sendo necessário haver outros elementos que ligassem a contratação dos indivíduos à posterior subcontratação da MGE. Entendo que esses elementos não existem nos autos.

333. Por fim, destaco ainda que outros documentos indicam que a contratação pela Siemens dos dois indivíduos teria gerado atritos indesejados entre ela e Alstom, que estavam, estas sim, negociando acordo anticompetitivo, portanto, contrariando o alegado pela SG/Cade. Nesse sentido cito os **Documentos 57 e 103.**

334. No **Documento 57**, por exemplo, Everton Rheinheimer (Siemens) diz que "o Ramon F andou dizendo ao Decio Tambelli do Metrô SP, que não pode mais subcontratar a Siemens depois do caso Taulois / Ben-Hur", demonstrando atrito gerado entre as empresas pelo acontecido.

335. Já no Documentos 103, e-mail interno da Alstom, indica-se novo atrito por a Siemens ter "aliciado" funcionários da Alstom. *In verbis:*

"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" (Documento 103)

336. Em suma, em que pese haver indício de possível ilegalidade na subcontratação de Bem-Hur e Taulois, entendo que não é elemento suficiente para concluir de maneira definitiva pela participação da MGE no cluio com relação ao Metrô DF.

337. Assim, ante todo o exposto, entendo que, embora o acordo não tenha sido bem-sucedido, resta **comprovada existência de acordo colusivo no procedimento licitatório do Metrô DF entre as empresas Siemens, Alstom, IESA, Serveng e TCBR, com o fim de dividir as licitações e fixar os preços das propostas, utilizando-se principalmente das estratégias de formação de consórcios, realização de subcontratações e apresentação de proposta de cobertura.**

338. Contudo divirjo da SG/Cade com relação à participação da MGE e do Sr. Ronaldo Moryama no acordo colusivo com relação a este projeto.

### III.6.6. Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) pela CPTM

339. Entre 2007 e 2009 foram promovidas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) as **Concorrências Internacionais nº 3834722011 e nº 8057822011**<sup>[57]</sup>, respectivamente para: (i) aquisição de 40 trens, com 08 carros cada (**320 carros**) da Série 7000, incluindo o fornecimento de peças sobressalentes obrigatórias, simulador para treinamento, treinamento do pessoal operacional e de manutenção da CPTM, fornecimento de manuais de operação/manutenção e assistência técnica; (ii) aquisição de 8 trens, com 8 carros cada (**64 carros**), incluindo o desenvolvimento e avaliação da segurança de movimentação dos trens, fornecimento dos manuais de operação, manutenção, treinamento de pessoal da CPTM, assistência técnica, serviços complementares e fornecimento de um simulador para treinamento dos operadores e de peças sobressalentes.

340. **Este projeto também foi objeto de acordo anticompetitivo com o fim de dividir o objeto das licitações de nº 3834722011 e nº 8057822011 entre os concorrentes (divisão de mercado), eliminando a concorrência no certame.** Para a operacionalização do acordo os participantes utilizaram (ou pensaram na utilização) de **estratégias de formação de consórcios e realização de subcontratações**, bem como **apresentação de proposta de cobertura**.

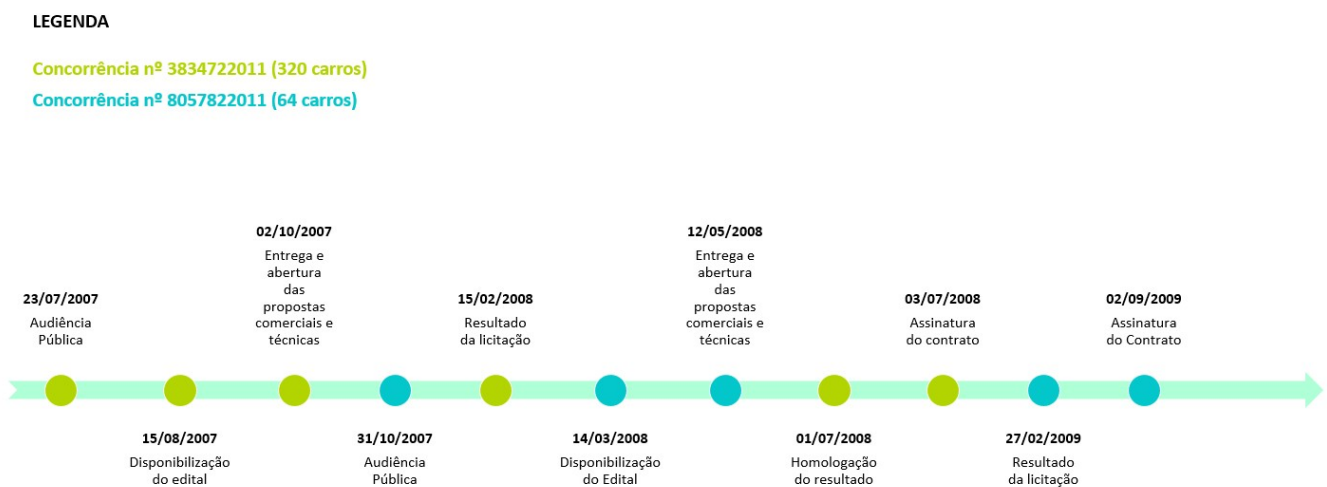
341. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos à aquisição de 320 carros e 64 carros as empresas **Siemens e Alstom** conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

342. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações dos procedimentos licitatórios, bem como uma linha do tempo dos principais acontecimentos do procedimento:

Tabela 19. Aquisição de 320 carros (Série 7000) e 64 carros (Série 7500) pela CPTM – dados das licitações

Licitação	Empresas/ consórcios que apresentaram proposta (inabilitados)	Empresa vencedora	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
Concorrência Internacional nº 3834722011	CAF Consórcio NOVOTREM (Alstom, Mitsui e Hyundai) Siemens	CAF	R\$ 1.101.349.004,68	R\$ 1.177.188.281,67
Concorrência Internacional nº 8057822011	Alstom CAF	CAF	R\$ 191.000.000,00	R\$ 272.265.004,27

Figura 11. Linha do tempo – Aquisição de 320 carros e 64 carros pela CPTM



343. Os contatos anticompetitivos que ocorreram no âmbito dessas licitações consistiram, inicialmente, na divisão das licitações entre Alstom e Siemens, que acordaram que a Alstom (em consórcio com a Hyundai e Mitsui) venceria a licitação dos 320 carros (e subcontrataria a Siemens) enquanto que a Siemens (em consórcio com a Mitsui) deveria vencer a licitação dos 64 carros (subcontratando a Alstom). Frustrada essa tentativa, houve novos contatos com o fim de dividir o escopo da licitação dos 320 carros com a CAF após a apresentação das propostas comerciais e, paralelamente, houve tentativa conjunta da Siemens e Hyundai-Rotem (empresas participantes de consórcios concorrentes) em desqualificar a CAF na licitação dos 320 carros, para formar um novo consórcio entre essas duas empresas.

344. Cito inicialmente como evidência desse acordo o **Documento 92, e-mail interno da Siemens** apresentado pelas Signatárias, datado de **01/10/2007** (um dia antes da entrega das propostas da licitação de 320 carros), em novo diálogo, Nelson Marchetti relatou a Friedrich Smaxwill o resultado dos entendimentos com a Alstom. Em síntese, verifica-se que Siemens e Alstom ajustaram a divisão dos escopos das concorrências para aquisição dos 320 e 64 <sup>[58]</sup> carros, sendo que a Alstom venceria a licitação dos 320 carros e subcontrataria a Siemens para fornecer truques e inversores auxiliares e, em troca, na licitação seguinte, dos 64 carros, a Siemens venceria e subcontrataria a Alstom. Além disso, quanto à Mitsui e Hyundai-Rotem, parceiras da Alstom na licitação dos 320 carros, consta que a Mitsui seria parceira de consórcio da Siemens na licitação dos 64 carros, e que a Hyundai não participaria. Abaixo a íntegra do documento:

#### Documento 92

.....Mensagem Original  
 De: Nelson Branco Marchetti  
 Para: Smaxwil, Friedrich  
 Enviado: 1º de outubro de 2007 16:57  
 Assunto: 320 Carros - **Confidencial**

Eduardo Garcia da Silveira Filho  
 Tradutor Juramentado  
 Matrícula JUCESP Nº 830

Prezado Friedrich,

**Chegamos à seguinte situação sobre os 320 carros:**

1) **Ficaremos como subfornecedor para 220 Trailer-Boogies (110 Carros) e 160 Inversores Auxiliares (320 Carros).** Esta entrega estará condicionada aos preços finais dos trens (que é público).

2) **Seremos o líder para a próxima Proposta da CPTM para 80 a 96 Carros (linha de financiamento do BID)** que deve acontecer dentro dos próximos 60 dias. Teremos a Mitsui como nossa parceira de consórcio. A empresa coreana ficará fora desta Proposta e o fornecedor francês seria considerado um subfornecedor na mesma base em que somos atualmente.

Para o item #2 precisaremos de amplo suporte da TS TR bem como da sua parte, pois nossa posição será muito forte e o estabelecimento no local será imprescindível pois a pré-qualificação exigirá isto a fim de evitar que estrangeiros indesejáveis aproveitem a oportunidade. No futuro próximo Missawa viajará para a Alemanha a fim de sentar-se com a TS TR para preparar a proposta.

Finalmente uma prorrogação de última hora pode ocorrer para a Proposta real e neste caso se o cliente fizer isto com pelo menos 2 semanas um consórcio poderia ser formado para os 320 carros.

345. Dessa forma, depreende-se desses e-mails que Siemens e Alstom não competiriam efetivamente entre si nos dois projetos, desde logo prevendo subcontratações e fornecimentos cruzados antes de ofertarem suas propostas, e já cientes que integrariam consórcios concorrentes.

346. Ocorre que, diferentemente do que foi previamente conversado, a Siemens acabou por não participar da licitação dos 320 carros porque ponderou que não teria tempo hábil para fornecer o escopo licitado, como fica demonstrado, por exemplo, pelo seguinte trecho do Documento 94:

*"Espero que o Sr. Dill logo vá ao Brasil para preparar a proposta para os 80 carros.  
 Começamos muito tarde com a proposta para os 320 carros."* (Documento 94, fl. 954)

347. Não obstante, em paralelo, já informa que iniciaria as bases de negociação com as empresas Alstom, Mitsui e Hyundai no tocante à licitação dos 64 carros (referido abaixo como 80 carros), que estava em vias de ser lançado, conforme resta demonstrado pelo **Documento 94, e-mail de 02/10/2007** em que funcionário da Siemens AG afirma:

*"Tendo em vista que o novo projeto deve ser colocado para licitação nas próximas semanas (80 carros), farei uma reunião com a Mitsui, Rotem e Alstom, em particular, no Brasil, para esclarecer a situação e medidas a serem tomadas."* (Documento 94, fl. 954, grifos nossos)

348. Posteriormente, em novo **e-mail interno da Siemens** enviado por Marco Missawa para Lothar Dill e outros em **09/10/2007** (cerca de vinte dias antes da audiência pública relativa à aquisição dos 64 carros), ele relata detalhada e explicitamente os acordos para divisão das licitações e futuras subcontratações, no âmbito das séries S7000 e S7500 da CPTM. O e-mail evidencia que os agentes se reuniam e trocavam essas informações antes e durante os processos licitatórios, inclusive com a participação de representantes das empresas no exterior:

#### Documento 96



**De:** Missawa, Marco Vinícius Barbi  
**Enviado:** Terça-feira, 9 de outubro de 2007 2:45:20  
**Para:** Dill, Lothar  
**CC :** Kerling, Michael; Scheele, Ludwig; Marchetti, Nelson Branco; Leibold, Daniel Mischa  
**Assunto:** Visita ao Brasil TS TR - outubro de 2007 - nova licitação da CPTM (64/80 carros)



Caro Sr. Dill,

Encontra-se em anexo nossa sugestão para sua próxima visita ao Brasil.

Estou a par de toda a situação e falei novamente hoje com o Sr. Marchetti sobre isso. Gostaríamos de apresentá-la em resumo para o senhor como se segue:

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).

Isto foi finalmente o melhor que a Siemens pode conseguir, na situação em que tínhamos "cartas" ruins, fracas.

Além disso falou-se sobre a possibilidade futura de uma licitação de 64/80 carros (o cliente ainda não se decidiu pelo número exato). Neste caso seria formado um consórcio entre a Siemens e a 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 no caso dos 320 carros, 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 esta razão julgamos conveniente realizar uma reunião somente com a Mitsui. Nesta reunião devem ser combinados por escrito os próximos procedimentos estratégicos. Dependendo do resultado desta reunião ou quando for decidido em conjunto, poderemos combinar outras reuniões com a Alstom e/ou Rotem.

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

Desejamos-lhe uma boa viagem e teremos prazer em encontrá-lo na quarta-feira.

Atenciosamente

-----  
 Marco Vinícius Missawa  
 Siemens Ltda. - Dep. TS  
 Telefone : 0055-11-3908-2621  
 Fax : 0055-11-3908-2027  
 e-mail : [missawa@siemens.com](mailto:missawa@siemens.com)

349. A análise do e-mail acima permite extrair a forma de atuação das empresas, comportamento esse, aliás, já observado entre outros projetos. Com efeito, (i) a Siemens afirma que na licitação dos 320 carros combinou com o consórcio concorrente (Alstom, Mitsui e Rotem) uma subcontratação ou fornecimento, na hipótese de ser tal consórcio o vencedor da licitação; (ii) trataram de uma licitação futura (64 carros), em que já se indicava à concorrente Alstom que seria formado um consórcio entre Siemens e Mitsui e que a Alstom seria subcontratada, informações estratégicas que não deveriam ser tratadas entre potenciais concorrentes; (iii) a partir da informação anterior, a Alstom desde logo solicitara à Siemens que eles adotassem o mesmo procedimento de subcontratação ou fornecimento de parte do escopo, caso fosse a vencedora.

350. Também comprovando esse *modus operandi* do cartel tem-se a ata de reunião interna da Siemens de 11/10/2007 no qual também trataram das licitações relativas à aquisição dos 320 e 64 carros das séries S7000 e S7500 da CPTM. Na discussão sobre a aquisição dos 320 carros, menciona-se que a Siemens apresentou proposta com preços cerca de 50% acima do valor do mercado, sabendo que com este preço jamais ganharia, isso porque, segundo a ata, a Siemens só apresentou proposta por "razões políticas". Em outras palavras, tratava-se visivelmente de proposta de cobertura para a Alstom, conforme documentos anteriores já previam. Abaixo a íntegra do documento:

#### Documento 97

## SIEMENS

Ata de Reunião

interna

**Lista de distribuição**

Participantes

Nome Marco Missawa  
 Departamento TS RS/IS Brasil  
 Telefone +55/11 /3908 2621  
 Fax +55 /11 / 3908 2027  
 Nossa Assinatura  
 Data 11.10.2007

**Visita da TS TR em São Paulo - 10 e 11 de outubro de 2007****Participantes:**

Lothar Dill	TS TR CR
Michael Kerling	TS TR CI 2
Nelson Marchetti	TS Brasil
Daniel Leibold	TS KA Brasil
Marco Missawa	TS RS/IS Brasil

**A) 320 carros novos da CPTM (Licitação Nº 3834722011 de 15/8/2007)**

No dia 2 de outubro de 2007 foram entregues as propostas para o fornecimento de 320 carros EMU para a CPTM, de acordo com a licitação.

Seguem-se os preços publicados:

## a) CAF:

Montado no Brasil	R\$	1.114.475.695
Do exterior	equivalente em R\$	76.551.846
<b>Total:</b>	<b>R\$</b>	<b>1.191.027.541</b>

## b) Consórcio Alstom/Mitsui/Rotem:

Montado no Brasil	R\$	645.655.040
Do exterior	equivalente em R\$	682.515.598
<b>Total:</b>	<b>R\$</b>	<b>1.328.170.638</b>

## c) Siemens Ltda

Montado no Brasil	R\$	1.945.896.386,83
Do exterior	R\$	0
<b>Total:</b>		<b>1.945.896.386,83</b>

A entrega de uma proposta da Siemens Ltda. foi necessária por razões políticas (com aprovação do Sr. Smaxwil da TS BV). Foi porém observado, na composição do preço, que seria impossível vencer a concorrência nestas circunstâncias (s preços se encontram 50% acima do preço de mercado).

A comparação entre os preços da CAF e do consórcio Alstom/Mitsui/Rotem encontra-se anexa.

Dependendo do resultado oficial da concorrência, serão definidas nos próximos dias as próximas estratégias internas da Siemens. Espera-se que o ganhador forneça os seguintes componentes:

- a) HBU (conversor auxiliar)
- b) motor de tração
- c) Vagões (com ou sem motor)

O respectivo cálculo já deve ser feito (Base: Metrô Delhi RS3 da Bombardier).

**B) 64 carros para a Linha C da CPTM:**

O projeto e suas condições foram apresentados 9ª apresentação encontra-se em anexo). Pela experiência em concorrência anterior define-se um cálculo total das seguintes variantes:

- 1) Total dos carros totalmente importados da Europa.
- 2) Total dos carros com o máximo de componentes locais
- 3) consórcio (por exemplo com a Rotem), onde a Siemens é responsável pela para E (tração, vagões, HBU, condução, etc.) e a Rotem pela parte M, numa divisão de 50%.

A estrutura de custo e cálculo dos 320 carros deve ser tomada como base e discutida em detalhes com a TS Brasil na KW 43-45 em Erlangen.

O objetivo deve ser, em todo caso, produzir um carro ou conceito capaz de concorrer, dentro das condições de mercado locais já conhecidas.

A proposta técnica da Siemens para os 320 carros deve ser concluída e assim utilizada como base para esta concorrência.

**C) Outras informações:**

O potencial de mercado para este tipo de EMU no Brasil alcança no momento, pelos próximos 6 anos, cerca de 500 outros carros, de acordo com o BTA de 2008.

Estes se dividem entre os seguintes projetos:

Projeto	Cliente	FY	Número de Carros
CPTM Linha C	CPTM	07/08	64
CPTM Linha D (nova)	CPTM	07/08	80
Ligação com Aeroporto/ Expr. Guarulhos	Negócio CPTM / PPP	08/0	96
Supervia (RJ) (novo)	Supervia	08/09	120
Metrosal Fase 2	CTS - Metrosal	10/11	24
CBTU BH - Demetro Linha 2	CBTU BH	10/11	32
Metrofor Linha 2	Metro Fortaleza	11/12	32
Metrorec Linha Sul	CBTU Recife	12/13	32
Ligação com Aeroporto/ Expr. Guar. F. 2	Negócio CPTM / PPP	13/14	32
<b>Total:</b>			<b>512</b>

**Saudações**

Marco Missawa  
 TS RS/IS Brasil

351. Confirmando que se tratava de proposta propositalmente superfaturada com o fim de oferecer cobertura para a Alstom, tem-se o documento 102, no qual em relatório interno da Siemens reporta-se:

"A Siemens Ltda. informou à TS TR CR verbalmente em 4/10/2007 que havia entregue **por razões políticas** uma "**Proposta Rejeitada**" com preços **propositalmente superfaturados** (sem o processo PM040 e LoA). A permissão para este procedimento foi conseguida pela Siemens Ltda. sem conhecimento da TS TR CR junto ao Sr. Smaxwil, TS BV." (Documento 102, grifos nossos)

352. Afirma-se, ainda, no relatório, que embora a proposta fosse superfaturada e feita para perder o certame, como havia a possibilidade de desqualificação de concorrentes, eles teriam que pensar as adequações necessárias à proposta da Siemens, fato este que gera preocupação, pois a Siemens não havia se preparado para vencer. Não restando qualquer dúvida sobre o fato de a proposta apresentada ser fictícia tem-se, adicionalmente, trecho em que ressaltam o alto risco da proposta em razão de os custos assegurados não refletirem o preço dado pelo cliente.

353. Ademais, corroborando que as empresas se organizaram para frustrar o caráter competitivo das licitações promovidas pela CPTM, destaco **e-mail apreendido na Alstom**, de 22/10/2007, conforme lê-se no início do documento, em que Luiz Ferrari envia a Ruy Grieco um documento anexo contendo análise das oportunidades comerciais trazidas por licitações à época conduzidas pela CPTM e pelo Metrô São Paulo. Dentre elas, tem-se a proposta destacada abaixo (trecho do Documento 101,1) relativa à licitação para aquisição de 320 trens pela CPTM, cujo resultado ainda não havia sido divulgado, embora as propostas comerciais já tivessem sido entregues:

#### Documento 101,1

##### Sugestão de Divisão de Escopo:

- **17 trens (102 carros de passageiros) para o Metrô SP – adjudicar para Alstom Brasil**
- **40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em tres partes entre Alstom , ROTEM e CAF**

354. Note-se que, na data do documento acima, não apenas Alstom e Hyundai-Rotem (Consórcio Novotrem) já eram concorrentes da CAF, como já era de conhecimento público que a CAF estava classificada em 1º lugar e o Consórcio Novotrem em 2º lugar. Tendo tais empresas já apresentado suas propostas comerciais de maneira independente, essa proposta de divisão de escopo entre elas mina o caráter competitivo do certame<sup>[59]</sup>.

355. Quanto à tentativa de divisão do escopo da licitação dos 320 carros após a apresentação das propostas comerciais e classificação do CAF em 1º lugar, os Signatários alegam que estudaram a possibilidade de desqualificá-la, tendo em vista que ela não teria cumprido requisitos de garantias financeiras previstos no edital. Mesmo assim, dado que o valor ofertado pela Siemens foi muito alto, a própria CPTM alertou que, em caso de desclassificação da CAF, seria realizada uma nova licitação.

356. Dessa forma, ainda em março de 2008, aventou-se a hipótese de divisão do escopo entre a Siemens e a CAF, tanto em relação a determinado número de trens completos (solução vertical), quanto a fornecimento de partes e peças (solução horizontal). Neste contexto, a CAF ofereceu um determinado número de trens completos para a Siemens e esta requeria o fornecimento de truques e sistemas de tração. Tal arranjo visava evitar que a Siemens apresentasse recurso administrativo ou judicial que questionasse documentos apresentados pela CAF.

357. O relato é respaldado, por exemplo, pelos Documentos 113 e 114. No **Documento 113, e-mail de 10/04/2008** entre Siemens e Hyundai-Rotem, apresentado pelas Signatárias, Alexander Flegel (Siemens) menciona que Siemens tem interesse em participar da concorrência para 64 carros, que ainda não havia tido apresentação de propostas, em parceria com Hyundai-Rotem e, na concorrência para 320 (na qual a Hyundai ainda era parte de consórcio concorrente) deveriam se unir para tentar desclassificar a CAF.

358. Já no **Documento 114, troca de e-mails interna da Siemens de 20/04/2008** entre Lothar Dill, Lothar Mueller e Nils Harfst em que o primeiro menciona que foi discutido com a CAF possível divisão de escopo e que, paralelamente, Rotem teria convidado a Siemens para tentarem desqualificar a CAF. Abaixo os trechos relevantes dos dois e-mails:

#### Documento 113 <sup>[60]</sup>

##### 2. CPTM 64 cars (Sao Paulo)

As far as I know, the public announcement for this project took place in March. We would be very interested to take part in this quotation with Rotem. Concerning this project, your kind query came to my mind, if we want to co-operate in the CPTM 320 cars project. With this idea in mind it would be reasonable to try to disqualify **CAF** (who are at the moment No. 1 bidder for the CPTM 320 cars project) and combine both projects and win the tender as Rotem and Siemens together.

#### Documento 114

De: **MUELLER, Lothar**  
**Enviado:** 20 de abril de 2008 - 4:22:05  
**Assunto:** AW: 080418 Situação da CPTM (!!!)

FR 3045  
 RJ

Olá Sr. Harfst, no Brasil foi discutida com a CAF uma possível divisão do escopo. A CAF ainda gostaria de uma divisão em trens completos que nós recusamos categoricamente. Isto foi informado pela última vez à CAF há 3 semanas. Estive com o Sr. Dill na semana passada para que ele entrasse em contato com a CAF.

Paralelamente recebemos o convite da Rotem para trabalharmos juntos também com o objetivo de desqualificar a CAF. Isto também é do conhecimento da CAF. Estive na segunda-feira desta semana na Rotem e "mantive a bola no ar." Espero que isto seja suficiente por enquanto. O senhor receberá outras informações por meio do Sr. Dill.

Saudações LoMue

Saudações  
 Lothar Müller

359. Por fim, trago o Documento 115, e-mail enviado em 05/05/2008 por Alexander Flegel a Lothar Mueller (ambos Siemens AG), alertando sobre os dois cenários, quais sejam: (i) contando com a desqualificação da CAF, a Siemens poderia subcontratar a Hyundai para adimplir o escopo do contrato ou (ii) dividi-lo com a CAF:



De: Flegel, Alexander  
 Enviado: 5 de maio de 2008 12:10:19  
 Para: Mueller, Lothar  
 CC: Olschewski, Joerg  
 Assunto: AW: ENC: CONCORRÊNCIA 8057822011 - FORNECIMENTO DE 08 TRENS DE 08 CARROS PARA A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM



Importância: Alta

Prezado Marco,

Muito obrigado pelo seu e-mail relacionado à licitação de 64 carros da CPTM!

A reunião em Seul em 21 de abril com a Rotem foi muito boa e proveitosa. A SET afirmou que a CAF é a licitante preferida pela CPTM. A CPTM sabe que a diferença de preço entre a CAF e a Siemens é enorme. Portanto, o governo pode tentar uma nova licitação se a Rotem / Siemens forem desqualificar a CAF. A Siemens está conversando abertamente com a CAF. No momento a Rotem faz parte de um consórcio. Após uma possível nova licitação da CPTM a Rotem está liberada de suas obrigações (vencimento do termo de constituição do consórcio). Sob o ponto de vista atual, a Rotem quer cooperar com a Siemens

A solução seria uma contra cotação da Rotem / Siemens considerando que a Rotem e a Siemens devem zerar a diferença de preço. Se a CAF for desqualificada e o cliente realizar um novo processo de licitação, a Rotem e a Siemens devem fazer um acordo de cooperação a respeito de como trabalharem juntas imediatamente.

Nossa ideia era combinar a licitação dos 320 carros da CPTM com a licitação para os 64 carros. Entraremos em contato com a pessoa na Rotem e combinaremos com eles os próximos passos. No momento a Siemens está aguardando uma resposta por parte da CAF em relação a uma divisão de escopo ou uma possível desqualificação.

Abraços da Alemanha,  
 LoMue

-----Mensagem Original-----

De: Missawa, Marco Vinicius Barbi  
 Para: Mueller, Lothar  
 CC: Olschewski, Joerg; Hira, Edson Yassuo; Barcellos, Juarez  
 Enviado: Quinta-feira 1º de maio de 2008 21h18m55s  
 Assunto: ENC: CONCORRÊNCIA 8057822011 - FORNECIMENTO DE 08 TRENS DE 08 CARROS PARA A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

Prezado Lothar,

a data de apresentação da proposta para os 64 carros novos da CPTM foi adiada para o dia 5 de agosto de 2008 [N.T.: no original está 08.05.08 - assumimos que se trata da ordem (mês, dia, ano) da data em Inglês].

Como está a negociação atual entre a SET e a Rotem? Como foi a sua reunião com os executivos da Rotem na Coreia na semana passada?

Atenciosamente,

Marco

360. Conforme depreende-se do e-mail acima, a Siemens pretendia combinar o projeto de fornecimento de 320 carros caso a CAF fosse desqualificada e, nessa hipótese, subcontrataria a Hyundai. Ao mesmo tempo, contando com a hipótese de pré-qualificação da CAF, a Siemens continuava esperando pela resposta da CAF sobre uma possível divisão de escopo entre as empresas.

361. Os documentos analisados permitem concluir que houve uma "evolução" dos acertos, conforme os desdobramentos das duas licitações (relativas aos 320 e aos 64 carros) aconteciam.

362. Inicialmente, Alstom e Siemens teriam combinado que a Alstom, juntamente com a Hyundai e Mitsui, venceria a licitação dos 320 carros, enquanto a Siemens, juntamente com a Mitsui, venceria a licitação dos 64 carros. Contudo, 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 fornecer cobertura para a Alstom conforme combinado.

363. Ocorre que, após a abertura das propostas para o projeto dos 320 carros, verificou-se que a CAF havia apresentado a melhor proposta. Nesse sentido, a Siemens, que acreditava estar em segundo lugar, adotou duas ações: (i) começou a negociar com a Hyundai (que naquele momento era sua concorrente, pois fazia parte do consórcio da Alstom) para que as duas empresas conjuntamente tentassem desqualificar a CAF e, posteriormente, formar um consórcio juntas e (ii) procurou negociar com a CAF sua subcontratação, e, em troca, não iria propor recurso administrativo ou ação judicial contra ela.

364. Apesar disso, a CAF venceu a licitação e os recursos administrativo e judicial apresentados pela Siemens não foram bem-sucedidos, de forma que o contrato entre a CPTM e a CAF foi assinado em setembro de 2009. A Siemens não foi subcontratada nesse projeto e no projeto dos 64 carros, também não apresentou proposta, tendo a CAF sido novamente a vencedora.

365. Ante todo o exposto, concluo que as Representadas **Siemens e Alstom tiveram contatos anticompetitivos com o intuito de realizar acordos para frustrar o caráter competitivo do certame, notadamente por meio da divisão do escopo da licitação, subcontratação em troca de desistência de recursos e elaboração de estratégia conjunta com concorrentes para viabilizar a desqualificação de outro concorrente.**

### III.6.7. Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô de São Paulo

366. Entre 2008 e 2009, o Metrô São Paulo realizou as Concorrências nºs 41377212 e 41377213 que tiveram por objeto a prestação de serviços de modernização de trens com elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamentos para as frotas das Linhas 1 - Azul e 3 - Vermelha do metrô de São Paulo. A primeira delas teve o edital publicado no início de 2008 e abarcava os 51 trens da Linha 1 e os 47 trens da Linha 3. Entretanto, o lote 1 dessa licitação,



que tinha por objeto os 51 trens da linha 1, foi frustrado, uma vez que o único consórcio que apresentou proposta foi inabilitado, ensejando assim a nova concorrência, de nº 41377213 que dividiu o objeto em dois lotes.

367. **Este projeto também foi objeto de acordo anticompetitivo com o fim de dividir o objeto das licitações de nº 3834722011 e nº 8057822011 entre os concorrentes (divisão de mercado) eliminando a concorrência no certame, e fixar o preço das propostas, gerando sobrepreço no contrato e, assim, aumentando seus lucros.** Para a operacionalização do acordo os participantes utilizaram as **estratégias** de formação de consórcios e realização de subcontratações, bem como **apresentação de propostas de cobertura e não apresentação de documentos de habilitação básicos, provocando sua desclassificação.**

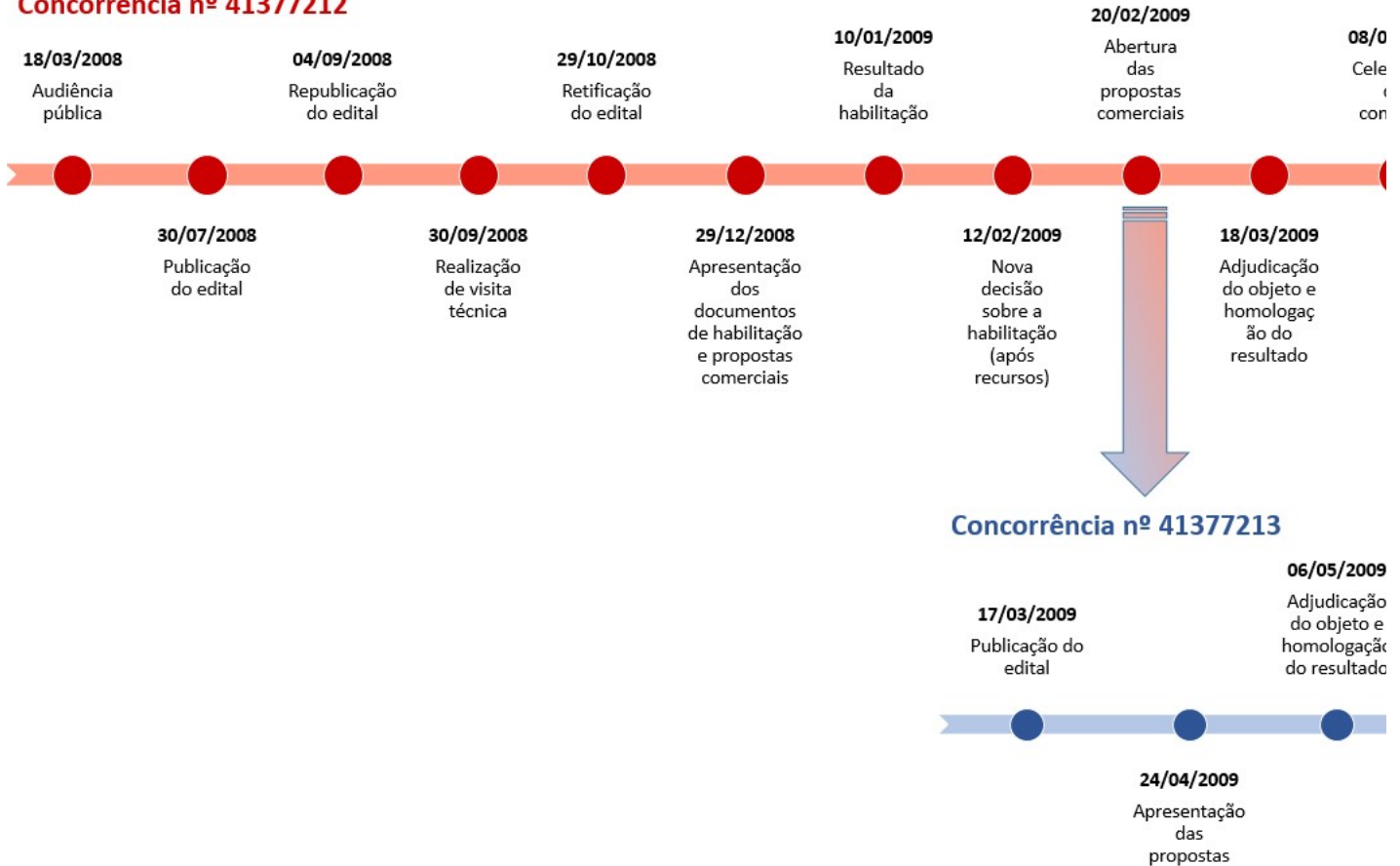
368. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos às concorrências das Linhas 1 e 3 as empresas **Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, IESA, MGE, MPE, Tejofran, Temoinsa e TTrans**, conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

369. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações dos procedimentos licitatórios, bem como uma linha do tempo dos principais acontecimentos de ambos os procedimentos:

**Tabela 20. Linhas 1 e 3 do Metrô SP – dados da licitação**

Licitação	Lote	Objeto	Participantes	Consórcio vencedor	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
Concorrência nº 41377212	1	51 trens da Linha 1	Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran)	-	R\$ 849.010.161,50	-
	2	25 trens fabricados pela Cobrasman da Linha 3	Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) Consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/ Temoinsa)	Consórcio MTTRENS (MPE - 53,50%/ TTrans - 32%/ Temoinsa - 14,50%)	R\$ 388.944.898,88	TOTAL: R\$ 427.710.212,18 MPE: R\$ 228.824.963,52 TTrans: R\$ 136.867.267,90 Temoinsa: R\$ 62.017.980,77
	3	22 trens fabricados pela Mafersa da Linha 3	Consórcio BT São Paulo (Bombardier e Tejofran) Consórcio Reformas Metrô (Alstom/ IESA) Consórcio MTTRENS (MPE/TTrans/ Temoinsa)	Consórcio Reformas Metrô (Alstom - 83,83%/ IESA - 16,17%)	R\$ 344.104.713,80	TOTAL: R\$ 375.692.765,60 Alstom: R\$ 314.943.245,40 IESA: R\$ 60.749.520,20
Concorrência nº 41377213	1A	25 trens da Linha 1	Consórcio Modertrem (Alstom/Siemens)	Consórcio Modertrem (Alstom - 96%/ Siemens - 4%)	R\$ 950.977.663,98	TOTAL: R\$ 466.165.521,56 Alstom: R\$ 447.518.900,70 Siemens: R\$ 18.646.620,86
	1B	26 trens da Linha 1	Consórcio BTT – Linha Azul (Bombardier/Tejofran/Temoinsa)	Consórcio BTT (Bombardier - 77,40%/ Tejofran - 22,10%/ Temoinsa - 0,5%)		TOTAL: R\$ 484.812.140,00 Bombardier: R\$ 375.244.596,36 Tejofran: R\$ 107.143.482,94 Temoinsa: R\$ 24.240.607,00

**Figura 12. Linhas do Tempo – Linhas 1 e 3 do Metrô SP**

**Concorrência nº 41377212**

370. As tratativas relativas às linhas 1 e 3 se iniciaram antes mesmo da audiência pública que anunciou a licitação e seu escopo, sendo utilizada como possível compensação para a licitação da CPTM para aquisição dos 320 e 64 das Séries 7000 e 7500, conforme já demonstrado no item II.6. do presente voto. Exatamente pelo fato de ainda não haver informações oficiais das licitações, os documentos que comprovam esse início das tratativas normalmente se referem às Linhas 1 e 3 como "102 novos carros do Metrô SP", pois à época ainda não se sabia ao certo se seriam 17 ou 18 trens e, portanto, 102 ou 108 carros (como acabou sendo).

371. A título exemplificativo desse início das tratativas envolvendo as Linhas 1 e 3 cito os Documentos 90 e 101,1. O primeiro consiste em **e-mail interno da Siemens de 27/09/2007**, apresentado pelas Signatárias, no qual é reportada possível compensação entre as concorrências dos 320 carros da CPTM e das Linhas 1 e 3 do Metrô entre Alstom e Mitsui. Corroborando a alocação do Documento 93 tem-se o Documento 104, **apreendido na Alstom** de cerca de um mês depois (**22/10/2007**). Em ambos os casos a licitação das linhas 1 e 3 (102 carros) seria atribuída à Alstom. Abaixo destaco os trechos dos documentos que tratam dessa negociação:

**Documento 90**

**De:** Marchetti, Nelson Branco  
**Enviado:** Quinta-feira, 27 de setembro de 2007 13h04m45s  
**Assunto:** Re: Alstom

Prezado Friedrich,

Como você se lembra durante a sua última visita ao Brasil, o Governo do Estado de São Paulo lançou um enorme Programa de Investimento para o transporte metropolitano (cerca de 5 milhões de Euros) que até o momento está dividido nos seguintes projetos:

A) 320 novos carros para a CPTM e 102 novos carros para o Metrô SP. Situação: A Alstom e a Rotem/Mitsui realizaram um acordo (provavelmente um consórcio) no qual a Rotem/Mitsui entregaria os 320 novos carros com tração da Toshiba e a Alstom entregaria os 102 carros do Metrô e peças para os carros da CPTM (provavelmente as carcaças dos carros). Devido ao forte relacionamento da Mitsui com o Banco Mundial e com o JBIC (ambos estão disponibilizando linhas de crédito para estes projetos), eles estão forçando a CPTM e o Metrô SP a não concederem prorrogação da data para apresentação das propostas. Na semana passada, atuamos no Governo de São Paulo para apresentar a situação real da proposta, nossos planos de nos estabelecermos no local, riscos de ter apenas poucas licitantes, etc. e como resultado o Governo de SP gostaria de ver a Siemens sendo contemplada com pelo menos 1/3 do pacote (cerca de 128 carros) em parceria com a equipe acima que, por sinal, já foi informada pelo Governo de SP. Parece que será dada uma prorrogação de 15 dias.

**Documento 101,1****Sugestão de Divisão de Escopo:**

- **17 trens (102 carros de passageiros) para o Metrô SP – adjudicar para Alstom Brasil**
- **40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em tres partes entre Alstom , ROTEM e CAF**

372. Mais de um ano depois, em **11/08/2008**, dias após a publicação do edital da Concorrência nº 41377212 ocorre uma **troca de e-mails interna da Alstom** intitulada "MSP Reforma L1 – L3" entre Cesar Ponce, Jean-Marc Reviere, Patrick Houlgatte e Bertrand Lenne, em que o primeiro avisa que não poderá participar (presumivelmente referindo-se a uma reunião) e comenta que os pontos mais importantes a serem discutidos dizem respeito à "organização do mercado". Ao final ele afirma que a Alstom deveria se preparar para formar um grupo forte "prontos para dividir partes do bolo (dentro do Consórcio e deixar algo para outros Grupos)". Abaixo a íntegra do documento:

## Documento 118 [61]

**MSP refurbishment L1 - L3**

**From:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM

**To:** 1. CN=Ana GIROS/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM  
2. CN=Sergio LOMBARDI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM  
3. CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA

**CC:** 1. "DE-REVIERE, Sr. Jean-Marc" <jean-marc.de-reviere@transport.alstom.com>  
2. CN=Patrick HOULGATTE/OU=FRSTO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
3. CN=Bertrand LENNE/OU=FRSTO01/OU=Transport/O=ALSTOM

**Subject:** MSP refurbishment L1 - L3

**Sent:** 2008-08-11 08:59:31.150000 UTC

I will not be able to attend.

I think one of the most important points is the "organisation 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)

Saludos/Regards

CPL

373. O e-mail acima, tanto pela linguagem utilizada (evidencia que se trata de uma divisão de mercado entre concorrentes "divisão do bolo"), como principalmente por seu conteúdo, demonstra o uso do instrumento de consórcio como forma de efetivar a divisão pretendida ("dentro do consórcio e deixar algo para outros grupos"). Aqui resta claro que os consórcios não seriam constituídos com o objetivo de incrementar a competitividade do certame, mas teriam sua utilização desvirtuada como estratégia para garantir que cada empresa participante do acordo colusivo tivesse garantida parcela do faturamento advinda dos contratos.

374. Outro documento que comprova a divisão de escopo do projeto é o **Documento 122**, uma **mesma tabela apreendida nas empresas CAF e Temoinsa**, que faz referência a **reunião** ocorrida em **23/09/2008** entre 10 empresas e apresenta quatro opções de divisão dos três lotes da Concorrência nº 41377212 (sendo a 4ª indicada como melhor) entre essas empresas, quais sejam: Siemens, Bombardier, CAF, MPE, MGE, TTrans, Alstom, Temoinsa, Tejofran, IESA. Destaco que a reunião ocorreu apenas sete dias antes da visita técnica que contou com a participação de representantes das empresas MGE, Siemens, Temoinsa, MPE, Bombardier, CAF, TTrans, Alstom e Innovate Comércio e Serviços Ferroviários Ltda. – a indicar que as possíveis participantes da licitação teriam se comunicado e trocado informações comerciais sensíveis antes da apresentação das propostas comerciais, a fim de dividir o escopo da licitação entre elas. Abaixo a íntegra da tabela:

## Documento 122

MODERNIZAÇÃO MATERIAIS RODANTE METRO DE SÃO PAULO			
<b>1a. OPÇÃO</b> (conforme reunião de 23/09/2008 = 10 Empresas)			
* considerando IESA como flutuante (não da para flutuar)			
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00	
Si = 3,10	C = 1,89	A = 2,69	
Bo = 3,10	MPE = 1,0	TMI = 0,75	
MGE = 0,645	IT = 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			
<b>2a. OPÇÃO</b>			
Neste caso a TMI também não poderia "flutuar" devido ao interiorismo cujo pacote tem que ser total.			
LOTE 1 - 51 TUE 849.000.000,00	LOTE 2 - 25 TUE 389.000.000,00	LOTE 3 - 22 TUE 344.000.000,00	
Si = 2,945	C = 1,89	A = 2,80	
Bo = 2,945	MPE = 1,0	MGE = 0,64	
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0		
IESA = 1,0			
8,49	3,89	3,44	

3a. OPÇÃO		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,0	C = 1,89	A = 2,69
Bo = 3,0	MPE = 1,0	IESA = 0,75
TMI/TJ = 1,6	TT = 1,0	
MGE = 0,64		
IESA = 0,25 (sub)		
8,49	3,89	3,44
4a. OPÇÃO		
A MELHOR		
LOTE 1 - 51 TUE	LOTE 2 - 25 TUE	LOTE 3 - 22 TUE
849.000.000,00	389.000.000,00	344.000.000,00
Si = 3,015	C = 1,93	A = 2,44
Bo = 3,015	TMI = 0,80	IESA = 1,00
TJ = 0,645	TT = 1,16	
MGE = 0,645		
IESA = 1,17		
8,49	3,89	3,44

375. Repisa-se que o documento foi encontrado em duas empresas diferentes, as quais não participaram de nenhuma das duas concorrências relativas às linhas 1 e 3 em consórcio, reforçando que a tabela tinha o propósito, já inferido, de construir cenários para a divisão dos lotes da licitação, uma vez que não haveria explicação alternativa para tal fato a não ser que as empresas efetivamente se comunicaram a fim de dividirem o escopo desse projeto.

376. No mesmo sentido é o e-mail interno da Temoinsa, apreendido na sede da empresa, de apenas três dias depois (26/09/2008) enviado por Wilson Daré a David Lopes encaminhando propostas de divisão do escopo da licitação entre concorrentes. O e-mail apresenta a seguinte divisão de mercado: (i) Lote 1: CAF, Bombardier, MPE, T'rans, Temoinsa and Tejofran; (ii) Lote 2: Siemens, Temoinsa and MGE; e (iii) Lote 3: Alstom and Iesa. Também considera dividir o projeto em 16 ou 15 cotas. Ressalto que o cenário de alocação para o Lote 3 efetivamente ocorreu, tendo o Consórcio entre Alstom e Iesa sido vencedor.

## Documento 123

## OPÇÕES DE DIVISÃO DE ESCOPO - 2

**From:** Wilson Daré <wdare@temoinsa.com.br>  
**Sent:** 9/26/2008 6:22:19 PM +00:00  
**To:** 'David Lopes - TMI' <david.lopes@temoinsa.com.br>  
**Subject:** OPÇÕES DE DIVISÃO DE ESCOPO - 2

## 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

377. Reforçando o caráter ilícito das tratativas registradas nos documentos expostos, cito e-mail entre Temoinsa e Tejofran de 09/10/2008, apreendido na sede da Temoinsa (Documento 124), no qual Telmo Porto (Tejofran) reconhece a ilicitude das práticas ao afirmar que é descrente com relação à possibilidade de efetivação do acordo, dentre outros motivos "complicadores" pela "dependência de "compliance" da matriz". No e-mail Telmo também expressa preocupação com o surgimento de concorrentes não alinhados ("O tempo trará novos players").

378. Conforme linha do tempo apresentada anteriormente, em 10/01/2009, com a publicação do resultado da habilitação, as empresas tomaram conhecimento de que a única proponente do lote 1 foi inabilitada, de modo que a CPTM teria que fazer nova licitação para aquele lote.

379. Três dias depois desse fato, em 13/01/2009 houve uma troca de e-mails entre MPE e Temoinsa na qual tratam do "novo cenário" resultante da decisão do Metrô. No e-mail, Adagir Abreu (MPE) fala sobre a divisão que havia sido feita entre as empresas originalmente (Siemens (60%), MPE ("quota parte - R\$113"), e Alstom e Iesa ("diferença - R\$227 - acho que era R180 e R\$47")), alertando que caso os valores aumentassem, as proporções deveriam ser mantidas. Na sequência, menciona que "com a nova realidade", a MPE desejava ter participação significativa no lote 1 da nova licitação e que TTrans e Temoinsa passaram a querer participar daquele lote. Enfatiza que MPE não apresentou proposta para os Lotes 1 e 3 em decorrência do acordo com empresas que integraram outros consórcios ("em função da harmonia concordamos com tudo"), configurando, portanto, a estratégia de supressão de propostas. Abaixo o Documento 128, apreendido na Temoinsa:



**SP**

**From:** adagir@grupompe.com.br  
**Sent:** 1/13/2009 1:16:58 AM +00:00  
**To:** wdare@temoinsa.com.br  
**CC:** 1. david.lopes.com.br@grupompe.com.br  
 2. valladao@grupompe.com.br

**Subject:** SP

Caro Dare,

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.

Saudações,

Adagir Abreu

380. Mais uma vez, o documento analisado demonstra que não se tratava de discussão legítima no âmbito do consórcio e, sim, de discussão entre empresas concorrentes pensando na formação de consórcios diferentes para que a divisão de escopo previamente combinada fosse implementada.

381. Além da estratégia de formar consórcios, os participantes do conluio também consideraram o uso de subcontratações para a implementação da divisão do escopo, como comprovado pelo Documento 129, novo e-mail de 14/01/2019, no qual Telmo Porto (Tejofran) apresenta a Maurício Memória (Temoinsa) "contra-proposta" na qual Bombardier subcontrataria as demais para "equilibrar as participações", ou seja, para manter os percentuais combinados na divisão prévia.

382. Finalmente, com a frustração do Lote 1 da Concorrência nº 41377212 e lançamento do edital da Concorrência nº 41377213, as empresas fazem nova divisão de mercado para o Lote 1, agora dividido em dois, como se pode observar no **Documento 134**, reproduzido abaixo, **apreendido na Temoinsa**:

**Documento 134**

METRO SP - REFORMA COM MODERNIZAÇÃO									
LOTES 1A(25) e 1B(26) - PROPOSTA DE REDIVISÃO DE ESCOPO									
REVISADO EM 19/03/2009									
LOTES	VALOR	A	I	TM	TT	MPE	B/TMI/TJ	A/S/MGE/I	TOTAL
LOTE 1A-25	466.165.521,00				23.308.276,05			442.857.244,95	466.165.521,00
LOTE B-26	484.812.142,00			24.240.607,10		48.481.214,20	412.090.320,70		484.812.142,00
LOTE 2 *	427.747.803,00			142.582.601,00	142.582.601,00	142.582.601,00			427.747.803,00
LOTE 3 *	375.692.000,00	250.461.333,33	125.230.666,67						375.692.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>1.754.417.466,00</b>	<b>250.461.333,33</b>	<b>125.230.666,67</b>	<b>166.823.208,10</b>	<b>165.890.877,05</b>	<b>191.063.815,20</b>	<b>412.090.320,70</b>	<b>442.857.244,95</b>	<b>1.754.417.466,00</b>
* JÁ DEFINIDOS									
<b>Explicações</b>	Noo lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consorcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IESA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans. No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada. (O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00))								

383. A **tabela** acima, que faz referência a revisão ocorrida em **19/03/2009** apresenta não apenas a nova divisão, mas até mesmo os **exatos valores vencedores**, fato que chama atenção considerando ser anterior à apresentação das propostas pelos consórcios licitantes, que ocorreu apenas no dia 24/04/2009.

384. Extrai-se também do final da tabela as seguintes observações: "No lote 1A -25, fica a critério da Alstom e Siemens formarem um consórcio e subcontratações de modo a agasalhar a MGE e IESA e ainda reservarem R\$ 23.300.000,00 para a Ttrans" e "No lote 1B -26 formar um consorcio entre B+TMI+TJ, cujo valor de cada um será acertado entre os tres, reservando-se no entanto R\$ 48.480.000 para a MPE que será subcontratada" e "O valor proposto pela Temoinsa é de 5% do lote (R\$ 24.000.000,00)".

385. Com essas observações em mente, relembro que o Consórcio Modertrem (Alstom e Siemens) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1ª e que o Consórcio BTT Linha Azul (Bombardier, Temoinsa e Tejofran) foi o único a apresentar proposta para o Lote 1B, ambos nos valores previstos na tabela[62]. Ademais, o Consórcio Modertrem efetivamente subcontratou a MGE, possibilidade indicada na tabela.

386. Há, inclusive, **documento apreendido na própria MGE**, confirmando que a subcontratação foi fruto de acordo anticompetitivo de divisão de mercado [63]. Trata-se de **e-mail interno da MGE** enviado em 06/08/2009 por Ronaldo Moriyama a Carlos Roso, no qual ele afirma que, caso a MGE não tivesse assinado o MoU com Siemens, teriam participado junto a outras empresas e que foi dessa forma pois houve "acordo de mercados", do qual MGE e Siemens participaram. Ronaldo também diz que se a Siemens não cumprisse o acordo com MGE, estaria tirando de forma desleal no mínimo R\$ 92 milhões enquanto "todos os outros participantes ficaram com um mínimo de R\$ 120 milhões". Abaixo a íntegra do e-mail:

Documento 141

## Siemens

**From:** Ronaldo Moriyama <MGE TRANSPORTES/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/MORIYAMA.RON>  
**Sent:** 06/08/2009 03:30:22 +00:00  
**To:** Carlos A. Roso <MGE TRANSPORTES/FIRST ADMINISTRATIVE GROUP/RECIPIENTS/CARLOSROSO>  
**Subject:** Siemens

Alguns pontos:

A mge vem trabalhando nesse projeto com o cliente a quase 10 anos.

Caso não tivessemos assinado o MOU c a Siemens estaríamos participando com outras empresas. Houve acordo de mercadoa, inclusive com coordenador, a MGE e Siemens participaram do acordo. Quando a Siemens deixa de cumprir acordo com nossa empresa significa tirar de forma desleal u valor mínimo de 92 milhoes. Todos os outros participantes ficaram com um minimo de 120 milhoe

Dizer q a Siemens não esta cumprindo o acordo em função de preço tbem não é verdadeiro e fair. Conhecemos todos os custos e fornecedores do projeto. A MGE é muito competitiva no setor de serviços e a Siemens tem usado essa competitividade para os projetos onde participamos em com. Checamos nossos preços c Alstom, Bombardie, Tejofram e com o proprio cliente. Portanto esse argumento não é valido.

Quando percebemos q a Siemens não iria cumprir c o acordo com os 92 milhoes e para evitar um disputa judicial concordamos c os preços objetivos da Siemens, por sinal fora de proposito, n entanto achamos q deveríamos evitar a disputa, em função principalmente da importancia do pro os americanos estao dando bem como do delicado e critico contrato do metro DF.

Assim mesmo a Siemens novamente não cumpriu o q foi fechado e novamente assinado entre nossas empresas. Reuniao entre Paulo, Antal e Ronaldo.

O acordo não sendo cumprido, e em tratando de um valor tao significativo, CAT não aceita simplesmente receber a multa . Ja solicitou 2 legal opinions de advocacia de renome.

O proximo passo é o de auditoria nos cobtratos q temos em conjunto. Por que tal atitude da Si. Quais sao os contratos q temos em cjto? Quais sao os liabilities? A CAT ja determinou q a Ern Young comrce uma auditoria nos contratos no prox dia 14.

Achamos q isso não deveria ocorrer. A Mge foi obrigada, a pedido da Siemens, a realizar e con realizando pesados compromissos com o referido cliente. O principal envolvido é pessoa intima Primo.

Não deveríamos deixar isso acontecer. Depois de iniciado não teremos como segurar. Empresa americana é obrigada, em caso de tal infração, a denunciar p autoridades americanas e brasile. Nesse caso será ruim p nos como executivos e tbem p a Siemens.

É muito mais complicado do q o Paulo pensa. Avisamos algumas vezes p não aumentar ainda mais valor, no entanto, o Paulo não se sensibilizou.

Roso, acho importante vc colocar essas questoes p o Raul mesmo q seja na frente do Paulo. Ach o unico ponto q pode ser considerado.

Qquer duvido estou no celular.

Boa reuniao.

Abs

Ronaldo H. Moriyama

Diretór

MGE Transportes

Fone (5511) 4071-1234 ramal 113.

Fax (5511) 4076-1063

Email: ronaldo.moriyama@mgetransportes.com.br

Site: www.mgetransportes.com.br

387. Destaco que ao final do e-mail Ronaldo também menciona que estaria sendo desenvolvida uma auditoria nos contratos relativos à licitação das Linhas 1 e 3 e que ele achava que isso não deveria ocorrer porque poderia ser identificada uma infração, presumivelmente o próprio cartel, a qual empresas americanas [64] tinham a obrigação de denunciar. *In verbis*:

*"depois de iniciado não temos como segurar. Empresa americana é obrigada, em caso de tal infração, a denunciar para as autoridades americanas e brasileiras. Nesse caso será ruim p nós como executivos e também para a Siemens."*

388. Por fim, além de todos os documentos citados, a análise dos dados do procedimento licitatório confirma a efetiva implementação do acordo anticompetitivo.

389. Conforme documentos do procedimento licitatório, o Consórcio BT São Paulo apresentou documentos em desacordo com o edital [65] em todos os três lotes da concorrência, a indicar que não possuía capacidade técnica e financeira para adimpli-los. O não cumprimento de requisitos expressos e específicos constantes no edital indica uma participação apenas *pro forma* no certame, a fim de simular a concorrência.

390. Com a inabilitação do Consórcio BT São Paulo, nota-se que não houve disputa nos Lotes 2 e 3 da Concorrência nº 41377212, já que apenas um consórcio foi habilitado em cada lote, MTTrens e Reformas Metrô, respectivamente. Ademais, a diferença de preço entre os valores estimados pelo Metrô São Paulo e os valores inicialmente propostos pelos contratados, chegou a R\$ 70.353.360,10 [66], o que demonstra que, em decorrência de haver apenas competidores únicos em cada um dos lotes, eles puderam apresentar valores muito mais altos.

391. Observe-se que essa mesma dinâmica foi empregada na Concorrência nº 41377213, que dividiu o Lote 1 da Concorrência nº 41377212 em dois lotes (1A e 1B). Nessa licitação, o Lote 1B foi adjudicado para o único consórcio concorrente - BTT Linha Azul (Bombardier, Tejofran e Temoinsa), ou seja, Consórcio BT São Paulo em conjunto com a Temoinsa, conforme e-mails colacionados acima, que previam que ela iria ser contemplada pela divisão de mercado de alguma forma.

392. Ademais, no Lote 1A, também só houve um único consórcio concorrente, Consórcio MODERTREM (Siemens e Alstom), que obteve a sua adjudicação. Destaca-se que Siemens e Alstom, grandes multinacionais, compuseram consórcio para disputa desse único lote, não apresentando documentos para o Lote 1B da Concorrência nº 41377213, a corroborar, no contexto das demais provas, que tal desinteresse era resultado do conluio entre as empresas para divisão de mercado e alocação privada dessas licitações.

393. Na Concorrência nº 41377213 também verificou-se uma diferença de preço entre os valores estimados pelo Metrô São Paulo e os valores inicialmente propostos pelos contratados da ordem de R\$ 52.116.964,14<sup>[67]</sup>, o que demonstra que, novamente, a ausência de outros competidores em cada um dos lotes, permitiu a fixação de preços mais altos pelo cartel.

394. Ante todo o exposto, concluo que as Representadas **Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, IESA, MGE, MPE, Tejofran, Temoina e TTrans firmaram acordos com o fim de dividir o escopo dos certames das Linhas 1 e 3 realizados pelo Metrô de SP e fixar os preços das propostas, superfaturando os contratos e assim aumentando seus lucros, acordo este que foi implementado por meio da formação de consórcios e subcontratações, bem como pela apresentação de propostas de cobertura e não apresentação de documentos de habilitação básicos provocando sua desclassificação.**

### III.6.8. Aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM

395. Em 2009, a CPTM em conjunto com a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, publicou o edital da **Concorrência Internacional nº 8764083011**<sup>[68]</sup>, cujo objeto era a concessão administrativa para a prestação de serviços de manutenção preventiva, corretiva, revisão geral e a modernização da frota da Linha 8 – Diamante da CPTM.

396. O projeto compreendia a formação de uma parceria público-privada (“PPP”) para a aquisição de 24 trens de 8 carros cada, além de 20 anos de manutenção desses trens, bem como a reforma de 12 trens de 8 carros cada da Série 5000 (razão pela qual o projeto era citado como S5000) e 20 anos de manutenção desses, sendo 288 carros no total.

397. **Este projeto também foi objeto de acordo anticompetitivo com o fim de dividir o objeto da Concorrência Internacional nº 8764083011 entre as empresas (divisão de mercado) eliminando a concorrência no certame, e de fixar o preço das propostas, gerando sobrepreço no contrato e, assim, aumentando seus lucros.** Para a operacionalização do acordo os participantes utilizaram principalmente a **estratégia de formação de consórcios**.

398. Participaram dos acordos anticompetitivos relativos à concorrência para aquisição e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM as empresas **Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, MGE, Mitsui e Tejofran**, conforme se demonstrará a partir da análise das provas a seguir.

399. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações do procedimento licitatório, bem como uma linha do tempo dos seus principais acontecimentos:

Tabela 21. S5000 da CPTM – dados da licitação

Concorrência Internacional nº 8764083011			
Consórcios participantes	Consórcio vencedor	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
Consórcio Paulista (CAF Brasil Indústria e Comércio S.A., CAF S.A. e ICF S.A.)	Consórcio Paulista (CAF Brasil Indústria e Comércio S.A. – 1%/ CAF S.A. – 1%/ ICF S.A. – 98%)	R\$ 1.817.081.655,00	TOTAL: R\$ 1.802.440.214,02  CAF Brasil Indústria Comércio S.A.: R\$ 18.024.402,14  CAF S.A.: R\$ 18.024.402,14  ICF S.A.: R\$ 1.766.391.409,74

Figura 13. Linha do tempo – S5000 da CPTM



400. Inicialmente destaco que o projeto da Série 5000 foi o projeto de maior valor estimado dentre todos aqueles sob investigação no presente processo (considerados os valores à época do lançamento do edital, sem atualização monetária) e também aquele cujo contrato era de mais longa duração (20 anos), tendo em vista que se tratava de PPP que previa serviço de manutenção dos trens que seriam fornecidos. Tratava-se, portanto, de projeto de grande interesse dos players que atuavam no mercado.

401. Em que pese a magnitude dos projetos, as grandes empresas que atuavam com fabricação e manutenção de trens e metrô possuíam capacidade técnica para a execução do projeto sem a necessidade de formar consórcio. Prova disso é que apenas empresas do grupo CAF formam o consórcio vencedor. Também a Alstom teria capacidade de fornecer todo o escopo do projeto sem necessidade de se associar a outras empresas, como demonstrado pelo trecho destacado do e-mail reproduzido abaixo, obtido em busca e apreensão na sede da empresa:

Documento 137

**Re: Serie 5000**

**From:** CN=Thibault DESTERACT/OU=FR/OU=CRN/O=ALSTOM  
**To:** CN=Lulz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**CC:** 1. CN=Philippe DELLEUR/OU=FR/OU=CRN/O=ALSTOM@GA  
 2. Ramon Fondevila  
 3. CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**Subject:** Re: Serie 5000  
**Sent:** 2009-04-14 13:45:20.290000 UTC  
**Embedded graphics:** 2

Me parece interesante profundizar el dialogo con CCR/MTVias.

Roberto esta en SPaulo estas dos semanas. Porque no lo llamas y te reunes con el, sin compromiso...

Yo se que algun competidor esta a full detras de esto (CAF?, Suzuki?) y "sozinhos" perderemos de nuevo...

Abrazos,

ThD

Lulz-Fernando FERRARI/BRSAO01/Transport/ALSTOM [Embedded image (gif), 79x16, size 0 bytes]

Commercial Sales & Marketing

Téléphone: 55 11 3643 2007

14/04/2009 10:42 a.m.

Thibault  
 DESTERACT/FR/CRN/ALSTOM@GA

Philippe DELLEUR/FR/CRN/ALSTOM@GA  
 Ramon Fondevila, Wagner  
 RIBEIRO/BRSAO01/Transport/ALSTOM@GA

Re: Serie 5000[Link to #0 Desteract Actus]

Thibault , bom dia.

Estamos colhendo as informações finais com o cliente CPTM hoje de manhã. Eles estão com algumas dúvidas e decisões a tomar antes de oficializar o concurso.

Do ponto de vista de fomento , trata-se de um escopo que podemos executar sózinhos ( 24 trens novos , reforma de 12 trens e manutenção por 30 anos ).

Necessitamos encontrar um investidor ( Já tive reunião com a ALUPAR , do grupo ALUSA , que estão interessados).

.

Entendo que o BNDES pode financiar os veículos novos e talvez até mesmo a reforma ( temos que checar).

Estivemos também com a CCR , que está estudando o projeto e imagino que queiram ficar com a parte de manutenção(penso que com Metrovias junto).

Outros itens estratégicos seria melhor falarmos pessoalmente.

Um abraço,

LFF

Tradução livre:

"Eu sei que algum competidor está full atrás disto (CAF?, Suzuki?) e sozinho perderemos de novo".

402. Contudo, mesmo que tal autonomia esteja comprovada, tal fato não é por si só suficiente para entender pela ilegalidade das condutas. Ainda que seja de alguma forma um desvirtuamento do propósito para o qual o instituto do consórcio foi criado, o que caracteriza a ilegalidade da conduta das empresas é o uso do consórcio, bem como de subcontratações, explicitamente com a função de implementar uma divisão de mercado do projeto com o fim de eliminar a competição do certame, como restará demonstrado após a análise dos documentos a seguir. Os contatos ocorreram entre empresas pertencentes a grupos (ou consórcios) diferentes que se reuniram para participar da licitação. A intenção real de tais contatos era alcançar um "acordo global" que beneficiasse a todos os concorrentes e simulasse a competição.

403. Nesse sentido, cito o **Documento 143, e-mail interno da Alstom**, apreendido na sede da empresa, de **01/09/2009**. Trata-se de mensagem enviada por Cesar Ponce a Ramon Fondevila, Luiz Ferrari e Antonio Porto antes da entrega das propostas, no qual ele menciona que Bernard Gonnet (Alstom) estava em contato com "CAT" (MGE)[69], sobre a licitação da S5000. Cesar Ponce diz ter esclarecido à CAT que o "convite" feito à CAF buscava dividir o capital e ao mesmo tempo eliminar um competidor, demonstrando assim que se tratava de uma proposta de associação entre as empresas para eliminar a concorrência ("No que se refere ao "convite" dos boinas,[70] lhes expliquei que não há nada acordado, que buscávamos dividir o capital e eliminar, ao mesmo tempo, um concorrente. Ele entendeu."). Abaixo a íntegra do documento:

Documento 143



**Serie 5000**

**From:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** 1. CN=Ramon FONDEVILA/OU=BRSAO06/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
2. CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**CC:** antonio.oporto@transport.alstom.com  
**Subject:** Serie 5000  
**Sent:** 2009-09-01 14:09:05.650000 UTC

Bernard Gonnét está en contacto con CAT hast el viernes. Necesitamos saber para mañana cuales son los cambios que está habiendo en los pliegos.

CAT tiene los mismos problemas que nosotros con el equity. No querrian ir a más del 20%. Les interesa la parte de rehabilitación (le he dicho que tal vez todo sean trenes nuevos al final) y sobre todo el mantenimiento.

En cuanto a la "invitación" a los boinas le he explicado que no hay nada acordado, que buscabamos 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.

Saludos/Regards/Cordialement  
CPL

Tradução livre:

*"Bernard Gonnét está em contato com a CAT até sexta-feira. Precisamos saber para amanhã quais são as mudanças que estão ocorrendo nas concorrências.*

*CAT tem os mesmos problemas que nós em relação ao capital. Não queriam ir com mais de 20%. Interessa-lhes a parte de reforma (lhes disse que talvez sejam todos trens novos ao final) e sobre toda a manutenção.*

*No que se refere ao "convite" dos boinas, lhes expliquei que não há nada acordado, que buscávamos dividir o capital e eliminar, ao mesmo tempo, um concorrente. Ele entendeu. Tenho que ligar antes de quinta-feira à noite com as mudanças na RFP."*

404. Demonstrando a existência de três grupos diferentes interessados na licitação tem-se **e-mail interno da Alstom** enviado por Cesar Ponce a Wagner Ribeiro e outros, em **18/09/2009**. No e-mail ele afirma que os três grupos seriam: a) Bombardier + Siemens + Tejofran + Mitsui; b) Caf; e c) Alstom + MGE. Para contemplar todos os interessados, menciona que duas alternativas principais estavam sendo discutidas. A primeira delas seria a realização de uma oferta única envolvendo todas as partes interessadas, sendo 1/3 do capital para cada (trens novos: Bombardier e CAF; Renovação + alguns equipamentos: Alstom). A segunda possibilidade seria a da realização de duas ofertas na concorrência: Alstom contra um grupo formado Bombardier e CAF e um grupo financeiro fornecendo 40% do capital. Nesse caso haveria uma divisão da parte "industrial" entre CAF, Alstom (MGE com a parte de manutenção). Menciona ainda reunião entre Alstom e CAF agendada para a segunda-feira seguinte:

Documento 144 [\[71\]](#)

**S 5000**

**From:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** 1. CN=Luiz-Fernando  
 FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 2. CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**CC:** 1. CN=Ramon FONDEVILA/OU=BRSAO06/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 2. antonio.oporto@transport.alstom.com  
**Subject:** S 5000  
**Sent:** 2009-09-18 10:27:32.410000 UTC

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.

Saludos/Regards/Cordialement  
 CPL

405. Na mesma linha, comentando as duas possibilidades de acordo aventadas, veja-se abaixo outro e-mail apreendido na Alstom, enviado em 19/09/2009, por Cesar Ponce de Leon para Luiz Fernando Ferrari e Wagner Ribeiro, com cópia para outros da Alstom, que menciona, ainda, uma reunião com o Sr. Agenor Marinho (CAF):

Documento 145 [72]

**Mi mail sobre S 5000**

**From:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** 1. CN=Luiz-Fernando  
 FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 2. CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**CC:** 1. CN=Ramon FONDEVILA/OU=BRSAO06/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 2. antonio.oporto@transport.alstom.com  
**Subject:** Mi mail sobre S 5000  
**Sent:** 2009-09-19 15:34:47.900000 UTC

Espero que lo hayais entendido.

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

La solución de juntarse todos tiene para mí 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 via 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.

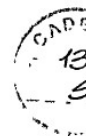
Saludos/Regards/Cordialement  
 CPL

406. Nesse documento consta que a intenção de reunir todos os concorrentes em um único projeto tinha o problema de explicar ao cliente só existir uma única oferta, o que demonstra que essa não era uma configuração esperada e muito menos necessária para o projeto.

407. Ademais, no documento acima resta clara a conduta concertada entre as empresas a fim de alocar o escopo dessa licitação e evitar a competição, conforme pode ser observado por meio das "soluções" propostas: "se os novos trens são para nós [Alstom] e C, acho difícil que B e S aceitem. A segunda solução (C e nós + MGE + financeiro) me parece mais viável. Mas haverá concorrência a não ser que S jogue a toalha".

408. Dias depois, em **21/09/2009**, dando sequência ao e-mail supracitado, Wagner Ribeiro (Alstom) relata a reunião havida com Agenor Marinho (CAF), informando que a opção de juntar todas as empresas em uma proposta única havia sido descartada, tendo sido acordado, em princípio, um arranjo para a "opção 2". Note-se, também, que a coordenação, como em outros casos, não se dava apenas na formação do consórcio, mas em ações coordenadas que afetavam a licitação, como a solicitação de prorrogação. Abaixo a íntegra do e-mail:

## Documento 145

**Res: Mi mail sobre S 5000**

**From:** CN=Luiz-Fernando  
FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**Subject:** Res: Mi mail sobre S 5000  
**Sent:** 2009-09-21 20:42:53.160000 UTC

Em 3 partes iguais.

----- Mensagem original -----

**De:** Wagner RIBEIRO

**Enviada em:** 21.09.2009 22:39 CEDT

**Para:** Cesar PONCE-DE-LEON

**Cc:** Ramon FONDEVILA; Antonio OPORTO; Luiz-Fernando FERRARI

**Assunto:** Res: Mi mail sobre S 5000

Ola Cesar,

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.

Saludos.

Wagner

409. Ainda sobre a avaliação das duas opções de organização do acordo anticompetitivo tem-se os Documentos 147, 147,1 e 148, os quais não exporei aqui por economia processual.

410. Novos avanços da negociação são registrados em e-mail interno da Alstom de 28/10/2009, em que Cesar Ponce de Leon relata que seu "amigo" (da CAF) falaria com a Siemens (referida como "los rubios"<sup>[73]</sup>) sobre uma proposta de divisão do projeto e que, caso eles não concordassem, a CAF pretendia participar sozinha, como de fato acabou ocorrendo. Os dois e-mails da cadeia encontram-se transcritos abaixo:

## Documento 150

**Re: S 5000**

**From:** CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSAC001/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>  
**CC:** 1. antonio.oporto@transport.alstom.com  
 2. CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAC001/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 3. CN=Ramon FONDEVILA/OU=BRSAC006/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**Subject:** Re: S 5000  
**Sent:** 2009-10-28 12:07:45.810000 UTC  
**Embedded graphics:** 1

Bom dia Cesar,

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.

Saludos,

Wagner

Cesar PONCE-DE-LEON/ESMAD01/Transport/ALSTOM / Embedded: image.gif (38x10 size 0 bytes)

VP BO IBAM

Phone: + 34 91 334 58 77  
 Móvil +34 612825734  
 cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com  
 26/10/2009 09:20

Luiz-Fernando  
 FERRARI/BRSAC001/Transport/ALSTOM@GA,  
 Wagner  
 RIBEIRO/BRSAC001/Transport/ALSTOM@GA

Ramon  
 FONDEVILA/BRSAC006/Transport/ALSTOM@GA,  
 antonio.oporto@transport.alstom.com

S 5000

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 iré a muerte.

Verificad in situ si Agenor confirma la postura.

Si no hay prorroga no hay forma de hacer nada.

Saludos/Regards/Cordialement  
 CPL

Por fim, consegui falar com meu amigo. Esperam uma resposta dos loiros hoje ou amanhã. A proposta que fizeram é a que temos falado sempre: cada um ter a mesma participação, mas para os loiros seria renovar os existentes.

**Nós dois pensamos que os loiros vão dizer que não. Se isso se confirmar, meu amigo quer ir sozinho e irá até a morte.**

**Verifica in situ se o Agenor confirma a postura.**

**Se não houver prorrogação não há forma de fazer nada. (grifos nossos)**

Bom dia Cesar,

**Recebemos a informação que os boinas falaram com os loiros por telefone e não chegaram a nenhuma conclusão.** A contra-proposta dos loiros foi de 1/3 para os boinas e os loiros se responsabilizam por resolver os 2/3 restantes.

Saludos

Wagner

Tradução livre:

*"Por fim, consegui falar com meu amigo. Esperam uma resposta dos loiros hoje ou amanhã. A proposta que fizeram é a que temos falado sempre: cada um ter a mesma participação, mas para os loiros seria renovar os existentes. Nós dois pensamos que os loiros vão dizer que não. Se isso se confirmar, meu amigo quer ir sozinho e irá até a morte. Verifica in situ se o Agenor confirma a postura. Se não houver prorrogação não há forma de fazer nada. Wagner Ribeiro: "recebemos a informação que os boinas falaram com os loiros por telefone e não chegaram a nenhuma conclusão. A contra-proposta dos loiros foi de 1/3 para os boinas e os loiros se responsabilizam por resolver os 2/3 restantes".*

411. O documento acima demonstra as reiteradas tentativas das empresas para a celebração de um acordo global no qual cada grupo obtivesse a mesma participação, bem como que elas poderiam executá-lo individualmente, mas negociavam o acordo com o fim de eliminar a concorrência no certame. Ademais, o documento confirma que a CAF já havia anunciado que participaria sozinho se não houvesse acordo com todos, atitude esta que gerava apreensão nos demais porque não haveria tempo hábil para apresentarem propostas isoladas se não houvesse prorrogação que, ao fim, foi precisamente o que ocorreu, de modo que o Consórcio Paulista foi o único participante.

412. Contudo, houve ainda nova tentativa de alocar todos os interesses, como demonstrado por e-mail de 13/11/2009 (Documento 152), **apreendido na Mitsui**, enviado por Renato Hayato Yanagisawa (Mitsui) para Masao Suzuki (também Mitsui), Carlos Levy e Nelson Cabral (ambos Bombardier), Paulo Alvarenga e Marco Missawa (ambos Siemens), Manuel Carlos do Rio Filho e Telmo Giolito (ambos Tejofran), além de outros funcionários da Mitsui. Na mensagem ele comunica que está enviando "simulação de escopo" conforme havia sido conversado em reunião naquele mesmo dia. Em anexo envia planilha (Documento 152,1) com a simulação de cenários de divisão de mercado da licitação para a S5000, como se observa no documento colacionado abaixo:

**Documento 152,1**



**CPTM No.8 PPP Project** date 13/11/2009  
Scope of Work & Participation

1 NPV	NPV	BNDES	Debt	Equity	% of total Scope	USD Mil
New Car supply	335.9	80%	268.7	67.2	40%	
Rehabilitation	109.2	80%	87.4	21.8	13%	53%
Maintenance (actual)			0.0	0.0	0%	
Maintenance (new)	260.5	0%	0.0	260.5	31%	
Maintenance (reh)	130.3	0%	0.0	130.3	16%	47%
	835.9		356.1	479.8	100%	
2 DER	R\$ 1'630	R\$ 2'038				
	0.57398773					

3 Scope and Equity	Mitsui (v)	Siemens	Bombardier	Tejofran	CAF	Total	
New Car supply	10.0%	20.0%	0.0%	0.0%	70.0%	100.0%	30.00%
Rehabilitation	33.0%	0.0%	37.0%	30.0%	0.0%	100.0%	100.00%
Maintenance (actual)							0.00%
Maintenance (new)	0.0%	30.0%	0.0%	0.0%	70.0%	100.0%	30.00%
Maintenance (reh)	27.0%	0.0%	28.0%	45.0%	0.0%	100.0%	100.00%

4 Participation to SPE equity and scope split	Mitsui (v)	Siemens	Bombardier	Tejofran	CAF	Total	
New Car supply	34	67	-	-	235	336	ok
Rehabilitation	36	-	40	33	-	109	ok
Maintenance (new)	-	78	-	-	-	78	error
Maintenance (reh)	35.2	-	36.5	58.6	182	313	ok
	104.8	145.3	76.9	91.4	417.5	835.9	error
per equity/scope	12.5%	17.4%	9.2%	10.9%	49.9%	100%	

1.95 Equity in US \$  
2.732 Equity in EUR

**CPTM No.8 PPP Project** date 13/11/2009  
Scope of Work & Participation

1 NPV	NPV	BNDES	Debt	Equity	% of total Scope	USD Mil
New Car supply	335.9	80%	268.7	67.2	40%	
Rehabilitation	109.2	80%	87.4	21.8	13%	53%
Maintenance (actual)			0.0	0.0	0%	
Maintenance (new)	260.5	0%	0.0	260.5	31%	
Maintenance (reh)	130.3	0%	0.0	130.3	16%	47%
	835.9		356.1	479.8	100%	
2 DER	R\$ 1'630	R\$ 2'038				
	0.57398773					

3 Scope and Equity	Mitsui (v)	Siemens	Bombardier	Tejofran	CAF	Total	
New Car supply	6.0%	24.0%	0.0%	0.0%	70.0%	100.0%	30.00%
Rehabilitation	33.0%	0.0%	37.0%	30.0%	0.0%	100.0%	100.00%
Maintenance (actual)							0.00%
Maintenance (new)	4.0%	26.0%	0.0%	0.0%	70.0%	100.0%	30.00%
Maintenance (reh)	27.0%	0.0%	28.0%	45.0%	0.0%	100.0%	100.00%

4 Participation to SPE equity and scope split	Mitsui (v)	Siemens	Bombardier	Tejofran	CAF	Total	
New Car supply	20	81	-	-	235	336	ok
Rehabilitation	36	-	40	33	-	109	ok
Maintenance (new)	10	68	-	-	-	78	error
Maintenance (reh)	35.2	-	36.5	58.6	182	313	ok
	101.8	148.3	76.9	91.4	417.5	835.9	error
per equity/scope	12.2%	17.7%	9.2%	10.9%	49.9%	100%	

1.95 Equity in US \$  
2.732 Equity in EUR

**CPTM No.8 PPP Project** date 13/11/2009  
Scope of Work & Participation

1 NPV	NPV	BNDES	Debt	Equity	% of total Scope	USD Mil
New Car supply	335.9	80%	268.7	67.2	40%	
Rehabilitation	109.2	80%	87.4	21.8	13%	53%
Maintenance (actual)			0.0	0.0	0%	
Maintenance (new)	260.5	0%	0.0	260.5	31%	
Maintenance (reh)	130.3	0%	0.0	130.3	16%	47%
	835.9		356.1	479.8	100%	
2 DER	R\$ 1'630	R\$ 2'038				
	0.57398773					

3 Scope and Equity	Mitsui (v)	Siemens	Bombardier	Tejofran	CAF	Total	
New Car supply	10.0%	30.0%	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%	40.00%
Rehabilitation	33.0%	0.0%	37.0%	30.0%	0.0%	100.0%	100.00%
Maintenance (actual)							0.00%
Maintenance (new)	10.0%	30.0%	0.0%	10.0%	50.0%	100.0%	50.00%
Maintenance (reh)	30.0%	0.0%	30.0%	40.0%	0.0%	100.0%	100.00%

4 Participation to SPE equity and scope split	Mitsui (v)	Siemens	Bombardier	Tejofran	CAF	Total	
New Car supply	34	101	-	-	202	336	ok
Rehabilitation	36	-	40	33	-	109	ok
Maintenance (new)	26	78	-	26	-	130	error
Maintenance (reh)	39.1	-	39.1	52.1	130	261	ok
	134.8	178.9	79.5	110.9	331.8	835.9	ok
per equity/scope	16.1%	21.4%	9.5%	13.3%	39.7%	100%	

1.95 Equity in US \$  
2.732 Equity in EUR

413. Por fim, cito como último documento de extrema relevância na comprovação do acordo colusivo no âmbito do Projeto S5000, sequência de e-mails internos da Alstom dos dias 24-25/11/2009, três dias antes da entrega da proposta pela CAF. Inicialmente, Luiz Fernando Ferrari atualiza os colegas sobre as novas tentativas de acordo com o consórcio da Siemens, que dependiam da Alstom para conseguir apresentar uma proposta. Também fala na necessidade de um pedido conjunto das empresas pela prorrogação do prazo para apresentação das propostas:

## Documento 154 - parte I [74]

Luiz-Fernando FERRARI/BRSAO01/Transport/ALSTOM [ Embedded image (gif), 19x19, size 0 bytes ]

Enviado por: Rosa MOURA [ Embedded image (gif), 19x19, size 0 bytes ]

Commercial Sales & Marketing

Teléfono: 55 11 3643 2007

24/11/2009 20:10

Xavier  
BOISGONTIER/FRSTO01/Transport/ALSTOM@GA,  
Cesar PONCE-DE-  
LEON/ESMAD01/Transport/ALSTOM@GA

Ramon  
FONDEVILA/BRSAO06/Transport/ALSTOM@GA,  
Wagner  
RIBEIRO/BRSAO01/Transport/ALSTOM@GA

Séries 5000

Dears,

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.

Best Regards,

LFF

414. Em resposta, Cesar Ponce de Leon (Alstom) comenta sobre a intenção da CAF de participar sozinha em razão da não configuração de um "acordo global" e questiona os colegas sobre a possibilidade de tentar viabilizar um acordo incluindo a Caterpillar e Siemens. Segundo ele, as chances da Alstom sozinha com a CAF apresentando proposta isolada são muito baixas, pois a CAF apresentaria preços competitivos, sendo a última chance de acordo uma união com a Siemens com obtenção de uma prorrogação:

## Documento 154- parte II [75]

De: Cesar PONCE-DE-LEON

Enviada em: 25.11.2009 08:51 CET

Para: Luiz-Fernando FERRARI

Cc: Ramon FONDEVILA; Rosa MOURA; Wagner RIBEIRO; Xavier BOISGONTIER

Assunto: Re: Séries 5000

Luiz Fernando,

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 I have 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 acomodi

I support the idea of asking for a postponement in coordination with S.

Saludos/Regards/Cordialement  
CPL

415. Essa resposta evidencia que as empresas mantiveram contatos até o último momento com vistas a atingir um acordo global e, apenas diante do insucesso das tratativas anticompetitivas, a CAF optou por apresentar proposta individual, o que realmente ocorreu.

416. Ante todo o exposto, resta comprovado que as empresas concorrentes, interessadas em participar do projeto de reforma e manutenção dos trens da Série 5000 da CPTM, quais sejam, Siemens, Alstom, Bombardier, CAF, MGE, Mitsui e Tejofran, estabeleceram contatos para celebração de um acordo global, destinados à formação de um único consórcio com o fim de eliminar a concorrência do certame.

417. De fato, corroborando os documentos analisados, os dados do procedimento licitatório apontam que todas as empresas apresentaram o pedido de prorrogação, os quais foram negados. Em face dessa negativa, apenas a CAF teve tempo hábil para apresentar proposta, como já era previsto e as empresas Alstom, MGE, Mitsui, Tejofran, Siemens e Bombardier não apresentaram proposta.

418. Ressalto que no momento da apresentação da proposta, a CAF tinha conhecimento de que as demais não teriam tempo hábil para elaborar propostas próprias de modo que ela seria a única concorrente. Assim, não por acaso a **proposta da CAF foi de R\$ R\$ 1.802.440.214,02** (SEI 0557557), portanto,

**apenas 0,1% menor que o valor estimado pela CPTM.** A proposta, portanto, parece arriscada num ambiente efetivamente competitivo. Este fato, somado às demais provas analisadas indicam, a meu ver, que a CAF possivelmente obteve vantagem decorrente da adjudicação do contrato o qual, consequentemente foi superfaturado, ainda que talvez menos do que teria sido caso o acordo geral tivesse sido bem-sucedido.

### III.6.9. Aquisição de trens para os metrô de Porto Alegre (Trensurb) e Belo Horizonte (CBTU)

419. Em 2012, a Empresa de Trens Urbanos (Trensurb), de Porto Alegre/RS, e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), de Belo Horizonte/MG, lançaram editais de licitação para aquisição de 15 e 10 trens, respectivamente.

420. A Licitação nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC realizada pela CBTU, ocorreu na modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC, na forma presencial, e previa: (i) o fornecimento de ferramentas especiais para manutenção dos equipamentos, sistemas e Trens de Unidade Elétrica (TUEs); (ii) o fornecimento de peças sobressalentes e material de consumo para uso durante o período de garantia; (iii) o fornecimento de conjuntos completos de chaves e ferramentas operacionais e de manutenção; e (iv) a aquisição de 10 TUEs, com quatro veículos, totalizando o fornecimento total de 40 carros que fariam o trecho da Linha 1 do metrô de Belo Horizonte.

421. A Licitação nº 001/2012, promovida pela Trensurb, de Porto Alegre/RS, também ocorreu na modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC, na modalidade presencial e compreendia: (i) a aquisição de 15 Trens Unidade Elétricos (TUEs), de 4 carros cada um; e (ii) o fornecimento de projeto, equipamentos sobressalentes, materiais, mão-de-obra para montagem e testes, transporte, treinamento, garantia e demais condições, para operar na Linha 1 do Trecho São Leopoldo – Novo Hamburgo.

422. **Estes dois projetos foram objeto de acordo anticompetitivo entre as empresas Alstom e CAF, com o objetivo de eliminar a concorrência nos dois certames e, assim, fixar o preço das propostas, maximizando ilegalmente seus lucros.** Para a operacionalização do acordo os participantes utilizaram principalmente a estratégia de formação de consórcios.

423. Abaixo apresento uma tabela resumindo as principais informações dos procedimentos licitatórios, bem como uma linha do tempo dos seus principais acontecimentos:

Tabela 22. CBTU e Trensurb – dados das licitações

Licitação	Consórcios que apresentaram proposta	Consórcio vencedor	Valor estimado pelo órgão	Valor inicialmente contratado (sem aditivos)
CBTU nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC	Consórcio Frota BH (Alstom/CAF)	Consórcio Frota BH (Alstom - 6,86%/ CAF - 93,14%)	R\$ 173.187.091,09	TOTAL: R\$ 162.226.415,10  Alstom: R\$ 11.128.732,08  CAF: R\$ 151.097.683,02
Trensurb nº 001/2012	Consórcio Frota POA (Alstom/CAF)	Consórcio Frota POA (Alstom - 87,3%/ CAF - 12,7%)	R\$ 244.000.000,00	TOTAL: R\$ 243.756.000,00  Alstom: R\$ 212.798.988,00  CAF: R\$ 30.957.012,00

Figura 14. Linha do Tempo – CBTU e Trensurb

#### LEGENDA

CBTU  
Trensurb



424. Conforme se observa a partir da linha do tempo acima, as licitações promovidas pela CBTU e Trensurb ocorreram concomitantemente, tendo, inclusive, as datas para apresentação de propostas uma diferença de apenas oito dias (Trensurb ocorreu em 31/10 e CBTU em 08/11). Esse cenário permitiu que as empresas interessadas nesses dois certames se utilizassem dessa concomitância para usar uma licitação como moeda de troca para a outra, que mais lhe interessava, ou seja, de realizar uma compensação.

425. De acordo com documentos apreendidos nas diligências de busca e apreensão, as empresas Alstom e CAF realizaram ajustes anticompetitivos no âmbito desses dois projetos com o fim principal de eliminar a concorrência e dividir as licitações entre elas, o que foi implementado por meio da formação de dois consórcios entre as empresas: um para a licitação de Porto Alegre, denominado “Consórcio POA” e outro para a licitação de Belo Horizonte, o “Consórcio

Frota BH". Destaca-se que o acordo anticompetitivo foi celebrado a fim de que as empresas não competissem entre si e auferissem vantagem indevida nessas licitações.

426. Em razão do ajuste, o escopo de cada projeto foi dividido identicamente em 93,14% e 6,86% para cada empresa, alternando-se apenas os projetos para os quais os percentuais se aplicavam, ou seja: se a Alstom ficasse com 93,14% da licitação em Porto Alegre, a empresa ficaria com 6,86% do escopo do projeto em Belo Horizonte.

427. 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.

428. Conforme depreende-se dos documentos enviados pela CBTU e acostados aos autos, tal divisão foi efetivamente implementada pelas empresas na licitação de Belo Horizonte.

429. Na RDC nº 002-2012/GALIC/CBTU-AC, promovida pela CBTU, o Consórcio Frota BH, formado pelas empresas Alstom e CAF, dividiram sua participação da seguinte forma (fl. 857, SEI 0207120):

CLÁUSULA QUARTA - PARTICIPAÇÃO

4.1. As PARTES participarão nos direitos e obrigações decorrentes do presente Termo de Compromisso na seguinte proporção:

CAF - 93,14% (noventa e três inteiros e quatorze centésimos por cento)

ALSTOM - 6,86% (seis inteiros e oitenta e seis centésimos por cento)

430. Quanto a licitação realizada pela TRENSURB, embora as empresas não tenham efetivamente atingido as porcentagens de 93,14% e 6,86%, observa-se que os valores finais se aproximam muito, conforme depreende-se do Termo de compromisso de Constituição de Consórcio apresentado (fl. 1921 SEI 0208562 e 0208563):

CLÁUSULA QUARTA - PARTICIPAÇÃO

4.1. As PARTES participarão nos direitos e obrigações decorrentes do presente Termo de Compromisso na seguinte proporção:

ALSTOM - 87,3% (oitenta e sete inteiros e três décimos por cento)

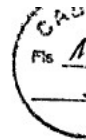
ALSTOM - 12,7% (doze inteiros e sete décimos por cento)

431. Comprovando o quanto dito cito a **troca de e-mails interna da Alstom** intitulada "Trensurb / CBTU BH: Acordo" de 06/11/2012, apreendida na **sede da empresa**, em que se discutem os processos licitatórios da CBTU e da Trensurb. O foco dos e-mails é precisamente a parceria da Alstom-CAF. Na mensagem, Bertrand Delpierre sugere que a participação da CAF na Trensurb seja limitada a 12%, ao que Michele Viale responde que, se a CAF não aceitasse esse número, haveria duas alternativas: (i) a Alstom participar sozinha com menor margem bruta; ou (ii) não apresentar uma oferta. Isso demonstra que a Alstom tinha a possibilidade e capacidade técnica para participar sozinha da licitação. Confirmando esse entendimento tem-se a mensagem enviada por Marco Contin que, então, informa que a CAF é o único concorrente da Alstom e, se a empresa decidir ir sozinha, a CAF fará o mesmo e assim **teriam uma "guerra de preços" que não beneficiaria nenhuma das duas empresas**. A própria forma como a Alstom se refere à CAF indica a intenção de conluio naquele momento: "até agora não temos um concorrente (exceto CAF)". Ou seja, a CAF era tratada como um potencial concorrente apenas se o acordo falhasse. Abaixo a íntegra do documento:

Documento 200 [76]

**ENC: RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement**

**From:** BASAGLIA Cesar <MMS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/BASAGLIA CESAR3C31569F-4A26-4FEB-ACA6-BA6264291F08>  
**Sent:** 11/6/2012 6:05:13 PM +00:00  
**To:** RIBEIRO Wagner <MMS/EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/RECIPIENTS/RIBEIRO Wagner46bb827b-d044-4043-95f8-19806c776ae3>  
**Subject:** ENC: RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement



**De:** CONTIN Marco  
**Enviada em:** terça-feira, 6 de novembro de 2012 16:04  
**Para:** VIALE Michele  
**Cc:** BUSSERY Henri; DUFOSSE Philippe; DELPIERRE Bertrand; BASAGLIA Cesar  
**Assunto:** RES: RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement

Michele

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 Boggle 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

Best Regards

Marco Contin



**De:** VIALE Michele  
**Enviada em:** terça-feira, 6 de novembro de 2012 15:50  
**Para:** FERRARI Lutz-Fernando; DUFOSSÉ Philippe; DELPIERRE Bertrand; BASAGLIA Cesar  
**Cc:** CONTIN Marco; RIBEIRO Wagner  
**Assunto:** R: RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement

**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.**

Michele

---

**De:** FERRARI Lutz-Fernando  
**Enviado:** martedì 6 novembre 2012 18:46  
**A:** DUFOSSÉ Philippe; DELPIERRE Bertrand; BASAGLIA Cesar  
**Cc:** CONTIN Marco; RIBEIRO Wagner; VIALE Michele  
**Oggetto:** Res: RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement

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

LFF

---

**De:** DUFOSSÉ Philippe  
**Enviada em:** Tuesday, November 06, 2012 05:42 PM  
**Para:** DELPIERRE Bertrand; BASAGLIA Cesar  
**Cc:** CONTIN Marco; RIBEIRO Wagner; FERRARI Lutz-Fernando; VIALE Michele  
**Assunto:** RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement

Note that it shall read 12 % of the 244 MBRL → 29,28 MBRL

---

**De :** DELPIERRE Bertrand  
**Envoyé :** mardi 6 novembre 2012 18:39  
**À :** BASAGLIA Cesar  
**Cc :** CONTIN Marco; RIBEIRO Wagner; FERRARI Lutz-Fernando; DUFOSSÉ Philippe; VIALE Michele  
**Objet :** RE: Trensurb / CBTU BH: Agreement

Dear Cesar,

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.

Rgds

Bertrand

De : BASAGLIA Cesar  
 Envoje : mardi 6 novembre 2012 18:34  
 À : DUFOSSE Philippe  
 Cc : DELPIERRE Bertrand; CONTIN Marco; RIBEIRO Wagner; FERRARI Luiz-Fernando  
 Objet : Trensurb / CBTU BH: Agreement

CONFIDENTIAL

Phillpe,

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

Trensurb = 33 MBRL (bogies)

CBTU-BH = 12,23 MBRL (ATC)

Rgds

César

432. Reforçando o caráter anticompetitivo do acordo discutido no e-mail anterior e confirmando que a CAF efetivamente concordou com a proposta, tem-se o e-mail "Divisão de Escopo", apreendido na Alstom também de 06/11/ 2012 (Documento 201), dois dias antes da data para a entrega de proposta da licitação promovida pela CBTU. Nesse e-mail, Agenor Filho (CAF) envia a 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 TRENURB, conforme escopo em anexo, é de R\$ 33.000.000,00 (trinta e três milhões de reais).*

*Acreditamos que assim tenhamos chegado ao valor possível para ambas as empresas o que nos permitirá assinar o acordo.*

*Em breve estaremos enviando nossos comentários ao acordo.*

*Face ao mínimo tempo disponível para agilizarmos todos os procedimentos solicitamos uma resposta o mais rápido possível.*

433. E, em anexo, encaminha a divisão (destaque nosso):

DIVISÃO DE ESCOPO						
<b>TRENURB - 15 TUE's</b>		Alstom = 209.508	CAF = 34.493	Empresa	Valor Venda	%
244.000		85,9%	14,1%		kr\$	Orçamento
Escopo total do fornecimento, exceto truques e engates				Alstom	209.508	85,9%
Fornecimento de truques completos (exceto motores) para 15 trens de 4 carros cada com 50% de motorização incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação				CAF	27.000	11,1%
Fornecimento dos sistemas completos de engate automático e semi-permanentes para 15 (quinze) trens de 4 (quatro) carros cada, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação				CAF	5.850	2,4%
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo				CAF	1.643	0,7%
<b>CBTU/BH - 10 TUE's *</b>		Alstom = 30.408	CAF = 133.204	Empresa	Valor Venda	%
163.612		18,6%	81,4%		kr\$	Orçamento
Escopo total do fornecimento, exceto tração e ATC				CAF	133.204	81,4%
Fornecimento de 20 equipamentos ATC incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação				Alstom	11.460	7,0%
Fornecimento de 10 conjuntos de tração completos com motores (sem redutores) para 10 trens de 4 carros cada com 50% de motorização, incluindo projeto, documentação, manuais, treinamento, supervisão de montagem e testes, sobressalentes e garantia, sem instalação e integração dos motores aos truques				Alstom	17.500	10,7%
Gerenciamento do fornecimento de menor escopo - 5% do escopo				Alstom	1.448	0,9%

\* Orçamento calculado a partir do orçamento divulgado na A.Pública (kr\$ 3.221/carro sem impostos) acrescido dos impostos IPI=0% / PIS +Cofins=9,25% + ICMS=12%. Não considerada a diferença da alíquota inter-estadual do ICMS

434. Note-se que, embora a entrega de propostas para a licitação promovida pela Trensurb tenha ocorrido exatos seis dias antes do envio do e-mail, faltavam apenas dois dias para a entrega das propostas técnica e comercial para a CBTU. Isto posto, o documento comprova que as empresas combinaram uma alternância quanto ao tamanho de sua participação nos consórcios de cada uma das licitações, na medida em que, conforme visto nos e-mails anteriores, elas sabiam que seriam as únicas concorrentes do certame.

435. Diante do exposto, não restam dúvidas de que as Representadas Alstom e CAF realizaram acordo anticompetitivo, com vistas a maximizar seus lucros nas duas licitações, notadamente através da formação de consórcio, quando ambas poderiam executar os projetos sozinhas e, assim, concorrer.

436. É possível fazer tal afirmação na medida em que o documento acima comprova que a Alstom poderia participar sozinha das licitações e que, em suas próprias palavras, formou o consórcio para: "evitar uma guerra de preços que não é boa nem para nós [Alstom], nem para eles [CAF]". Com o acordo, cada empresa ficou com uma parcela maior da realização do escopo de uma das licitações (na CBTU, a CAF ficou com a maior parte da realização do projeto e, na

TRENSURB, foi a vez da Alstom) e assim não competiram em termos de preço em nenhuma delas. Embora haja poucas provas da conduta neste projeto, vale lembrar que 1) a prova existente é bastante contundente; 2) há provas indiretas (o formato da divisão dos consórcios e a ausência de concorrência na licitação); e 3) havia já a essa época um longo e recorrente histórico de cartelização neste setor, o que não me deixa dúvida de que também nesses projetos houve acordo com o propósito específico de eliminar a concorrência.

437. Ante todo o exposto, conclui-se que as **empresas CAF e Alstom atuaram de maneira coordenada nas licitações da CBTU e TRENSURB, de nºs 002/2012 e 001/2012, respectivamente, com vistas a eliminar a competição e elevar o preço final dos projetos.**

### III.6.10. Projetos afetados e o sucesso dos acordos anticompetitivos

438. A seguir apresento uma tabela que indica o sucesso ou fracasso dos acordos anticompetitivos em cada projeto, bem como a diferença percentual entre o valor inicialmente contratado e o preço estimado pelo órgão no edital.

**Tabela 23. Sucesso e fracasso dos acordos anticompetitivos em cada projeto**

Projeto	Acordos bem sucedidos?	Motivo para a frustração dos acordos	Diferencia % entre o valor contratado e o preço de referência
Linha 5 do Metrô SP	Sim	N/A	
1ª Rodada de Manutenção da CPTM	Sim	N/A	+3,25%
2ª Rodada de Manutenção da CPTM	Sim	N/A	-0,1%
3ª Rodada de Manutenção da CPTM	Não	Tentaram dois arranjos diferentes para o acordo mas no fim não conseguiram "acomodar" todos os interessados então houve concorrência	-16%
Programa Boa Viagem	Sim	N/A	+1%
Extensão da Linha 2 do Metrô	Sim	N/A	+4%
Metrô DF	Não*	O contrato foi alocado para o consórcio conforme acordado, mas as subcontratações acordadas não aconteceram, por motivo desconhecido.	-13%
Aquisição 320 e 64 carros	Não	As sucessivas tentativas de acordo não foram bem-sucedidas porque a CAF não participou do acordo e apresentou proposta mais competitiva	+25%
Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô SP	Sim		-6,4%
Série 5000 da CPTM	Não	Houve contatos entre os concorrentes até o último momento que antecedeu a apresentação das propostas com o fim de acordar consórcios e valores a serem apresentados, mas a CAF decidiu ao final trair o acordo, o que deixou os demais despreparados para concorrer sozinhos e assim a CAF foi a única a se habilitar. Destaca-se que ela possivelmente tinha conhecimento de que seria a única concorrente o que provavelmente explica a proposta com diferença ínfima com relação ao valor de referência	-0,8%
Trensurb/CBTU	Sim	N/A	-3%

### III.7. Um único cartel e as múltiplas licitações afetadas

439. A partir do exposto até o momento, resta comprovado que houve acordos anticompetitivos em diversas licitações públicas ao longo de mais de dez anos relativas a projetos para aquisição de trens e sistemas auxiliares ou para a manutenção de trens ou metrô em quatro estados brasileiros.

440. A pluralidade de licitações, bem como a existência de diversos órgãos licitantes e estados envolvidos, contudo, não exige que tais condutas, em cada uma das licitações, seja tratada de forma isolada. Ao contrário, o tratamento dos acordos anticompetitivos para cada licitação como uma diversidade de condutas, ou como uma conduta única, vai depender da existência de outras condições que criem (ou não) uma conexão entre esses acordos, fazendo-se necessário tratá-los de forma unificada. É preciso identificar se há uma coerência no tratamento conjunto dos acordos específicos de cada licitação.

441. Em que pese a SG/Cade já ter feito esclarecimentos nesse sentido, dada a importância do tema, bem como o fato de haver muitas defesas que levantam esse argumento, questionando a unicidade do cartel sob investigação, retomarei este ponto, explanando meu entendimento em consonância com aquele exarado pela SG/Cade, bem como pelos órgãos pareceristas (MPF/Cade e ProCade) sobre a existência de um **único e amplo cartel que durou de 1999 a 2013 e afetou pelo menos 26 licitações.**

442. A seguir explico de forma detalhada os elementos que, a meu ver, conferem esse caráter de unicidade ao cartel.

#### i) Negociações conjuntas e compensações entre licitações

443. Começo pelo elemento mais comumente utilizado para identificar condutas em diferentes licitações como pertencentes a um mesmo cartel: a existência de compensações entre licitações e a negociação conjunta de vários certames.

444. Destaco que embora este seja o elemento mais utilizado na jurisprudência antitruste, ele não é o único ou sequer o mais importante para denotar a unicidade de uma conduta.

445. A estratégia de compensação consiste no comprometimento entre as empresas de fornecer cobertura uma para outra em diferentes licitações, como uma troca, para garantir o sucesso da divisão de mercado. Assim, em um exemplo, a empresa A se abstém de apresentar proposta na licitação 1 para que a empresa B ganhe e, em troca, B apresenta uma proposta de cobertura na licitação 2 para que A ganhe.

446. Essa estratégia pode, de fato, ser extremamente efetiva em determinados setores, a depender do número de licitações que são feitas por ano e, em especial, que são feitas simultaneamente ou dentro de um curto intervalo de tempo. Contudo podem ser ineficientes e de difícil execução em outros casos, como entendo ser a situação de licitações envolvendo a aquisição e manutenção de material rodante e sistemas auxiliares para trens e metrôs. Isso porque: (i)

se trata de serviços cujo único cliente é a administração pública; (ii) poucas cidades do país contam com uma malha relevante dessa modalidade de transporte urbano, de modo que há poucos órgãos licitantes e, conseqüentemente, poucas licitações (quando comparado a outros mercados); e, ainda (iii) como se observa das licitações afetadas e descritas anteriormente, há uma diferença de tempo considerável entre elas, as quais são raramente concomitantes.

447. Feitas essas considerações, passo à análise das compensações e negociações conjuntas identificadas a partir da análise do conjunto probatório.

448. Nesse sentido destaco inicialmente a existência de compensações (ou ao menos promessas de compensações) entre os **projetos de Reforma das Linhas 1 e 3 do Metrô SP e o Projeto para aquisição de 320 e 64 carros (S7000 e S7500) da CPTM**.

449. Há documentos, alguns inclusive já mencionados na análise dos projetos anteriormente, que demonstram que no momento das negociações acerca das licitações da CPTM para aquisição dos 320 carros, já se sabia que em breve ocorreria a licitação da própria CPTM para aquisição de mais 64 carros, bem como a licitação do Metrô para Reforma das linhas 1 e 3 (que à época se pensava ser de 102 e não de 108 carros) e, assim, havia tentativas de alocação e discussões conjuntas dessas licitações para eventuais compensações.

450. Nesse sentido, é o **Documento 101,1, apreendido na Alstom**. Trata-se de **anexo a e-mail interno da empresa**, contendo análise (aparentemente feita pela própria Alstom) de problemas técnicos e financeiros das propostas apresentadas pela CAF à CPTM. Ao final do documento, há uma proposta de divisão de escopo no sentido de que as licitações referentes às Linhas 1 e 3 do Metrô deveriam ser adjudicadas à Alstom e que a concorrência para aquisição de 320 carros da CPTM fosse dividida entre Alstom, CAF e Rotem. Destaca-se que, na data de envio do e-mail, as propostas do certame de 320 carros já haviam sido apresentadas, de modo que Alstom e CAF eram concorrentes, mas o resultado final ainda não havia sido declarado, e o outro certame ainda não havia ocorrido. Abaixo trecho do documento:

#### Documento 101,1

##### Sugestão de Divisão de Escopo:

- **17 trens (102 carros de passageiros) para o Metrô SP – adjudicar para Alstom Brasil**
- **40 trens (320 carros de passageiros) para a CPTM – dividir em tres partes entre Alstom , ROTEM e CAF**

451. No mesmo sentido é o **Documento 116, também apreendido na Alstom**, que consiste em **e-mail interno** no qual Cesar Ponce afirma que conversou com seu amigo da CAF ("amigo boina") e informou que o problema era a Siemens ("los rubios"), que queria tração e truques tanto para os 320 carros quanto para as Linhas 1 e 3 da CPTM, indicando que havia negociação associada desses dois projetos. Abaixo a íntegra do e-mail:

#### Documento 116

## Re: 320 COCHES - CONFIRMACIÓN "NO OBJECTION"

**From:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** 1. CN=Ramon FONDEVILA/OU=BRSAO06/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 2. CN=Antonio OPORTO/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**CC:** CN=Luiz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**Subject:** Re: 320 COCHES - CONFIRMACIÓN "NO OBJECTION"  
**Sent:** 2008-05-05 21:23:47.350000 UTC

He hablado con mi amigo boina. Dice que todo el problema son los rubios que quieren traccion y bogies para 102 y 320. Dice que tambien amigo amarillo esta amenazando con liminar.

Estaria de acuerdo en que acompañemos en 64 y que a cambio hablemos amicalmente de mantenimiento y rehab. No estaba seguro de No objection. Sale de viaje pero debo llamar Luis mañana. Pide ayuda con rubios.

Saludos/Regards

CPL

(Sent from my BlackBerry)

Tradução livre:

"Falei com meu amigo boina. Ele disse que todo o problema são os "loiros" que querem tração e bogies para 102 e 320. Disse que também o amigo "amarelo" está ameaçando com uma liminar. Estaria de acordo com acompanharmos em 64 e que, com alguma mudança, falemos amigavelmente sobre manutenção e reabilitação. (...) Pede ajuda com os "loiros"."

452. Já com relação à compensação existente entre a aquisição de trens para o Metrô Belo Horizonte (CBTU) e a aquisição de trens para o Metrô de Porto Alegre (Trensurb), conforme já extensamente demonstrado no item III.6.9 do voto, houve negociação conjunta desses projetos pelas empresas Alstom e CAF, com o objetivo de garantir os contratos que mais interessavam a cada uma.

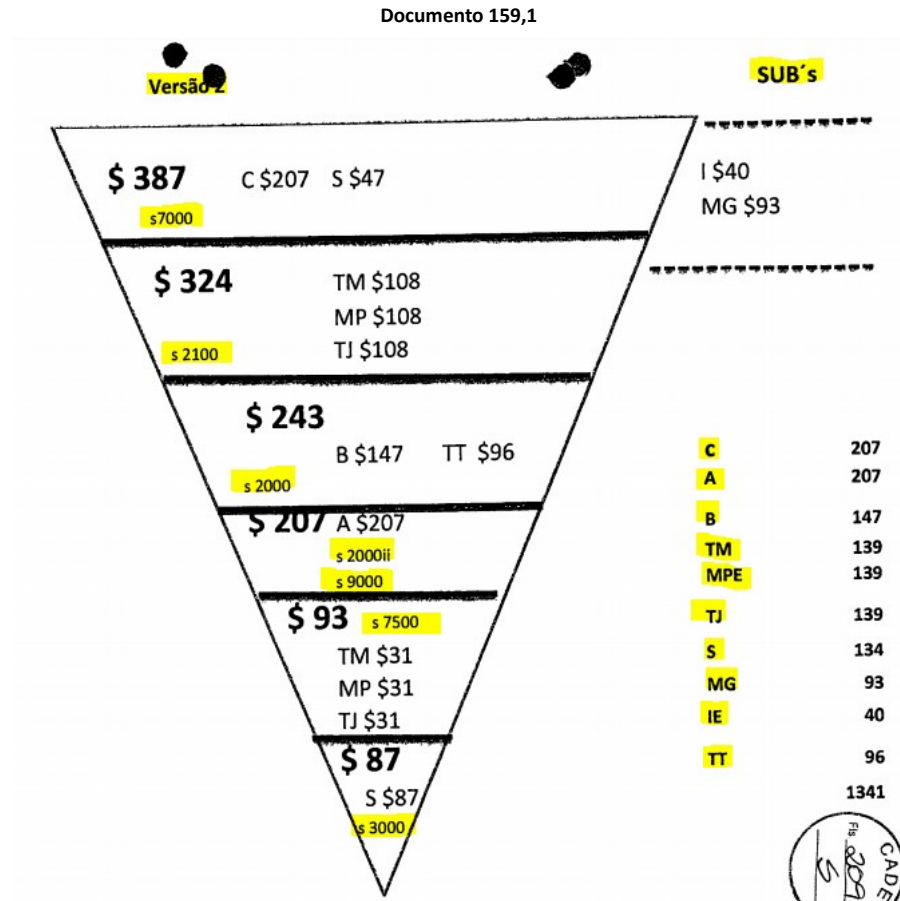
453. CAF e Alstom se consorciaram em ambos os certames, com o fim explícito de eliminar a competição entre elas e permitir que cada uma ganhasse quase que inteiramente o objeto de uma das licitações, tanto que, em uma delas, a CAF teve participação no consórcio de mais de 93% e na outra a Alstom teve participação de mais de 87%. Em outras palavras, o conluio nessas licitações só ocorreu porque as duas empresas sabiam que seriam as únicas concorrentes em ambos e queriam garantir que não haveria competição e que elas seguramente teriam a adjudicação conforme seus interesses.

454. Tendo em vista que essa análise já foi feita, por uma questão de economia processual não repetirei aqui a análise dos documentos.



455. Por fim, ressalto que para além da compensação entre projetos, não é trivial a existência de negociação conjunta e/ou compensação entre licitações dentro de um mesmo projeto, tendo em vista que não necessariamente elas se desenvolviam exatamente nas mesmas datas, como se vê a partir das linhas do tempo colocadas ao longo do mérito. Nesses casos, em todos os projetos em que há múltiplas licitações que ocorreram quase simultaneamente ou com um interregno de tempo razoável – i.e., uma não terminou antes da outra começar (como nas Linhas 1 e 3, por exemplo) – houve negociação conjunta e compensação.

456. Nesse sentido são os Documentos 159, 159,1 e 159,2, apreendidos na Temoinça, que registram negociações para todas as concorrências da 3ª rodada (Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000, 7500 e 9000) da CPTM. Nos três documentos, há uma pirâmide invertida, segmentada a partir da licitação de maior valor até a de menor valor, as quais são devidamente alocadas a empresas ou consórcios, havendo inclusive a indicação das subcontratações que seriam feitas. Tendo em vista que elas são indicadas como versões 1, 2 e 3 e datam de meses diferentes, pressupõe-se a partir do conjunto probatório, que registram o avanço das negociações entre concorrentes. A seguir, a título exemplificativo, apresento o Documento 159,1:



457. Cito ainda o Documento 114, apresentado pelas Signatárias. Trata-se de e-mail interno da Siemens em que se menciona a discussão entre CAF e Alstom para alocação das duas concorrências, relativas à aquisição de 320 e 64 carros da CPTM:

**Documento 114**

Enviado: 20 de abril de 2008 - 4:22:05  
Assunto: AW: 080418 Situação da CPTM (!!!)

Olá Sr. Harfst, no Brasil foi discutida com a CAF uma possível divisão do escopo. A CAF ainda gostaria de uma divisão em trens completos que nós recusamos categoricamente. Isto foi informado pela última vez à CAF há 3 semanas. Estive com o Sr. Dill na semana passada para que ele entrasse em contato com a CAF.

Paralelamente recebemos o convite da Rotem para trabalharmos juntos também com o objetivo de desqualificar a CAF. Isto também é do conhecimento da CAF. Estive na segunda-feira desta semana na Rotem e "mantive a bola no ar." Espero que isto seja suficiente por enquanto. O senhor receberá outras informações por meio do Sr. Dill.

Saudações LoMue

Saudações  
Lothar Müller

Siemens AG  
Setor Industrial  
TS SET SM  
Duisburger Str. 145  
47829 Krefeld  
Tel.: +49 (2151) 450-8969  
Celular: +49 (172) 1085853  
mailto:lothar.a.mueller@siemens.com

Siemens Aktiengesellschaft: Presidente do Conselho de Supervisão: Gerhard Cromme; Diretoria Executiva: Peter Loescher, Diretor-Presidente; Wolfgang Dehen, Heinrich Hiesinger, Joe Kaeser, Erich R. Reinhardt, Hermann Requardt, Siegfried Russwurm, Peter Y. Solmssen; Sedes: Berlim e Munique; Registro no cadastro de comércio: Berlim Charlottenburg, HRB 12300; Munique, HRB 6684; WEEE-Reg.- No. DE 23691322

-----Mensagem original-----

De: Harfst, Nils-Thorsten  
 Para: Lothar Dill  
 Para: Sr. Lothar Mueller  
 Enviado: 19 de abril de 2008 00:17  
 Assunto: 080418 Situação da CPTM (III)

Caros senhores,

Ocupado com a preparação da visita de algumas empresas comerciais japonesas na próxima semana, o Sr. Sens me pediu para me informar com os senhores sobre a situação junto à CPTM. Seria possível os senhores me darem algum *feedback* até o dia 21 de abril?(o adiamento do prazo de entrega da proposta já foi aprovado?)  
 OBRIGADO!

**CPTM-EMLTs: 320 carros + 80 (64) adicionais**

- Resultado do protesto contra a decisão da CAF ainda pendente.
- Decisão de "No Go" para a TR;
- Abordagem da SET e BG tbd / Sr. Müller
- Reunião com a CAF em 6 de março de 2008

Saudações

Nils-Thorsten Harfst

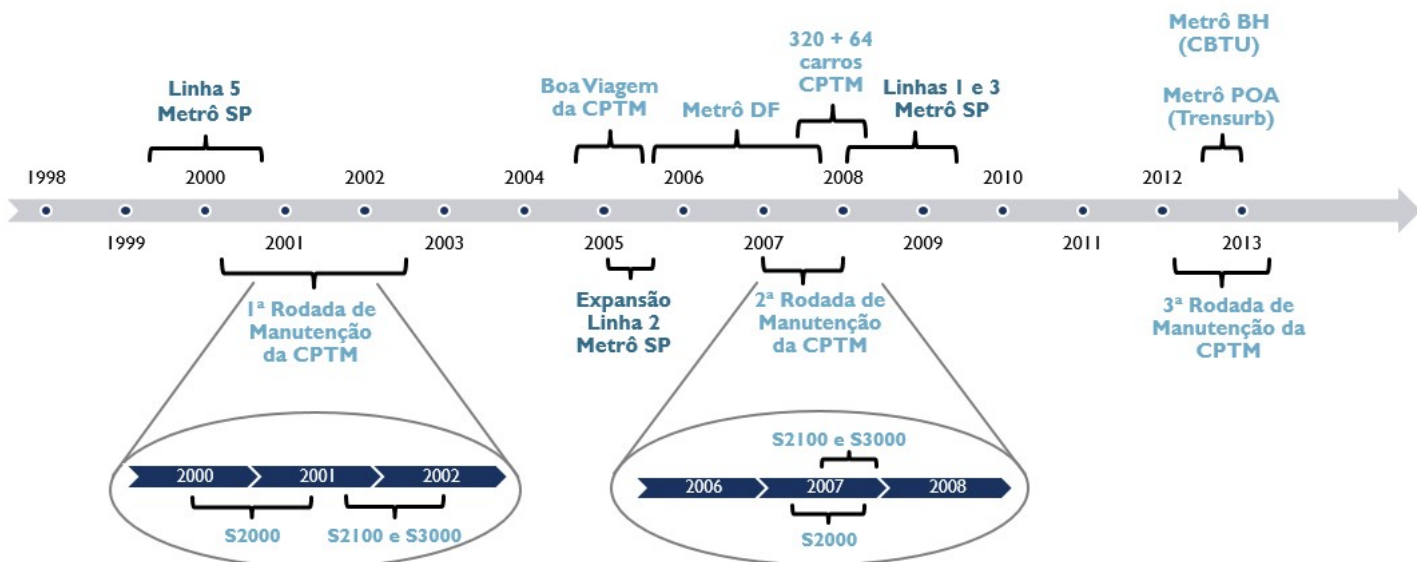
Siemens AG  
 Setor Industrial  
 I MO BD  
 Werner-von-Siemens-Str. 67  
 91052 Erlangen  
 Tel.: +49 (9131) 7-24858  
 Fax: +49 (9131)7-26531  
 Celular: +49 (172) 5340595

458. As Representadas, em sede de defesa, ou não reconhecem as compensações acima, ou, mesmo quando as reconhecem argumentam que elas são insuficientes para concluir-se pela existência de um cartel único.

459. Tal argumento não merece acolhida. Primeiro, pelo motivo já exarado, de não ser este o único nem o mais importante elemento que permite à autoridade antitruste tratar a conduta sob análise de forma unificada, ainda que seja o mais comumente utilizado. Ademais, é importante notar que há uma explicação razoável para a ausência de mais compensações e negociações conjuntas para além das identificadas acima, que é o distanciamento temporal entre as licitações.

460. É possível notar pela linha do tempo abaixo que licitações de projetos diferentes raramente eram concomitantes ou sequer próximas temporalmente, o que é razoável tendo em vista o mercado afetado pela conduta, no qual o único contratante é o agente público e as licitações de grande porte, considerando o valor dos bens e serviços envolvidos e, em menor número, considerando as cidades/estados brasileiros que possuem infraestrutura construída para trens e metrô.

Figura 15. Linha do tempo: lançamento dos editais e apresentação de propostas



Fonte: elaboração própria

461. Esse fato dificulta ou até mesmo impossibilita o uso desse tipo de estratégia de compensação, pois acordos sobre licitações não concomitantes são instáveis por natureza, uma vez que, por exemplo, a empresa contemplada no primeiro certame não tem incentivo para ceder, participando do acordo na próxima licitação, pois já conseguiu o que queria, forçando os membros do cartel a recorrerem a outras estratégias. Esta é, muito provavelmente, razão para o uso mais extensivo pelo cartel de subcontratações do que de compensações.

462. Para não deixar qualquer dúvida, recorro novamente ao caso de AIS nacional, no qual também eram utilizadas subcontratações e compensações, mas no qual as compensações eram mais relevantes do que no caso ora investigado, precisamente pela multiplicidade de certames simultâneos ou temporalmente muito próximos, que davam sentido ao uso desta estratégia, fato este inexistente no presente cartel, conforme ficou evidente a partir da linha do tempo acima.

463. Ademais, volto a apontar que as licitações de um mesmo projeto eram sempre negociadas de forma coletiva, ainda que não fossem simultâneas, reforçando a tese aqui defendida de que a razão para a ausência de mais compensações e negociações conjuntas está fortemente relacionada à distância temporal entre as licitações.

464. Portanto, resta comprovado o primeiro dos elementos que permitem tratarmos os acordos específicos para licitações como uma única conduta, qual seja, a existência de compensações e negociações conjuntas de licitações para divisão de mercado entre os membros do cartel.

**ii) Os principais projetos e as Rodadas da CPTM como fio condutor do conluio**

465. Como já se buscou demonstrar no item III.6.2., as três rodadas de manutenção da CPTM, que envolveram as Séries 2000, 2100, 3000, 2070, 7000 e 75000 evidenciam uma **clara continuidade dos acordos anticompetitivos**, um *animus*, uma *pré-disposição*, ainda que implícita, das empresas envolvidas de, na iminência de novas licitações com aquele objeto, reunirem-se do mesmo modo que fizeram anteriormente, com o fim de dividir as licitações. Assim, é clara a existência de um mesmo acordo que é apenas "renovado" ao longo das rodadas.

466. Nesse sentido, apenas a título exemplificativo, retomo o Documento 163, já analisado, que demonstra o link entre a 2ª e 3ª Rodadas. Trata-se de planilha apreendida na CAF, com divisão do escopo da 3ª Rodada de manutenção da CPTM entre as diversas empresas. Na primeira folha constam as participações das empresas Siemens, Alstom, CAF, Bombardier, Temoinsa, Tejofran e MPE (em termos percentuais e em quantidade de carros) nos contratos da 2ª Rodada - S2000, S2100 e S3000, que naquele momento chegavam ao fim, e a indicação de uma "nova divisão" para a terceira rodada, bem como uma comparação de quanto cada empresa ganharia ou perderia de uma rodada para a outra, demonstrando assim que se tratava de uma atualização de um antigo acordo.

**Documento 163**

<b>Serie 3000</b>	40	b
%		
SIEMENS	100%	40
<b>Serie 2100 (Consortio Comafep)</b>	144	
%		
ALSTOM	17,33%	25
CAF	17,33%	25
BOMBARDIER	17,33%	25
TEMOINSA	16%	23
TEJOFRAN	16%	23
MPE	16%	23
<b>Serie 2000 (Consortio Cobraman H)</b>	120	
%		
ALSTOM	35%	42
CAF	35%	42
BOMBARDIER	30%	36

A → 2100 (-25)  
 C → 2100 (-25)  
 80-100  
 76

**RESUMEN DE REPARTO**

	coches	coches actuales	coches flota nueva	cambia la situac actual	total nuevo reparto total coches
SIEMENS	40	40		13	53
ALSTOM	67	67	120	-25	162
CAF	67	67	384	-25	426
BOMBARDIER	61	61			61
TEMOINSA	23	23		13	36
TEJOFRAN	23	23		12	35
MPE	23	23		12	35
	304	304	504	0	808

fab serie 2000 320  
 CAF serie 2070 48  
 A/B/C serie 3000 72  
 Alstom serie 3000 64  
 CAF serie 7500 504

# Pequenas

CADE/SP  
 23/08  
 116

A ABRE LA MANO EN LOS 2100  
C ABRE LA MANO EN LOS 2100

**RESUMEN**

	coches	coches actuales	coches flota nueva	cambia la situac actual	<b>NUESTRA POSICION</b> total coches
S	40	40		13	53
A	67	67	120	-25	162
C	67	67	384	-25	426
B	61	61			61
TEM	23	23		13	36
TEJ	23	23		12	35
MPE	23	23		12	35
	304	304	504	0	808

Tradução livre:

"A abre mão nos 2100 e C abre mão nos 2100"

467. Note-se que há, entre cada uma das Rodadas de Manutenção, que ocorreram, respectivamente, nos períodos de 2000 a 2002, 2006 a 2007 e 2011 a 2013, intervalos relevantes de tempo, de modo que elas marcam tanto o momento inicial dos acordos (em conjunto com a licitação da Linha 5 do Metrô SP) quanto o momento final (terminando pouco depois dos projetos da Trensurb e CBTU), formando assim, um **fio condutor de toda a conduta**.

468. Destaco, ademais, que tais projetos estão entre os de maior valor dentre os projetos afetados, como se observa na tabela abaixo, tendo, portanto, relevância acentuada para o cartel. Outros dois projetos de maior valor que ocorreram em momentos próximos (Aquisição de 320 carros (S7000) e 64 carros (S7500) pela CPTM e Reforma dos trens das Linhas 1 e 3 do Metrô SP) também estão interligados.

469. Disso se pode concluir que, possivelmente, estes cinco projetos seriam o *core* do cartel, ou seja, aqueles para os quais a atenção e maiores recursos dos membros do cartel estariam voltados, sendo os demais alocados conforme era possível, porém de menor relevância.

**Tabela 24. Os projetos afetados por ordem de valor total estimado**

Projeto	Valor total estimado pelo órgão licitante (em R\$)
Aquisição e manutenção de trens da Série 5000	R\$ 1.817.081.655,00
3ª Rodada Manutenção da CPTM	R\$ 1.338.730.496,50
Aquisição de 320 carros (S7000) e 64 carros (S7500)	R\$ 1.292.349.004,68
Reforma dos trens das Linhas 1 e 3	R\$ 1.109.037.438,16
2ª Rodada Manutenção da CPTM	R\$ 549.300.000,00
Linha 5 (Lilás)	R\$ 511.050.725,74
1ª Rodada Manutenção da CPTM	R\$ 448.410.000,00
Programa Boa Viagem - Parte do PQRM	R\$ 380.513.000,00
Aquisição de trens para os metrô de Porto Alegre e Belo Horizonte	R\$ 244.000.000,00
Aquisição de trens para os metrô de Porto Alegre e Belo Horizonte	R\$ 173.187.091,09
Extensão da Linha 2 (Verde)	R\$ 138.716.824,30
Metrô Distrito Federal	R\$ 82.245.669,83

470. Este é, portanto, um outro elemento de continuidade identificado, o qual, em que pese não evidenciar qualquer compensação entre os projetos, demonstra a conexão entre eles em razão do seu objeto e consequente pré-disposição implícita, porém sempre presente, dos membros do conluio em fazer novos acordos de divisão de mercado e fixação de preços.

### iii) Os participantes do acordo e o contato frequente entre concorrentes

471. Além das conexões entre projetos, seja pela existência de compensações entre licitações de um mesmo projeto, compensações entre diferentes projetos ou, como é o caso das Rodadas de Manutenção da CPTM, de um elemento de atualização e renovação de um mesmo acordo, outro elemento unificador dos acordos é a **identidade de seus participantes e a identificação de uma clara liderança do cartel**.

472. Não obstante não haver identidade completa de todos os participantes em cada acordo específico, o que de fato é de se esperar, há um **núcleo duro de participantes** que pouco varia de um acordo para outro, ou cuja variação é explicada por fatores econômicos estranhos ao acordo, e outros participantes "laterais" que têm ciência e optam por participar dos acordos, mas que não possuem grande poder negocial dentro do cartel.

473. Quanto à liderança do cartel, após detida análise do conjunto probatório, entendo que tal papel é evidentemente ocupado pela empresa Alstom.

474. A Alstom não apenas é a **única empresa que participou do conluio em todos os projetos afetados**, como há diversas provas demonstrando que a empresa **iniciava e incentivava** a realização dos acordos de forma veemente, bem como exercia um **papel coordenador** do cartel, que em alguns casos foi compartilhado ou delegado às empresas de consultoria.

475. Há inclusive indícios de que ela **influenciava até mesmo na elaboração dos editais**, com vistas inclusive a facilitar a implementação dos acordos anticompetitivos e excluir concorrentes conforme seus interesses. Em que pese eventual influência ou manipulação do edital não ser infração a ser investigada e punida pelo Cade, os documentos nos quais há menção a esta prática demonstram que em razão deste "poder" ela tinha ainda maior capacidade de barganha no âmbito do cartel sendo, portanto, mais um elemento que a colocava em uma posição de superioridade e permitia que ela direcionasse seus termos de forma a contemplar os membros do cartel.

476. Destaco que, **dos 248 documentos** identificados como prova do acordo anticompetitivo pelo meu gabinete, **178 envolvem a Alstom e 60 deles foram apreendidos na sede da empresa**.

477. A seguir trago alguns documentos que evidenciam a Alstom enquanto iniciadora e coordenadora dos acordos anticompetitivos, comprovando assim seu papel de liderança no conluio.

478. Como primeiro exemplo, trago o documento o **Documento 4**, comunicação interna da Siemens de 09/03/2000, antes da formação do Consórcio SISTREM em que são propostas alternativas a serem consideradas para o projeto da Linha 5, sendo uma delas a divisão do escopo da Siemens (identificada como VT) com os outros concorrentes. Destaco que esta opção indica que a divisão se daria "sob liderança da Alstom". *In verbis*:

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

(Documento 4, grifos nossos)

479. Além de menções mais explícitas, o protagonismo da Alstom também é evidenciado pelo seu papel nas tratativas, por exemplo, como centralizadora das informações concorrencialmente sensíveis trocadas e organizadora das propostas para operacionalização do acordo.

480. Nesse sentido é o Documento 19, relativo à 1 Rodada de Manutenção da CPTM, e-mail interno da CAF onde afirma-se que a Alstom teria enviado aos demais a planilha de "divisão financeira" (divisão de mercado) com relação à qual todos deveriam fazer comentários e devolver para ela. Abaixo a íntegra do e-mail:

#### Documento 19

"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

Tradução livre:

*"Com todo respeito, tenho que indicar que nem Wagner e nem Agenor estão preparados/informados para atender estas negociações, as mesmas que temos coordenado desde a Espanha e que na CAF-Brasil somente o Uribe conhece. Por agora não se preocupem.*

*Segundo informações do Murilo, a reunião será no dia 10, ou no dia 15. A liderança e o acompanhamento devem ser entregues ao Uribe da representação espanhola.*

*Sonia, entendo que você está você está informado ao Uribe de todos os e-mails que envio a ele?"*

481. Similar é o documento 45, relativo ao projeto de Extensão da Linha 2 do Metrô SP. Trata-se de documento apreendido na Alstom que demonstra as tratativas com empresas concorrentes. Trata-se de e-mail enviado pela Alstom a empresas do seu próprio consórcio e do consórcio concorrente solicitando

informações comerciais do consórcio concorrente com vistas a elaborar sua proposta para o certame. Novamente, a empresa envia as planilhas a serem preenchidas e indica a data na qual elas devem ser devolvidas com as informações para a Alstom. Neste documento, é possível notar que era a Alstom que coordenava as tratativas entre os consórcios para implementação do acordo:

## Documento 45

Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CM... Página 1 de 3

## Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE

**From:** CN=Julio LEITAO/OU=BRSO01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** 1. edson.assini@siemens.com  
 2. edyval.campanelli@bbrail.com  
 3. marcelo.zugarar@br.transport.bombardier.com  
 4. ehira@ttrans.com.br  
**CC:** 1. CN=Wagner RIBEIRO/OU=BRSO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
 2. CN=Francisco PERRONI/OU=BRSO01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA  
**Subject:** Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE  
**Sent:** 2005-02-10 16:25:55.380000 UTC  
**Attachments:** 1. 20-01-05 PLANILHA FINAL DE PREÇO DE VENDAS - COM IMPOSTOS (consorcio).xls  
 2. Planilha Informativa Alíquota Impostos e Classificação Fiscais.xls

**Embedded graphics: 4**

**Also found in:** (\$All)/Solicitação de Informações para Elaboração de Proposta Comercial - Linha 2 - CMSP - CONSÓRCIO LINHA VERDE [EC6]

Prezados Senhores,

Com 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 possamos elaborar os procedimentos para apresentação do preço final da oferta.

Arquivos que seguem para serem preenchidos:

**1) Planilha de Preço de Venda:**

- arquivo 20-01-05 PLANILHA FINAL DE PREÇO DE VENDAS - COM IMPOSTOS (consorcio).xls

Obs:- Nesse arquivo estão todos os pacotes de sistemas solicitados pelo cliente, onde deverá ser imputado os valores relativo ao escopo de fornecimento de cada empresa.

[Embedded WMF, 4.5in x 0.46in, size 3KB ][Embedded BMP, 432x47x8]

**2) Planilha de Impostos Incidentes para Formação do Preço de Venda e Planilha de Classificação Fiscais:**

- arquivo PLANILHA INFORMATIVA ALÍQUOTA IMPOSTOS E CLASSIFICAÇÃO FISCAIS

Obs:- Deverá ser indicado quais os impostos incidentes sobre a venda dos produtos com suas respectivas alíquotas como também as classificações fiscais IPI.

[Embedded WMF, 3.3in x 0.46in, size 3KB ][Embedded BMP, 320x47x8]

482. Também com relação ao projeto de Extensão da Linha 2, tem-se o Documento 38, que consiste em anotações feitas por Everton Rheinheimer (Siemens), a respeito de reunião entre as empresas Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour e TTrans para definir a formação dos consórcios que concorreriam no certame. Note-se que há algumas formações possíveis, mas seja qual fosse a formação escolhida há a indicação de que "em todos os três casos o Consórcio 1 seria o vencedor", sendo o consórcio 1 aquele liderado pela Alstom:

## Documento 38

**Linha 2**

- 1) A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:
- Devido aos atestados de Sinalização e PCL, **Alstom e Bombardier não podem** ficar no mesmo consórcio.
  - Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, **Alstom e TTrans não podem** ficar no mesmo consórcio.
  - Devido ao atestado de Baixa Tensão, **Siemens e TTrans não podem** ficar no mesmo consórcio.
- 2) Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções / composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

**Solução 1**

Consortio 1: Alstom + Siemens  
 Consortio 2: Bombardier + B. Beatty + TTrans

**Solução 2**

Consortio 1: Alstom + B. Beatty  
 Consortio 2: Bombardier + Siemens + TTrans

**Solução 3**

Consortio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty  
 Consortio 2: Bombardier + TTrans

Em todas os três casos, o Consortio 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 Média Tensão executados na Extensão Norte. Com este atestado, prescindiríamos do atestado da Balfour Beatty para os sistemas de Tração e Média Tensão para a formação dos dois consórcios, levando a seguinte composição:

**Solução 4**

Consortio 1: Alstom + Siemens  
 Consortio 2: Bombardier + TTrans

Esta alternativa não é considerada viável.

- 4) Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 às 09:30 hrs. para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

483. Por fim, merece destaque e-mail interno da Alstom (Documento 70), que trata de estratégia para articular a divisão das Séries 2000, 2100 e 3000 entre as empresas interessadas na 2ª Rodada de Manutenção da CPTM. No e-mail, a Alstom indica que estava articulando o acordo primeiro com as maiores empresas, para depois conversar com as demais. *In verbis*: “Estamos conversando primeiro entre os 4 grandes, para depois tentar ajustar a participação das empresas médias – Tejofran, IESA, MGE e Temoinsa”.

**Documento 70****Re: Mauricio Memoria**

**From:** CN=Luz-Fernando FERRARI/OU=BRSAO01/OU=Transport/O=ALSTOM  
**To:** CN=Cesar PONCE-DE-LEON/OU=ESMAD01/OU=Transport/O=ALSTOM@GA <cesar.ponce-de-leon@transport.alstom.com>  
**CC:** Ruy Grieco  
**Subject:** Re: Mauricio Memoria  
**Content-ID:** 2007-04-16 11:54:30.600000 UTC  
**Embedded graphics:** 1  
**Used found in:** (\$AI)/Re: Mauricio Memoria [518A]

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 Procont ( 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;

MPF 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 emergenciai" , mas a CPTM está hesitando em fazer isso , pelo desgaste político. Ai existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos pr

Saludo,

Luz Fernando

César, 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 Procont (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.  
 MPF 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 emergenciai”, mas a CPTM está hesitando em fazer isso, pelo desgaste político. Ai existe o risco de a CPTM tentar voltar a fazer a manutenção com recursos (...)  
 Saludo,  
 Luiz Fernando

484. O documento acima não apenas novamente denota que a Alstom seria a principal articuladora dos concorrentes, como também demonstra um segundo ponto relevante, qual seja, de que havia (além da líder) um grupo menor de empresas que comporiam o “núcleo duro” do cartel, e outras menores que tinham papel menos central nos acordos anticompetitivos.

485. No mesmo sentido é o documento colacionado abaixo, apreendido na sede da CAF, que consiste em planilha de divisão das licitações da CPTM relativas à 3ª rodada de manutenção de diversas séries, na qual as quatro empresas vêm sempre à frente das demais, têm os maiores percentuais da divisão e são claramente as principais, na medida em que são individualmente referenciadas, enquanto as outras empresas são referidas como apenas como “NF” (Novos Fornecedores), conforme partes em destaque:

Documento 174

DATOS PRESUPUESTARIOS APORTADOS POR EL CLIENTE INICIALMENTE																
Serie	Nº carros	Fabricante	Mantenimiento actual	Valor inicial propuesto por cliente Piales	Según última reunión 3-10-2018 (dato de Agenor) Propuesta del Asesor	Valor realizado por cliente el 18-08-2011	C	A	S	B	M	TM	TJ	IE	TT	MG
COBRAMAN	2000	120	A (15%)B (30%)C (55%)	R\$ 232.500.000	A (9), B (60) A subcontrata	R\$ 251.000.000	81	160								251
COFESBRA	2070	48	A/B/C Subcontrata IE (125%)	R\$ 99.500.000	A (92)	R\$ 92.000.000	92									92
COMAFER	2100	144	A (17,21%)B (17,33%)C (17,21%)TJ (16%)M (16%)MP (16%) Subcontrata	R\$ 331.500.000	M (100), TM (100), TJ (100)	R\$ 300.000.000			100	100	100					300
S	3000	40	S (100%) Subcontrata MG	R\$ 84.000.000	S (89)	R\$ 89.000.000			89							89
40 TRENES DE C (Nuevos)	7000	320	C	R\$ 374.000.000	C (382) C subcontrata a TT (70) y MG (60)	R\$ 382.000.000	282						70		60	382
8 TRENES DE C (Nuevos)	7500	64	C	R\$ 88.000.000	C (45) y A (44)	R\$ 89.000.000	45	44								89
8 TRENES DE A (Nuevos)	8000	72	A	R\$ 99.000.000	NO SE LICITARA ESTE AÑO	NO SE LICITA	25	25	25							100
				Total R\$ 1.308.500.000		Total R\$ 1.203.000.000	287	222	114	105	100	100	30	70	60	
							322	247	139	210						

NO PODEMOS ACEPTAR ESTE ESQUEMA

Reunion Previa			
197.123.505,98	A	16%	grandes
143.266.932,27	B	12%	
383.609.561,75	C	32%	
89.000.000,00	S	7%	
390.000.000,00	NF	32%	pequeños
Incrementar NF hasta 460.000.000,00			
Quitar Fabricantes (+10%) 70.000.000,00			
A	19.058.903	27%	
B	13.951.775	20%	
C	37.089.322	53%	
Nuevo Status			
178.064.603	A		
123.415.157	B		
346.520.238	C		
89.000.000	S		
460.000.000	NF		
1.203.000.000			
HAY QUE BUSCAR ESTE OBJETIVO CON EL ASESOR			

486. Os dois documentos supramencionados, somados ao fato de que as empresas Alstom, Siemens, CAF e Bombardier foram as empresas que participaram do conluio no maior número de projetos afetados (a Alstom, como já dito, participou em todos os doze projetos, a Siemens participou em dez, a Bombardier participou em oito projetos e CAF em sete) comprovam que tais empresas compunham um núcleo duro do cartel. Tal fato não surpreende, na medida em que foram durante quase todo o período da conduta as maiores empresas atuantes no mercado de fabricação e manutenção de material rodante e sistemas auxiliares, de modo que teriam o maior poder de barganha em acordos anticompetitivos.

487. Nesse sentido, conluio que não somente a Alstom foi a empresa líder do cartel, como, junto com as empresas Siemens, CAF e Bombardier, formava um núcleo duro de empresas que conduziu tais acordos ao longo dos mais de dez anos de conduta, fato este que também reforça a existência de uma conduta única composta por acordos múltiplos em diversos projetos.

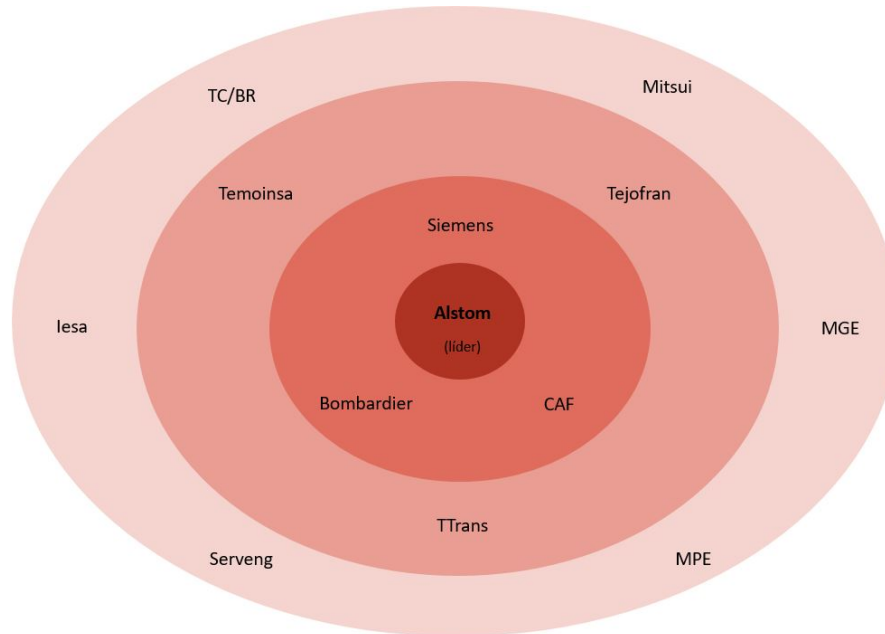
488. Noto, ademais, que a maior ou menor participação de algumas empresas no conluio, a exemplo da própria CAF e também da Temoina e Tejofran, são explicadas em grande medida pela protagonismo que elas vão adquirindo no mercado nacional, o que conseqüentemente lhes confere maior interesse e poder de barganha nos acordos colusivos. Destarte, não se trata de uma “escolha” de ficar de fora dos acordos, mas antes da impossibilidade de participar deles em razão de sua relevância relativa no mercado.

489. Assim, resta esclarecida a razão para a “flutuação” dos demais membros participantes do acordo, de modo que não faz sentido utilizar tal argumento como contrário à tese de que se trataria de um cartel único.

490. Por fim, apresento abaixo um esquema que busca ilustrar os níveis de envolvimento das diversas empresas nos acordos colusivos, tendo em conta o número e qualidade das provas que pesam contra cada uma, bem como o número de projetos em que estão envolvidas:

Figura 16. Níveis de envolvimento das Representadas





#### iv) Modus operandi

491. Outro elemento identificado, que perpassa pelos demais elementos mencionados, é a existência de um mesmo *modus operandi* para realização e implementação dos acordos anticompetitivos em todos os projetos.

492. Existia, assim, um conjunto de estratégias comuns. Dentre elas destaco a utilização sempre dos mesmos institutos legalmente previstos (o consórcio e a subcontratação), como forma de operacionalizar a divisão de mercado, buscando, simultaneamente, ocultar a ilicitude da prática.

493. Conforme já dito anteriormente, um cartel pode ser operacionalizado de diversas formas, fazendo uso de diferentes estratégias e institutos, os quais estão normalmente relacionados ao mercado afetado, ao número de concorrentes e a uma escolha coletiva dos membros do cartel. Assim, a escolha recorrente pelo uso sempre dos mesmos institutos pelos mesmos agentes no mesmo mercado, é um elemento de extrema relevância, na medida em que demonstra um *modus operandi* comum dos acordos.

494. Além do uso dos mesmos institutos, a própria "rotina" de contatos e realização de acordos pelo cartel é extremamente similar em todos os acordos: os concorrentes se comunicavam, normalmente, via telefone e em reuniões presenciais, já para determinar os consórcios a serem formados e as subcontratações que seriam feitas para atender a todos na divisão daquele certame. Havia, ainda, sucessivas reuniões e contatos por e-mail para rever a alocação inicial e determinar os preços das propostas a serem apresentadas ao órgão licitante, bem como caso a caso, quais outras empresas concorrentes poderiam ameaçar o acordo e deveriam ser, portanto, contatadas, oferecendo geralmente a subcontratação de alguma parte da obra em troca da não concorrência. Os contatos continuavam durante a licitação até atribuição do contrato.

495. Adicionalmente, deve-se considerar como elemento comum a **contratação pelos membros do cartel de empresas de consultoria** que as auxiliavam na operacionalização dos acordos anticompetitivos.

496. Em especial a consultoria Procint foi contratada pelas Representadas com o objetivo de auxiliar na coordenação das empresas e na implementação dos acordos anticompetitivos pelo menos em cinco projetos, quais sejam, as três Rodadas de Manutenção, o Projeto Boa Viagem e a Aquisição e Manutenção dos trens da S5000, todos conduzidos pela mesma licitante, a CPTM. Assim, evidente que a atuação da Procint reforça a interligação entre os acordos, bem como a institucionalidade do cartel, trazendo mais um elemento que unifica a conduta.

497. Cito, ainda, elemento que sobressai quando analisamos as provas, que é a existência de um termo comum utilizado em diversos projetos para se referir ao acordo colusivo, qual seja o de um "acordo político", "negociações políticas", "proposta política" e afins.

498. Expressão nesse sentido aparece na própria Linha 5 do Metrô SP, primeiro projeto afetado, como demonstrado pelo Documento 34, no qual se lê:

*"Consórcio político, e, portanto, com BE muito bom para os participantes (...) o projeto da Linha 5 foi a última adjudicação real, no qual a entrega dos veículos foi realizada por um consórcio "político", o que resultou em um preço muito alto"* (Documento 34, grifos nossos)

499. Entretanto, ela é repetida diversas vezes em documentos apreendidos em empresas diferentes e em documentos apresentados pelas Signatárias, como por exemplo:

**Documento 22** (1ª Rodada de Manutenção da CPTM) – "Por necessidade política, ALSTOM e CAF deverão subcontratar as empresas: BOMBARDIER, TTRANS e TEMOINSA";

**Documento 97** (Aquisição de 320 e 64 carros pela CPTM) – "A entrega de proposta pela Siemens Ltda. foi necessária por razões políticas";

**Documento 102** (Aquisição de 320 e 64 carros pela CPTM) – "A Siemens Ltda. informou à TS TR CR verbalmente em 4/10/2007 que havia entregue por razões políticas uma "Proposta Rejeitada" com preços propositalmente superfaturados (sem o processo PM040 e LoA)";

**Documento 107** (Metrô DF) – "Outro serviço que estou iniciando é a criação de dispositivos para atender compromissos políticos assumidos".

500. Por fim, corroborando a existência de um *modus operandi* comum, tem-se o relato das Signatárias, segundo as quais:

"a similaridade do 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".

#### v) Conclusão

501. Ante todo o exposto, **entendo haver elementos mais que suficientes para inferir que os acordos no âmbito dos doze projetos afetados, compostos por vinte e seis licitações, compõe uma conduta única**, não havendo que se falar em acordos isolados e independentes.

#### IV. INDIVIDUALIZAÇÃO DA CONDUTA

502. São Representados neste processo 19 (dezenove) empresas e 67 (sessenta e sete) pessoas físicas. Destes, as empresas do grupo Siemens (Siemens Ltda. e Siemens AG), em conjunto com seis pessoas físicas a ele vinculadas (Peter Andreas Goltitz, Jan-Malte Hans Jochen Orthmann, Nelson Branco Marchetti, Newton José Leme Duarte, Everton Rheinheimer e Daniel Mischa Leibold) celebraram Acordo de Leniência com o Cade, cuja proposta de homologação será apresentada ao final do voto, razão pela qual não farei a individualização de suas condutas.

503. Além disso, conforme item II do presente voto, em face do acolhimento de algumas das preliminares suscitadas pelos Representados, as empresas RHA e Caterpillar tiveram o processo arquivado com relação a elas pelo reconhecimento de sua ilegitimidade passiva e o Sr. Murilo Rodrigues da Cunha por ocorrência de prescrição da pretensão punitiva, bem como foi determinado *ex-officio* o desmembramento do processo com relação às pessoas físicas Edyval Antônio Campanelli Junior e Haroldo Oliveira de Carvalho, ligadas à Balfour Beatty (atual Adtranz). Assim também não será feita a individualização da conduta dos Representados supracitados.

504. Resta assim a individualização da conduta de 17 (dezessete) pessoas jurídicas e 57 (cinquenta e sete) pessoas físicas, que será feita a seguir.

505. Tendo em vista o volumoso acervo probatório do presente caso, no caso das pessoas físicas optei por indicar seus nomes nas tabelas de prova das respectivas pessoas jurídicas, apontando assim os documentos que considere relevantes para a comprovação da conduta daquele Representado e fazer uma breve conclusão sobre a sua eventual participação no cartel, incluindo o(s) cargo(s) ocupado(s) e o respectivo período, quando fosse o caso. Assim, a individualização de cada pessoa jurídica é, ao final, acompanhada de uma tabela de provas na qual há três colunas indicando os nomes das pessoas físicas autoras, destinatárias e mencionadas em cada documento. A tabela completa de provas consta como Anexo II do presente voto.

506. Apenas a título de esclarecimento, destaco que as tabelas de prova incluem todos os documentos considerados relevantes para comprovação da conduta e incluem documentos: (i) de autoria daquele Representado; (ii) recebidos por ele; (iii) no qual ele é mencionado e, por fim; (iv) documentos apreendidos na sede daquela pessoa jurídica. Cada um desses quatro tipos de documento teve seu valor probatório considerado para cada Representado proporcionalmente ao seu grau de envolvimento nele, além, evidentemente, da força probatória do documento em si com relação aos fatos imputados.

507. No tocante aos argumentos de defesa suscitados pelas Representadas relativamente ao mérito do processo, destaco os seguintes argumentos gerais, isto é, aqueles aplicáveis a uma pluralidade ou eventualmente até à totalidade dos Representados e que não digam respeito a projetos específicos, os quais endereço a seguir.

508. Com relação a argumentos aplicáveis apenas aos Representados que os suscitaram, tais como argumentos relativos a fatos ou documentos específicos, tratarei deles nas respectivas individualizações, indicando as razões para o seu não acolhimento quando for o caso. Por fim, com relação aos argumentos reiteradamente levantados acerca de aspectos não personalíssimos dos projetos, estes foram tratados na subseção dedicada a cada um dos projetos no item III do voto.

509. Dentre os principais argumentos gerais de mérito apresentados, destaco:

- a) Ausência de provas contra o(s) Representado(s);
- b) Definição incorreta de mercado relevante / Ausência de concorrência entre as empresas que impossibilitaria a formação de cartel;
- c) Não-continuidade da conduta / Ausência de um cartel único;
- d) Legalidade dos consórcios e subcontratações realizados;
  1. Complexidade das obras exige consorciamento;
  2. Impossibilidade de participar da licitação sozinho;
- e) Ausência de racionalidade econômica / ausência de lucros;
- f) O resultado dos certames é incompatível com indício de cartelização
- g) Comunicação entre concorrentes não configura necessariamente cartel
- h) Inverdades e contradições no relato das Signatárias
- i) Mero relato ou documentos unilaterais apresentados pelas Lenientes não são suficientes para condenação
- j) Ausência de poder decisório da pessoa física em razão do cargo ocupado

510. Quanto à ausência de provas, esta será acolhida ou rechaçada caso a caso a partir da análise dos documentos relevantes nas individualizações a seguir.

511. No tocante aos argumentos “b”, “c” e “d”, relativos respectivamente à ausência de concorrência entre as empresas, não-continuidade da conduta e legalidade dos consórcios e subcontratações, estes já foram enfrentados no mérito, nos itens III.1., III.3. e III.7., de modo que não revisitarei estes pontos.

512. Por fim, com relação às demais questões levantadas, as enfrento coletivamente abaixo.

513. Diversos Representados suscitaram ausência de racionalidade econômica da conduta, supostamente demonstrada pela não aferição de lucros em determinado projeto ou por atuarem em mercado que não a produção e reparo de material rodante.

514. A esse respeito, destaco que há assentada jurisprudência neste Cade no sentido de entender a conduta de cartel como ilícito por objeto. Nesse sentido, basta a comprovação de sua materialidade para a imputação de infração. Isto porque não é natural nem razoável que concorrentes discutam estratégias comerciais e não há qualquer ponderação possível de racionalidade econômica que venha a justificar tal conduta, sendo os efeitos negativos presumidos. Tampouco é necessário definir mercado relevante nem poder de mercado, pois os incentivos para as empresas participarem de tais acordos transcendem seus efeitos nos mercados específicos em que operam. Por exemplo, uma empresa pode participar de reunião de fixação de preços em um mercado à jusante, ou seja, a quem fornece, para que, com o preço maior, possa também cobrar mais de seus clientes. É o caso de distribuidoras de combustíveis coordenando cartéis de postos de gasolina, por exemplo. Ou é possível que uma empresa apoie um cartel em um mercado correlato em troca de evitar a entrada das cartelistas em seu próprio mercado.

515. Em síntese, há diversas razões ocultas ou paralelas para que empresas participem ou incentivem condutas coordenadas, cuja racionalidade não precisa ser demonstrada, bastando que se comprove o acordo entre concorrentes. Concorrentes simplesmente não podem combinar ou concordar com a combinação de preços, quantidades, divisão de mercado nem trocar informações sensíveis entre si, em seu mercado ou em mercados correlacionados. Ou seja, ainda que não se esteja de acordo com o entendimento já exarado anteriormente neste voto, de que cada licitação pode ser considerada como um mercado em si de modo que as empresas dele participantes são concorrentes independentemente de atuarem exatamente no mesmo mercado relevante, em especial quando se trata de licitações que permitem consorciamento entre empresas, como é o caso dos projetos em tela.

516. Também consequência de considerarmos o cartel como ilícito por objeto é que não apenas seus efeitos negativos são presumidos, como eventual ausência desses efeitos, ou não aferição de vantagem pelo membro do cartel não são prova da inexistência de conduta. Fazendo um paralelo com o direito penal, estamos diante de um “crime de mera conduta” em oposição a um “crime de resultado”, ou seja, estamos diante de uma conduta que é punível em si independentemente dos resultados que produz.

517. O quanto afirmado também esclarece o ponto seguinte trazido por alguns Representados, de que o próprio resultado da licitação seria prova da não ocorrência do cartel, uma vez que, como já visto, o cartel independe da produção de resultados para ser punível. Ressalto inclusive, que a tentativa de acordo que este tenha sido malsucedida por motivos estranhos a seus membros é igualmente punível.

518. Os Representados arguem ainda, que o mero contato ou troca de informações entre concorrentes não configura cartel. De fato, a afirmação está correta. A troca de informações sensíveis entre concorrentes embora geralmente encontrada como parte da operacionalização de um acordo colusivo, é conduta autônoma, isto é, que pode existir na ausência de um acordo colusivo. Contudo, conforme a análise probatória realizada no mérito e nas individualizações, as trocas de informações entre concorrentes identificadas entre os Representados na conduta sob investigação inseriam-se no contexto de acordos colusivos entre eles, não prosperando o argumento suscitado.

519. No tocante aos argumentos de que o mero relato é insuficiente para a condenação, bem como de que haveria inverdades ou inconsistências no relato das Signatárias, reforço que, conforme entendimento que tenho consolidados em meus votos, o mero relato nunca é, a meu ver, suficiente para ensejar a condenação enquanto elemento considerado isoladamente. Assim, na ausência de documentos comprobatórios do quanto relatado pelas Signatárias, entendo que o relato é insuficiente e, portanto, o resultado lógico deve ser o arquivamento para aquele Representado. Da mesma forma, quando são identificadas inconsistências é preciso analisar outros elementos de prova que corroborem determinado relato.

520. Por fim, argumento recorrente nas defesas das pessoas físicas foi o de ausência de poder decisório em função do cargo, que os impossibilitaria de agir em nome da empresa para realizar acordos anticompetitivos. A esse respeito, destaco que não é requisito legal para figurar como autor de delito anticompetitivo a ocupação de cargo de determinado escalão, bastante a pessoa física atuar em nome da empresa. Evidente que o cargo será relevante para a individualização e apenamento quando for o caso, conforme previsto em lei, contudo ele não configura uma excludente de ilicitude ou de culpabilidade.

521. Em face do exposto, não acolho os argumentos gerais suscitados de forma peremptória acima expostos.

#### IV.1. Resumo das individualizações e conclusão

522. Tendo em vista a extensão das individualizações, em razão do número de Representados e do volumoso acervo probatório, opto por apresentar as individualizações detalhadas no Anexo I do presente voto, inserindo abaixo uma tabela-síntese das conclusões atingidas após a individualização da conduta de cada Representado, excluídos aqueles que cujo processo foi arquivado pelo acolhimento de questões preliminares e dos Signatários, conforme exposto anteriormente:

Tabela 25. Síntese das individualizações

Empresa	Representado	Linha 5	1ª Rodada	Boa Viagem	Linha 2	Metrô DF	2ª Rodada	320 + 64 CPTM	Linhas 1 e 3	S5000	3ª Rodada
Siemens	Ricardo Mario Lamenza Alzogaray	A	A	A	A	I	A	A	A	A	A
	Marco Vinicius Barbi Missawa	C	A	C	A	C	A	C	I	C	I
	Ronaldo Cavaliere	A	C	C	A	A	A	A	A	A	A
	<b>Alstom</b>	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Alstom	Antonio Joaquim Charro	A	I	A	A	A	I	A	A	A	A
	Eduardo Cesar Basaglia	I	A	A	A	A	A	A	A	A	A
	Francisco de Assiz Perroni	C	A	A	C	A	A	A	A	A	A
	Francisco Essi Amigo	A	A	A	I	C	A	A	A	A	A
	Isidro Ramon Fondevila Quinonero	A	A	A	A	C	I	C	A	C	I
	Júlio César Leitão	A	A	A	I	A	A	A	A	A	A
	Luiz Fernando Ferrari	A	A	A	A	C	C	C	C	C	I
	Marco Antônio Barreiro Contin	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
	Maria Aparecida Ramos Bartholetti	A	A	A	A	I	A	A	A	A	A
	Paulo José de Carvalho Borges Junior	C	A	A	C	C	A	A	A	A	A
	Paulo Roberto Stuart	A	A	A	C	A	A	A	A	A	A
	Phillipe Emile Michel Dufosse	A	A	A	A	A	A	A	C	A	A
	Rinaldo Marques Tsuruda	A	A	A	I	A	A	A	A	A	A
	Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda	A	A	A	I	A	C	A	A	A	I
	Ruy Marcos Grieco	A	A	A	I	A	C	I	A	A	A
	Wagner Tadeu Ribeiro	C	A	A	C	C	A	A	A	A	C
	Stephanie Brun-Brunet	A	A	A	C	A	A	A	A	A	A
Philippe Delleur	A	A	A	A	A	A	A	A	A	I	
Sergio Valente Lombardi	A	A	A	A	A	A	A	C	C	A	
	<b>Bombardier</b>	C	C	C	C	A	C	I	C	C	C

<b>Bombardier</b>	Albert Fernando Blum	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
	Andras Mukics Mesics	A	C	A	A	A	A	A	A	A	A
	Marcelo Zugaia dos Santos	A	A	A	C	A	A	A	A	A	A
	<b>CAF</b>	C	C	C	A	A	C	I	C	C	C
<b>CAF</b>	Andoni Sarasola Altuna	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
	Carlos Alberto Penna Leopoldo	A	C	A	A	A	A	A	A	A	A
	José Manuel Uribe Regueiro	A	C	C	A	A	C	A	A	A	C
	Paulo Rubens Fontenele Albuquerque	A	A	A	A	A	A	A	A	I	C
	Wagner Ibarrola	A	C	I	A	A	I	A	A	A	A
	<b>MGE</b>	A	I	I	A	I	C	A	C	C	C
<b>MGE</b>	Carlos Alberto Alves Roso	A	A	A	A	A	A	A	C	A	C
	Carlos Eduardo Teixeira	A	I	A	A	A	A	A	A	I	C
	Ronaldo Hikari Moriyama	A	I	I	A	I	A	A	C	I	A
	<b>MPE</b>	A	A	I	A	I	C	A	C	A	C
<b>MPE</b>	Adagir de Salles Abreu Filho	A	A	A	A	A	I	A	C	A	A
	José Ricardo Garcia Valladão	A	A	A	A	A	A	A	C	A	A
	Rodrigo Otávio Lobo da Costa	A	A	A	A	A	I	A	I	A	I
	<b>Temoinsa</b>	A	C	A	A	A	C	A	C	A	C
<b>Temoinsa</b>	Amador Francisco Rodriguez Peñin	A	C	A	A	A	C	A	A	A	C
	Maurício Evandro Chagas Memória	A	C	A	A	A	C	A	C	A	C
	Wilson Daré	A	I	A	A	A	C	A	C	A	C
	<b>Tejofran</b>	A	C	I	A	I	C	A	C	C	C
<b>Tejofran</b>	Antonio Dias Felipe	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
	Marcos José Ribeiro	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
	Reinaldo Goulart de Andrade	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
	Telmo Giolito Porto	A	A	A	A	I	C	A	C	C	C
	<b>TTrans</b>	I	C	I	C	A	C	A	C	A	C
<b>TTrans</b>	Edgard Camargo de Toledo Filho	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
	Edson Yassuo Hira	A	A	A	C	A	A	A	A	I	A
	Juarez Barcellos Filho	A	C	A	A	A	A	A	A	I	A
	Massimo Andrea Giavina Bianchi	A	A	A	A	A	C	A	A	A	C
	Paulo Munk Machado	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
	<b>Serveng</b>	A	A	A	A	C	A	A	A	A	I
<b>Serveng</b>	Homero Lobo de Vasconellos	A	A	A	A	I	A	A	A	A	A
	Moises Smaire Neto	A	A	A	A	C	A	A	A	A	I
	<b>Hyundai</b>	A	A	A	A	A	A	I	A	A	A
	<b>Mitsui</b>	C	C	A	A	A	A	I	A	C	A
<b>Mitsui</b>	Masao Suzuki	C	C	A	A	A	A	A	A	C	A
	<b>IESA</b>	A	A	C	A	C	I	A	C	A	I
<b>IESA</b>	Fleury Pissaia	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A



	TC/BR	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A
	Renato Grillo Ely	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A
<b>Alstom e Siemens</b>	Ben-Hur Coutinho Viana de Souza	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A
<b>Alstom e Temoina</b>	David Lopes	A	C	A	A	A	C	A	C	A	C
<b>Alstom e Siemens</b>	Luiz Antonio Taulois da Costa	A	A	A	A	C	A	A	A	A	I
<b>Bombardier e Tejofran</b>	Manuel Carlos do Rio Filho	A	C	A	A	A	C	A	A	C	C

Legenda: A - Ausência de provas; I - Insuficiência de provas; e C - Condenação.

#### V.DA HOMOLOGAÇÃO DO ACORDO DE LENIÊNCIA

523. O processo administrativo se iniciou 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 seis de seus funcionários [77] ("Signatários"). Por meio do referido acordo, os Signatários confessaram suas participações como coautores na conduta citada, com vistas a obter, em contrapartida, os benefícios referidos no art. 86, §4º, e 87 da Lei nº 12.529/2011 (fls. 42/63).

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

525. Todos os documentos eletrônicos apresentados pelas Signatárias tiveram sua autenticidade atestada por Relatórios de certificação eletrônica apresentados pela Siemens, a saber: i) *Report on Electronic Document Analysis CCC Case No: 2012-00174*, de 20/06/2013 (SEI 000944, fls. 1085 a 1223.); e o ii) *Report on Electronic Document Analysis* (SEI 0236788), de 30/05/2016. Esses relatórios demonstram a integralidade dos procedimentos de extração do material eletrônico, a metodologia empregada e a cadeia de custódia de cada documento eletrônico. Além disso, todos os documentos em língua estrangeira foram devidamente traduzidos para a língua portuguesa por tradutor juramentado.

526. Sobre a conveniência e oportunidade da celebração do Acordo, registre-se que a SG/Cade não tinha conhecimento da infração no momento da propositura do acordo [78], de modo que além de os Signatários confessarem sua participação nos ilícitos, sua colaboração foi fundamental para a investigação e contribuiu sobremaneira para a apuração dos fatos em análise. Nesse sentido, refuto os argumentos de algumas Representadas acerca da insuficiência da colaboração das Signatárias. Conforme aduz a ProCade, o crivo discricionário acerca da estabilidade das informações e documentos apresentados deve ser feito pelo Cade.

527. Ao longo da instrução do presente PA, os Representados trouxeram, em sede de Defesa, diversos argumentos contrários à validade de referido Acordo de Leniência, dentre os quais destaco as seguintes: (1) que o Acordo se encontra sob a égide da Lei nº 8.884/1994, que não autorizava sua negociação e celebração com empresa líder do cartel; (2) que há irregularidade na celebração do acordo pelas pessoas físicas; (3) que o prazo de negociação do acordo não observou o previsto pelo artigo 204 do RICade vigente à época; (4) impossibilidade de se atestar a origem do Histórico da Conduta; (5) unilateralidade dos documentos apresentados pelos Signatários; (6) descumprimento do Acordo de Leniência.

528. Por economia processual, acolho os entendimentos já exarados pela SG/Cade [79], pela ProCade e pelo MPF/Cade sobre esses tópicos e teço alguns comentários adicionais a título de complementação.

529. Reforço que o Acordo de Leniência em comento foi celebrada sob a égide da Lei nº 12.529/2011 (já vigente à época) [80], e não da Lei nº 8.884/1994, de modo que não vigorava mais, naquele momento, qualquer impedimento à celebração de Acordo com empresa ou pessoas físicas que tivessem posição de liderança na suposta conduta. Ademais, no presente caso, não há que se falar de liderança da empresa Signatária, mas sim em conduta equivalente à de outras empresas Representadas, conforme demonstrado no item III do presente voto.

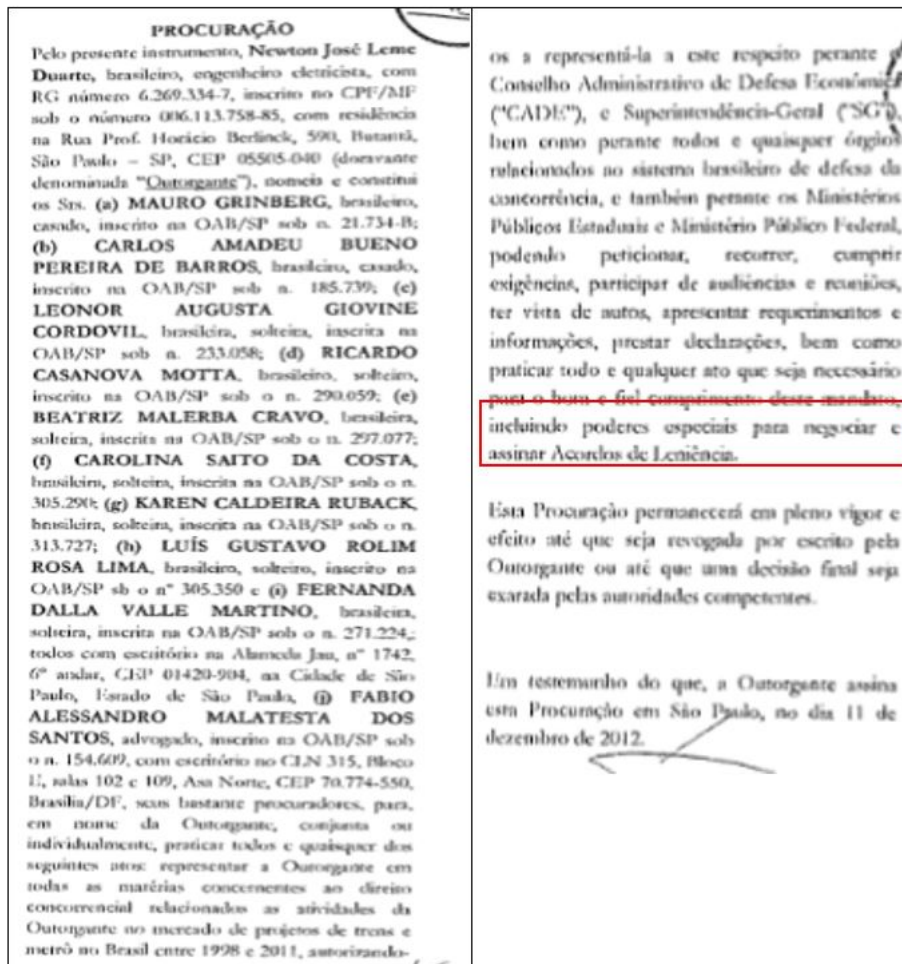
530. No tocante a supostas irregularidades no procedimento de assinatura do Acordo de Leniência pelas pessoas físicas, registre-se que todas as Signatárias, em dezembro de 2012, nomearam a **Dra. Leonor Augusta Giovine Cordovil** para representá-los perante o Cade na negociação e assinatura do Acordo em comento, conforme tabela abaixo:

Tabela 26. Procurações dos Signatários

#	Signatário	Data	Fl.	SEI
1	Newton José Leme	11/12/2012	169	0006339
2	Everton Rheinheimer	13/12/2012	173	0006339
3	Jan-Malte Hans	13/12/2012	177	0006339
4	Peter Andreas Golitz	14/12/2012	181	0006339
5	Nelson Branco Marchetti	14/12/2012	186	0006339
6	Daniel Mischa Leibold	12/12/2012	191	0006339

531. Note que todas as procurações conferem à Procuradora "*poderes especiais para negociar e assinar Acordos de Leniência*". Deste modo, diante da ausência de previsão na Lei nº 12.529/2011 de rito específico para confissão da participação no ilícito, entende-se que o procedimento adotado para celebração do Acordo de Leniência pelos funcionários da empresa Signatária não apresenta qualquer irregularidade.

Figura 17. Procuração Signatários



Fonte: procuração do Sr. Newton José Leme Duarte.

532. Quanto a pleitos referentes à duração demasiada da negociação do Acordo, cumpre esclarecer que a Lei nº 12.529/2011 não estipulou termo para o encerramento das negociações de leniência – muito embora o Regimento Interno do Cade (RICade) vigente à época o tenha feito. Em linha com o entendimento da SG/Cade, da ProCade e do MPF/Cade, referidos prazos indicados pelo RICade são de natureza imprópria, tendo sido estabelecidos mais como parâmetros de celeridade e eficiência do que, propriamente, como prazo peremptório.

533. Já em relação ao argumento de que houve descumprimento de referido Acordo pelas Signatárias, cumpre mencionar que não restou comprovado nos autos que isto tenha de fato ocorrido. As Signatárias trouxeram ao conhecimento da Autoridade todos os documentos de que disponibilizavam no momento da celebração do Acordo, de modo que não há provas de que agiram de má-fé e deliberaram confessar apenas parcialmente as supostas infrações praticadas. Também não constam dos autos elementos probatórios que permitam aferir que as Signatárias continuaram a praticar a conduta após a assinatura do Acordo, em maio de 2013[81].

534. Cumpre salientar que, ainda que se verificasse o descumprimento do Acordo, o mesmo não causaria a nulidade do instrumento, tampouco impediria a instauração do presente processo administrativo. Nos termos do item 7.8 de referido Acordo: "em caso de descumprimento ou desistência do Acordo de Leniência, as informações e documentos relativos à Infração Relatada poderão ser utilizados em procedimentos que poderão ser instaurados ou propostos pela SG/CADE e demais autoridades Signatárias deste Acordo". Em suma, se restasse comprovado que parte signatária não honrou os termos do Acordo, incidiriam sobre ela os ônus materiais e processuais previstos em Lei, mas não estaria caracterizado vício passível de nulidade do Acordo celebrado.

535. No tocante ao pedido reiterado da representada Bombardier (SEI 0614768) em realizar perícia técnica nos documentos acostados ao Acordo de Leniência, acolho o entendimento da SG/Cade, da ProCade e do MPF/Cade de que os documentos gozam de presunção de legitimidade e, como já mencionado, os documentos eletrônicos estão acompanhados de Relatórios de Certificação Eletrônica já indicados acima, que permitem atestar a origem e veracidade dos mesmos.

536. Por fim, insta realizar alguns esclarecimentos adicionais sobre supostas inconsistências apontadas pela Bombardier em documentos apresentados pelas Signatárias (SEI 0055919 e SEI 0614768). À luz das informações prestadas pelas Signatárias (SEI 0156624), constatou-se não merecer guarida os argumentos da Bombardier, pelas seguintes razões:

I - Quanto às **aparentes inconsistências entre a data indicada na página de metadata e a data identificada no próprio documento**: a data constante do metadata não se refere à data de criação original do documento, mas sim à data de registro do arquivo no sistema de onde o documento foi, posteriormente, extraído pela Siemens durante a investigação interna. Assim, caso o documento tenha sido transferido pelo usuário de um sistema para outro (por exemplo, de um computador antigo para um novo ou de um computador para um pendrive), é perfeitamente possível que a data seja diferente da data em que o arquivo foi originalmente criado;

II - Quanto à **suposta diferença entre a data de registro do arquivo e do horário de envio/recebimento do e-mail**: é possível explicar essa diferença em razão de diferenças de horário registrado nos computadores de envio e nos de recebimento dos e-mails indicados, ou seja, trata-se de mera diferença de fuso horário;

III - Quanto à **suposta ausência de destinatários de alguns e-mails**: as Signatárias apresentaram identificação completa dos destinatários na petição acima mencionada.

537. À luz do exposto, conclui-se que o Acordo de Leniência cumpriu o rito e requisitos previstos na Lei nº 12.529/2011, não merecendo acolhida qualquer argumento referente à sua não validade ou descumprimento.

538. Nesse sentido, nos termos do art. 86 §4º inciso I, **declaro, em face do cumprimento integral do acordo, extinta a punibilidade com relação aos Signatários do Acordo de Leniência.**

## VI. DOSIMETRIA DAS MULTAS E APLICAÇÃO DE PENALIDADES NÃO PECUNIÁRIAS

### VI.1. Multas aplicadas às pessoas jurídicas

539. As multas para as Representadas condenadas foram calculadas de acordo com sua participação em cada licitação afetada pela conduta infratora. Como em algumas licitações o acordo não chegou a ser implementado, nesses casos a multa refletiu a intenção de fraudar o certame, mas não o dano causado. O passo a passo da dosimetria é descrito a seguir.

#### i) Definição da multa-base

540. As multas para as Representadas condenadas foram calculadas de acordo com sua participação em cada licitação afetada pela conduta infratora. Como em algumas licitações o acordo não chegou a ser implementado, nesses casos a multa refletiu a intenção de fraudar o certame, mas não o dano causado. O passo a passo da dosimetria é descrito a seguir.

#### Definição da multa-base

541. A multa-base foi definida a partir de uma estimativa da vantagem obtida com cada licitação. Via de regra, essa estimativa se dá a partir da multiplicação de um percentual estimado de sobrepreços sobre o valor do contrato firmado em decorrência do certame fraudado.

#### Sobrepreço

542. Conforme visto na discussão de mérito, em alguns casos (como nas primeiras rodadas de manutenção da CPTM) foi possível encontrar nos autos indícios de que os preços resultantes da licitação teriam sido, em média, 30% superiores aos de um processo competitivo sem cartelização. Esse parâmetro é condizente com diversos estudos sobre danos causados por carteis em licitações. A média dos sobrepreços em estudos compiladas em Connor (2014) é de 25%. Para outros casos, não foi possível encontrar esse valor com maior precisão.

543. Como os valores são relativamente próximos uns dos outros (25% e 30%), por simplicidade e em benefício das Representados, optei por aplicar como sobrepreço em todos os projetos em que o cartel foi bem-sucedido em fraudar o percentual de 25%.

544. Como os valores de sobrepreço estão sendo aplicados sobre o valor final (e, portanto, contaminado) dos contratos, e não sobre os preços decorrentes de um certame livre de cartelização, as alíquotas foram ajustadas devidamente para baixo. Matematicamente, divide-se o sobrepreço pela soma de 1 mais o próprio sobrepreço, ou  $s/(1+s)$ . No caso de sobrepreços de 25%, isso equivale a uma alíquota de 20%.

545. Sobre esse percentual é aplicado, ainda, um desconto de 50%, considerando que (ausente a hipótese de ter havido sonegação tributária) as empresas teriam recolhido sobre seu lucro indevido aproximadamente 34% de IR e CSLL, 12% de ICMS e 3,65% de PIS/COFINS, chegando-se, assim, à vantagem estimada obtida por cada Representada em cada projeto.

546. Assim, após todos esses ajustes, a alíquota final aplicada sobre os valores dos contratos com sobrepreço foi de 10%.

547. Finalmente, nos casos em que sabemos que a tentativa de acordo não chegou a ser implementada, seja por ter havido traição, seja porque as empresas não conseguiram obter consenso sobre como dividir o objeto da licitação ou por qualquer outra razão, foi aplicado um percentual de 1% do valor do projeto para cada representado que agiu na tentativa de fraudá-lo. O mesmo percentual foi aplicado às empresas de consultorias condenadas por influência à conduta comercial uniforme, nos projetos em que sua participação foi constatada.

#### Valor do Contrato

548. Existem casos em que a fraude foi bem-sucedida e as cartelistas foram contratadas pelo órgão licitante. Nesses casos, o valor do contrato obtido em cada licitação, sem aditivos, é o valor sobre o qual incidem as alíquotas de sobrepreços.

549. Há casos também em que a empresa que ajudou a cartelizar a licitação não foi contratada diretamente, mas subcontratada por uma vencedora com quem estava em conluio. Nesses casos, as alíquotas discutidas acima foram aplicadas sobre o valor da subcontratação, também sem aditivos, e o valor resultante da multa do subcontratado foi descontado do valor da multa das empresas que assinaram o contrato, para evitar dupla penalização.

550. Por meio dessa regra, garantiu-se que o valor final da multa de todas as empresas em uma determinada licitação fraudada pelo cartel fosse igual ou superior à estimativa de vantagem obtida pelas cartelistas naquela licitação (considerando, conforme discutido, eventuais pagamentos de tributos), porém inferior ao dano gerado.

#### Atualização monetária

551. Esses valores são então atualizados para a presente data utilizando-se a metodologia padrão do Cade, qual seja, a de aplicação da Selic simples publicada pela Receita Federal do Brasil para reajuste de obrigações tributárias.

#### Divisão segundo participação

552. O valor atualizado por projeto é, então, dividido entre as empresas vencedoras da licitação (isoladamente ou via consórcio) na proporção de sua participação no consórcio vencedor. Como dito, nos casos em que houve subcontratação, o valor da subcontratação é utilizado como base, e esse valor é descontado das multas das empresas que assinaram o contrato, mantendo-se, assim, inalterado o valor das multas totais para cada projeto.

553. Em seguida, somou-se, para cada Representada, a vantagem estimada obtida em cada projeto, chegando-se ao valor final da multa-base para cada Representada pessoa jurídica. Cabe destacar que, nessa metodologia, não foram aplicadas punições a empresas que não venceram uma determinada licitação, por entender que, na prática de divisão de mercado, o ganho ocorria no momento em que a Representada vencida algum outro projeto. Desta forma, novamente, garante-se que não há dupla contagem de dano por projeto.

#### ii) Agravantes e atenuantes

554. Como se viu ao longo da descrição da conduta e da individualização, o grau de participação e o poder de implementação e monitoramento do cartel eram diferentes para as diferentes empresas. Havia uma líder, a Alstom, um núcleo duro, composto pelas outras três grandes fabricantes de trens mundiais (Siemens, Bombardier e CAF), empresas capazes de fazer manutenção por conta próprio e, portanto, de ganhar parte dos projetos sozinhas, e empresas sem condição de ganhar qualquer licitação sozinha, mas que sabiam que o mercado funcionava de maneira cartelizada e ajudavam na formatação dos acordos. A Figura 16 do voto ilustra essa diferenciação.

555. Parte dessa heterogeneidade já está refletida na multa-base em função da participação de cada uma em cada projeto. Mas, para conferir justiça e proporcionalidade adicionais a esse aspecto da conduta, as multas-base das empresas foram moduladas segundo o que entendo ter sido a capacidade de contribuição de cada grupo, resumido na tabela abaixo:

**Tabela 27. Agravantes e atenuantes**

Empresa	Papel	Atenuante/Agravante
Alstom	Líder	+50% + sanção não-pecuniária
Siemens*, Bombardier e CAF	Núcleo duro	+25%
CAF	Núcleo duro + traição	-25%
Temoinsa, Tejofran, Ttrans	Possibilidade de atuação independente	n/a
MGE, MPE, Mitsui, Serveng, TC/BR e IESA	Auxílio	-25%

556. Cabe uma explicação mais detalhada em relação à CAF. A empresa, embora fosse uma das quatro grandes fabricantes de trens e tenha atuado ativamente na formação do cartel até o ano de 2007, foi protagonista, pelo que indicam os autos, de traições em importantes e volumosos projetos, como as licitações para aquisição de 384 trens pela CPTM em 2007 e a 3ª Rodada de Manutenção da CPTM em 2013. Assim, entendendo que a gravidade da participação como membro do núcleo duro em determinados projetos é compensada pela traição ao cartel em outros momentos. Por esse motivo, os fatores agravante e atenuante se cancelam.

557. Assim, em resumo, foram majoradas as multas-base de Alstom, Bombardier, Siemens (beneficiária do Acordo de Leniência), e minoradas as multas-base das demais empresas condenadas, exceto a CAF.

558. A IESA demonstrou nos autos estar em recuperação judicial e, por esse motivo, sua multa foi reduzida em 50%, como em alguns precedentes de julgados do Cade.

559. Por fim, a Siemens é beneficiária da Leniência, e cumpriu suas obrigações como tal, motivo pelo que sua multa potencial é anulada integralmente (cerca de R\$ 177 milhões).

### iii) Limite legal

560. A Lei nº 12.529/2011, mais benéfica aos Representados, limita a capacidade de punição da autoridade da concorrência, impondo um teto de 20% e um piso de 0,1% do valor do faturamento da empresa (ou grupo) no ramo de atividade objeto do cartel, no ano anterior ao da instauração do processo administrativo [82]. No presente caso, esse é o ano de 2013. O faturamento para esse ano foi solicitado às empresas. Algumas responderam; outras, não. Quando comprovados, foi considerado, para os cálculos de limites a soma dos faturamentos nos ramos de atividade 75, 94 e 98, segundo a Resolução 3/2012. Na ausência de comprovação desse faturamento, recorri ao faturamento bruto no Brasil e, na ausência de comprovação desse, o faturamento do grupo, conforme prescreve o art. 37 da Lei nº 12.529/2011 [83].

561. O valor da multa obtida após a aplicação de atenuantes e agravantes foi, então, comparada com o teto e o piso de aplicação autorizado pela Lei ao Cade. Nos casos em que a multa não atingiu o teto, o valor foi mantido. Nos casos em que a multa atingiu o teto, a multa aplicada foi equivalente ao teto. Em todos os casos, a multa superou o piso.

562. As multas de Bombardier, CAF, Tejofran, Ttrans, Temoina e MPE atingiram o teto legal. As multas de MGE, IESA, Serveng e TC/BR ficaram bem abaixo do percentual usualmente aplicado pelo Conselho para cartéis.

### iv) Valores finais

563. Na tabela abaixo constam os valores finais das multas para as pessoas jurídicas condenadas:

**Tabela 28. Multas aplicadas às pessoas jurídicas**

Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.	530.799.000,00
Bombardier Transportation Brasil Ltda.	85.642.515,00
CAF Brasil Indústria e Comércio S.A.	174.947.147,00
Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.	26.944.510,00
IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.	13.133.775,00
MGE Equipamentos e Serviços Rodoviários Ltda.	21.056.208,00
Mitsui & Co. Brasil S.A.	18.091.474,00
MPE – Montagens e Projetos Especiais S.A.	41.256.362,00
Serveng–Civisan S/A – Empresas Associadas de Engenharia.	5.758.718,00
TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A.	738.297,00
Temoinsa do Brasil Ltda.	19.639.735,00
Ttrans Sistemas de Transportes S.A.	30.608.978,00

564. Destaca-se que o total das multas aplicadas às empresas soma R\$ 969 milhões, sendo que mais da metade desse valor se refere exclusivamente à empresa Alstom, e que 82% do total se referem ao núcleo duro condenado (Alstom, CAF e Bombardier) [84]. Com a aplicação de agravantes, atenuantes, limites legais e leniência, a multa final total de todas as empresas em todos os projetos equivale a cerca de 79% da estimativa da vantagem líquida (10%) total obtida pelo cartel em todos os projetos afetados, que foi de cerca de 1.220 milhões.

565. Destaca-se que os danos estimados segundo a presente metodologia, para cada contratante, teriam sido de:

- CPTM/Estado de São Paulo: R\$ 2.269 milhões;
- União (Trensurb e CBTU): R\$ 132 milhões;
- GDF: R\$ 39 milhões.



**VI.2. Penalidade não-pecuniária: proibição de contratar**

566. Além das multas aplicadas às pessoas jurídicas, entendo necessário aplicar uma **penalidade adicional para a Alstom**, empresa que a meu ver, conforme exposto no mérito, configura-se como a **líder do cartel**.

567. Tendo em vista a gravidade do cartel e os consideráveis danos diretos à Administração Pública e indiretamente à coletividade que utiliza o transporte público, acredito ser cabível a aplicação da penalidade prevista inciso II do art. 38 da Lei nº 12.529/2011, qual seja: *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.*

568. Contudo, entendo que sua aplicação disseminada a todas ou mais empresas geraria o efeito contrário do pretendido. Isso porque, embora ela tenha a função de proteger as finanças do Estado e conferir legitimidade aos processos de contratação levados adiante pelos governos, sua aplicação de forma imprudente pode entrar em conflito com o objetivo do ente público contratante de conseguir o melhor fornecedor ao melhor preço, especialmente em economias menores e dependendo do mercado em questão, considerada a já alta concentração nestes mercados, isso porque poderá acarretar uma diminuição do número de empresas qualificadas para participar como licitantes a um nível anticompetitivo.

569. Por essa razão e, tendo em vista o papel de liderança da empresa Alstom, que, relembro, já foi condenada no Cade em casos envolvendo outros mercados também por cartel em licitação (a exemplo do cartel de AIS), acredito que a aplicação da penalidade apenas a ela mostra-se mais adequada e não produzirá o efeito indesejado mencionado.

570. Embora a Alstom seja de fato uma das maiores empresas que atua no fornecimento de material rodante e de serviços de manutenção de trens, há diversas outras empresas com capacidade para participar das licitações de modo que não haverá uma redução do número de agentes a um nível anticompetitivo. A própria Alstom reconheceu isso quando da notificação do Ato de Concentração nº 08700.004077/2018-19, entre Alstom e Siemens, afirmando o quanto segue no formulário de notificação:

"A Operação Proposta está ocorrendo em um **mercado global de mobilidade** essencialmente em transformação e crescimento. (...) Atualmente, este espaço é definido pela existência de um **claro líder global** (representado pela indústria ferroviária chinesa, isto é, a CRRC em material rodante e CRSC em sinalização) e um **número de outros players significativos**. Muitos outros agentes do setor de mobilidade estão expandindo suas atividades para além de seus mercados tradicionais. Por exemplo, vê-se a CRRC expandindo-se internacionalmente ou concorrentes regionais ou nacionais expandindo-se em novos mercados, em termos geográficos e de produto, inclusive no Brasil." (SEI 0494263)

571. A Siemens e Bombardier sem dúvida continuam como fortes concorrentes no mercado. A CAF, por sua vez, conforme afirmado pela própria Representada em reunião no Gabinete 1, cresceram ainda mais nos últimos anos, sendo uma empresa extremamente competitiva no setor. Ademais, desde então houve crescimento de empresas que atuavam apenas pontualmente, como é o caso da Hyundai-Rotem.

572. Resta, portanto, demonstrado, que há uma diversidade de players que podem permitir a manutenção da competitividade no setor, ainda que a Alstom esteja temporariamente impossibilitada de contratar com a administração pública.

573. Ademais, ressalto que qualquer efeito negativo que eventualmente pudesse ser produzido a curto prazo, decorrente da retirada de uma empresa desse mercado, se justificará a longo prazo, pelos possíveis custos advindos de se contratar com empresa não confiável, além da garantia dos direitos do cidadão.

**VI.3. Multas aplicadas às pessoas físicas**

574. Para as pessoas físicas condenadas, a multa também foi proporcional à sua participação na conduta. Foram identificados os projetos em que cada pessoa física participou e a multa aplicada seguiu a seguinte lógica.

575. Para as pessoas físicas condenadas que ocupavam cargos estatutários (sócio, administrador, presidência ou vice-presidência), multa no valor de 5% da estimativa de vantagem obtida pela empresa em cada projeto em que há provas da participação da pessoa. Para as pessoas físicas condenadas que **não** ocupavam cargos estatutários, multa no valor de R\$ 100 mil por projeto em que há provas de sua participação. Os percentuais de atenuantes e agravantes aplicados à empresa na qual trabalhava o Representado foram igualmente aplicados sobre a sua multa.

576. Essa metodologia reflete bem a liderança de algumas pessoas e a participação marginal de outras.

577. Por fim, nos casos em que a multa de uma pessoa física não estatutária resultou em valor superior ao de uma pessoa física estatutária da mesma empresa, mesmo tendo a primeira participado com maior frequência, em benefício do réu, o valor de sua multa foi igualado ao valor da multa da pessoa estatutária, de modo a evitar que empregados sejam mais penalizados que administradores simplesmente por haver mais provas. Essa medida beneficiou um representado da CAF.

578. A seguir apresento a tabela com as multas de todas as pessoas físicas:

**Tabela 29. Multas aplicadas às pessoas físicas**

Adagir Abreu Filho	1.642.648,00
Amador Peñin	300.000,00
Andoni Altuna	100.000,00
Andras Mesics	125.000,00
Antonio Dias Felipe	351.383,59
Ben-Hur Souza	125.000,00
Carlos Roso	150.000,00
Carlos Leopoldo	100.000,00
Carlos Teixeira	75.000,00
David Lopes	1.545.705,62
Edgard de Toledo Filho	100.000,00
Edson Hira	100.000,00
Eduardo Basaglia	300.000,00
Fleury Pissaia	36.914,86
Francisco Perroni	300.000,00
Francisco Amigo	150.000,00
Isidro Quinonero	2.386.846,20
José Manuel Uribe Regueiro	400.000,00
José Ricardo Valladão	75.000,00
Juarez Barcellos Filho	100.000,00
Luiz Antonio Taulois	125.000,00
Luiz Fernando Ferrari	1.050.000,00
Manuel do Rio Filho	425.000,00
Marcelo Zugaier dos Santos	125.000,00
Marco Contin	3.262.072,57

Marco Missawa	625.000,00
Marcos Ribeiro	100.000,00
Masao Suzuki	904.573,70
Massimo Bianchi	673.167,96
Maurício Memória	1.796.501,76
Moises Smaire Neto	75.000,00
Paulo Borges Júnior	450.000,00
Paulo Stuart	150.000,00
Paulo Albuquerque	351.383,59
Phillipe Dufosse	450.000,00
Reinaldo de Andrade	100.000,00
Renato Ely	36.914,86
Ronaldo Cavalieri	250.000,00
Ronaldo Moriyama	75.000,00
Rosângela Tsuruda	150.000,00
Ruy Grieco	150.000,00
Sérgio Lombardi	450.000,00
Stephanie Brun-Brunet	1.175.792,36
Telmo Porto	300.000,00
Wagner Ibarrola	100.000,00
Wagner Tadeu Ribeiro	900.000,00
Wilson Daré	1.395.704,62

## VII.DISPOSITIVO

579. Ante todo o exposto, voto:

a) Pela **extinção da pretensão punitiva** em razão do **cumprimento integral das obrigações do Acordo de Leniência** para os Representados:

1. Siemens AG;
2. Siemens Ltda.;
3. Newton José Leme;
4. Everton Rheinheimer;
5. Jan-Malte Hans;
6. Peter Andreas Golitz;
7. Nelson Branco Marchetti; e
8. Daniel Mischa Leibold

b) Pelo **arquivamento** sem julgamento de mérito do processo por reconhecimento de **ilegitimidade passiva** com relação às Representadas

1. RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda.; e
2. Caterpillar Brasil Ltda

c) Pelo **desmembramento** do processo com relação aos Representados

1. Edyval Antônio Campanelli Junior; e
2. Haroldo Oliveira de Carvalho

d) Pelo **arquivamento** do processo em razão da ocorrência de **prescrição** da pretensão punitiva para os Representados:

1. Lucy Elisabete Pereira Teixeira (representando Constech Assessoria e Consultoria Internacional Ltda.);
2. Procint – Projetos e Consultoria Internacional S/C Ltda.;
3. Arthur Gomes Teixeira; e
4. Murilo Rodrigues da Cunha.

e) Pelo **arquivamento** por **ausência ou insuficiência de provas** com relação aos Representados:

1. Hyundai-Rotem Co. Ltd.
2. Albert Fernando Blum
3. Antonio Joaquim Charro
4. Homero Lobo de Vasconcellos
5. Júlio César Leitão
6. Maria Aparecida Ramos Bartholetti;
7. Paulo Munk Machado;
8. Philippe Delleur;
9. Ricardo Mario Lamenza Alzogarray;
10. Rinaldo Marques Tsuruda;

11. Rodrigo Otávio Lobo da Costa

f) Pela condenação dos seguintes Representados ao pagamento das multas indicadas, pela prática das condutas previstas no art. 20, incisos I a IV, c/c. art. 21, incisos I, III, IV e VIII, da Lei nº 8.884/1994, 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:

Pessoas jurídicas:

1. **Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.**, multa de R\$ 530.799.000,00 (quinhentos e trinta milhões e setecentos e noventa e nove mil reais)
2. **Bombardier Transportation Brasil Ltda.**, multa de R\$ 85.642.515,00 (oitenta e cinco milhões e seiscentos e quarenta e dois mil e quinhentos e quinze reais);
3. **CAF Brasil Indústria e Comércio S.A.**, multa de R\$ 174.947.147,00 (cento e setenta e quatro milhões e novecentos e quarenta e sete mil e cento e quarenta e sete reais);
4. **Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.**, multa de R\$ 26.944.510,00 (vinte e seis milhões e novecentos e quarenta e quatro mil e quinhentos e dez reais);
5. **IESA Projetos Equipamentos e Montagens S.A.**, multa de R\$ 13.133.775,00 (treze milhões e cento e trinta e três mil e setecentos e setenta e cinco reais);
6. **MGE Equipamentos e Serviços Rodoviários Ltda.**, multa de R\$ 21.056.208,00 (vinte e um milhões e cinquenta e seis mil e duzentos e oito reais);
7. **Mitsui & Co. Brasil S.A.**, multa de R\$ 18.091.474,00 (dezoito milhões e noventa e um mil e quatrocentos e setenta e quatro reais);
8. **MPE – Montagens e Projetos Especiais S.A.**, multa de R\$ 41.256.362,00 (quarenta e um milhões e duzentos e cinquenta e seis mil e trezentos e sessenta e dois reais);
9. **Serveng–Civilsan S/A – Empresas Associadas de Engenharia.**, multa de R\$ 5.758.718,00 (cinco milhões e setecentos e cinquenta e oito mil e setecentos e dezoito reais);
10. **TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A.**, multa de R\$ 738.297,00 (setecentos e trinta e oito mil e duzentos e noventa e sete reais);
11. **Temoina do Brasil Ltda.**, multa de R\$ 19.639.735,00 (dezenove milhões e seiscentos e trinta e nove mil e setecentos e trinta e cinco reais);
12. **TTrans Sistemas de Transportes S.A.**, multa de R\$ 30.608.978,00 (trinta milhões e seiscentos e oito mil e novecentos e setenta e oito reais);

Pessoas físicas

13. **Adagir de Salles Abreu Filho.**, multa de R\$ 1.642.648,00 (um milhão seiscentos e quarenta e dois mil seiscentos e quarenta e oito reais);
14. **Amador Francisco Rodriguez Peñin**, multa de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais);
15. **Andoni Sarasola Altuna**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
16. **Andras Mukics Mesics**, multa de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais);
17. **Antonio Dias Felipe**, multa de R\$ 351.383,59 (trezentos e cinquenta e um mil e trezentos e oitenta e três reais e cinquenta e nove centavos);
18. **Ben-Hur Coutinho Viana de Souza**, multa de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais);
19. **Carlos Alberto Alves Roso**, multa de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais)
20. **Carlos Alberto Penna Leopoldo**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
21. **Carlos Eduardo Teixeira**, multa de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais);
22. **David Lopes**, multa de R\$ 1.545.705,62 (um milhão e quinhentos e quarenta e cinco mil e setecentos e cinco reais e sessenta e dois centavos)
23. **Edgard Camargo de Toledo Filho**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
24. **Edson Yassuo Hira**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
25. **Eduardo Cesar Basaglia**, multa de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais);
26. **Fleury Pissaia**, multa de R\$ 36.914,86 (trinta e seis mil e novecentos e quatorze reais e oitenta e seis centavos);
27. **Francisco de Assiz Perroni**, R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais);
28. **Francisco Essi Amigo**, multa de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);
29. **Isidro Ramon Fondevila Quinonero**, multa de R\$ 2.386.846,20 (dois milhões e trezentos e oitenta e seis mil e oitocentos e quarenta e seis reais e vinte centavos);
30. **José Manuel Uribe Regueiro**, multa de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais)
31. **José Ricardo Garcia Valladolid**, multa de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais);
32. **Juarez Barcellos Filho**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
33. **Luiz Antonio Taulois da Costa**, multa de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais);
34. **Luiz Fernando Ferrari**, multa de R\$ 1.050.000,00 (um milhão e cinquenta mil reais);
35. **Manuel Carlos do Rio Filho**, multa de R\$ 425.000,00 (quatrocentos e vinte e cinco mil reais);
36. **Marcelo Zugaia dos Santos**, multa de R\$ 125.000,00 (cem mil reais);
37. **Marco Antônio Barreiro Contin**, multa de R\$ 3.262.072,57 (três milhões e duzentos e sessenta e dois mil e setenta e dois reais e cinquenta e sete centavos);
38. **Marco Vinicius Barbi Missawa**, multa de R\$ 625.000,00 (seiscentos e vinte e cinco mil reais);
39. **Marcos José Ribeiro**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

40. **Masao Suzuki**, multa de R\$ 904.573,70 (novecentos e quatro mil e quinhentos e setenta e três reais e setenta centavos);
41. **Massimo Andrea Giavina Bianchi**, multa de R\$ 673.167,96 (seiscentos e setenta e três mil e cento e sessenta e sete reais e noventa e seis centavos);
42. **Maurício Evandro Chagas Memória**, R\$ 1.796.501,76 (hum milhão e setecentos e noventa e seis mil e quinhentos e um reais e setenta e seis centavos);
43. **Moises Smaire Neto**, multa de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais);
44. **Paulo José de Carvalho Borges Júnior**, multa de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais);
45. **Paulo Roberto Stuart**, multa de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);
46. **Paulo Rubens Fontenele Albuquerque**, multa de R\$ 351.383,59 (trezentos e cinquenta e um mil e trezentos e oitenta e três reais e cinquenta e nove centavos);
47. **Phillipe Emile Michel Dufosse**, multa de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais);
48. **Reinaldo Goulart de Andrade**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
49. **Renato Grillo Ely**, multa de R\$ 36.914,86 (trinta e seis mil e novecentos e quatorze reais e oitenta e seis centavos);
50. **Ronaldo Cavalieri**, multa de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais);
51. **Ronaldo Hikari Moriyama**, multa de R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais);
52. **Rosângela Lorena de Sousa Tsuruda**, multa de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);
53. **Ruy Marcos Grieco**, multa de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);
54. **Sérgio Valente Lombardi**, multa de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais);
55. **Stephanie Brun-Brunet**, multa de R\$ 1.175.792,36 (hum milhão e cento e setenta e cinco mil e setecentos e noventa e dois reais e trinta e seis centavos);
56. **Telmo Giolito Porto**, multa de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais);
57. **Wagner Ibarrola**, multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);
58. **Wagner Tadeu Ribeiro**, multa de R\$ 900.000,00 (novecentos mil reais);
59. **Wilson Daré**, multa de R\$ 1.395.704,62 (hum milhão e trezentos e noventa e cinco mil e setecentos e quatro reais e sessenta e dois centavos).

g) Pela condenação da Representada **Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda**, adicionalmente, à penalidade de **proibição de participar, direta ou indiretamente, de licitação** tendo por objeto aquisições, alienações, realização de obras e serviços, concessão de serviços públicos, envolvendo o fornecimento e manutenção de material rodante, sistemas auxiliares e suas partes integrantes, junto à Administração Pública Federal, Estadual, Municipal e do Distrito Federal, bem como entidades da administração indireta, por cinco anos, nos termos do art. 24, II, da Lei nº 8.884/1994 (equivalente ao art. 38, II, da Lei nº 12.529/2011);

h) Pela **remessa do presente** voto ao (1) Ministério Público do Estado de São Paulo, (2) ao Departamento de Polícia Federal, (3) ao Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União, (4) à Corregedoria Geral da Administração do Governo do Estado de São Paulo, (5) ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, (6) ao Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, (7) ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e (8) à Procuradoria-Geral do Distrito Federal.

É o voto.

Brasília, 08 de julho de 2019.

*[assinatura eletrônica]*

**João Paulo de Resende**

Conselheiro Relator

[1] Vide MS 22.796, Pleno, DJ 12.2.1999; AI 521.569, 2ª Turma, DJ 14.5.2010; AI 807.190 AgR, 1ª Turma, DJ 01.02.2011.

[2] "(...) não é possível que uma conduta seja administrativamente irrelevante e não o seja para o Direito Penal" Trecho do voto do Ministro Joaquim Barbosa no Habeas Corpus 92438. No mesmo sentido vejam-se HC 83674 – 2ª Turma STF e RHC 12192 – 6ª Turma STJ.

[3] Lei nº 9.605/1998, que dispõe sobre sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente.

[4] Nota Técnica – 630 - Em 26 de janeiro de 2010, foi realizada a sessão de julgamento, em que a comissão de licitação habilitou e declarou vencedor o Consórcio Paulista, que optou por fornecer 12 novos trens e não reformar os trens da série 5000, no valor de R\$ 1.802.440.214,02. Em 19 de março de 2010, a Sociedade de Propósito Específico CTrens – Companhia de Manutenção280 e a CPTM assinaram o contrato de concessão administrativa nº 876408301100, no valor de R\$ 1.802.440.214,02 com prazo de vigência de 20 anos.

[5] Há uma evidência não datada a qual provavelmente é do ano de 2008, mas, considerando que se trata de uma dedução, ela não será considerada para fins de prescrição.

[6] Nesse sentido, ver por exemplo dos Documentos 5, 22, 27, 97, 102 e 200, que utilizam inclusive esses termos para se referir aos acordos anticompetitivos existentes entre as empresas.



[7] Como se verá mais adiante, bons exemplos dessa dinâmica são os projetos da Linha 5 do Metrô SP (CPTM), Extensão da Linha 2 do Metrô SP e Metrô DF. Nesses projetos, há diversos documentos comprovando a existência de contatos para estruturação de acordos anticompetitivos entre consórcios já formados e, portanto, concorrentes. Esses acordos consistiam perpassavam, por exemplo, pela subcontratação de empresas ou acordos de reconhecimento.

[8] No total 13 empresas sofreram busca e apreensão, conforme consta no Relatório. Contudo não houve nenhum documento que considere relevante dentre aqueles apreendidos nos seguintes locais (i) RHA do Brasil Serviços de Infraestrutura Ltda; (ii) TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A; (iii) Escritório de Renato Grillo Ely.

[9] Para facilitar a compreensão da relação entre alguns documentos, a numeração constante do voto segue a numeração da tabela de provas incluída como Anexo II.

[10] JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 14 ed. São Paulo: Dialética, 2010, p. 497.

[11] “A formação de consórcios acarreta risco da dominação do mercado, através de pactos de eliminação de competição entre os empresários. No campo de licitações, a formação de consórcios poderia reduzir o universo da disputa. O consórcio poderia retratar uma composição entre eventuais interessados: em vez de estabelecerem disputa entre si, formalizariam um acordo para eliminar a competição. Aliás, a composição entre os potenciais interessados para participar de licitação pode alcançar a dimensão de criminalidade” Idem, p. 495.

[12] 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.

[13] 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.

[14] 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.

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

[16] O Tribunal de Contas da União (TCU) possui jurisprudência consolidada nesse sentido, exigindo a motivação de tais decisões: i) Fica ao juízo discricionário da Administração Pública a decisão, devidamente motivada, quanto à possibilidade de participação ou não em licitações de empresas em consórcio (*Acórdão n.º 1165/2012-Plenário, TC 037.773/2011-9, rel. Min. Raimundo Carreiro, 16.5.2012*); ii) A decisão de vedar a participação de consórcio em licitação de obra pública insere-se na esfera de discricionariedade do gestor. Tal opção, contudo, demanda a explicitação de justificativas técnicas e econômicas robustas que a respaldem (*Acórdão n.º 2831/2012-Plenário, TC-020.118/2012-0, rel. Min. Ana Arraes, 17.10.2012*); iii) A subcontratação é regra de exceção, prevista pelo legislador (art.s 72 e 78, inciso VI, da Lei nº 8.666/1993), 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 nº 1400/2007-Plenário, TC 009.574/2004-5, rel. Min. Aroldo Cedraz, 25.7.2007*).

[17] 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.

[18] A SG/Cade considera que houve 27 licitações afetadas, contudo, uma dessas licitações, qual seja a licitação da CPTM destinada à manutenção dos trens da série 9000 (pertencente à chamada 3ª rodada) não chegou a ter sequer o edital publicado, razão pela qual não é listada na tabela e não considero como afetada pelo conluio.

[19] Nota Técnica – 630 - Em 26 de janeiro de 2010, foi realizada a sessão de julgamento, em que a comissão de licitação habilitou e declarou vencedor o Consórcio Paulista, que optou por fornecer 12 novos trens e não reformar os trens da série 5000, no valor de R\$ 1.802.440.214,02. Em 19 de março de 2010, a Sociedade de Propósito Específico CTrens – Companhia de Manutenção280 e a CPTM assinaram o contrato de concessão administrativa nº 876408301100, no valor de R\$ 1.802.440.214,02 com prazo de vigência de 20 anos.

[20] Destaca-se que a Concorrência nº 83578 também é objeto de investigação do Processo nº 0026495-43.2014.8.26.0050, em trâmite na 7ª Vara Criminal de São Paulo.

[21] Destaca-se que a Concorrência nº 83578 também é objeto de investigação do Processo nº 0026495-43.2014.8.26.0050, em trâmite na 7ª Vara Criminal de São Paulo.

[22] O escopo do projeto era composto por Centro de Controle Operacional – CCO, Sistema de Sinalização, Controle e Supervisão, Sistema de Alimentação Elétrica, Sistema de Telecomunicações e Sistemas Auxiliares, incluindo: ventilação, escadas rolantes, elevadores, bombeamento, iluminação, detecção de incêndio, sistema informatizado de gestão operacional, material rodante, controle da demanda de passageiros, sistema de arrecadação, equipamentos para oficina de manutenção e integração dos sistemas.

[23] Em todas as tabelas como esta, que resumem os dados das licitações de cada projeto, as empresas e consórcios em vermelho são aqueles que foram inabilitados e, portanto, não apresentaram proposta. Naturalmente, a ausência de nomes em vermelho indica que todas as empresas/consórcios participantes foram habilitados.

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

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

[26] A tabela completa contendo todos os dados destas e das demais licitações objeto do presente processo constam como Anexo IV deste voto.

[27] Cofesbra havia sido o nome do Consórcio formado por Alstom, CAF e Adtranz na licitação para fornecimento dos trens da S2000 para a CPTM.

[28] A CAF, por exemplo, argumenta o seguinte em sua defesa: “(...) era natural que as empresas supramencionadas, que como dissemos já haviam se consorciado anteriormente para o fornecimento destes mesmos trens (série 2000), fabricados por elas, optassem por novamente se unir em consórcio e somar suas experiências como fabricantes destes equipamentos, com objetivo de participar desta licitação, em total consonância com o permitido pelo Edital e previsto na legislação, criando assim o Consórcio COBRAMAN”I (SEI 0031478 - fl. 45)

[29] Tradução livre: “Como conversado por telefone, ontem, 11/11/99, pela tarde, Murilo me ligou para dizer que havia participado de uma reunião com a Alstom Brasil e Adtranz Brasil e que não se havia chegado a um acordo sobre a divisão. Também me disse que havia falado com você e que concordava que eu

*cuidasse dos trâmites se tivermos que apresentar sozinhos. (...) - Em minha opinião, seria mais fácil obter êxito parcial com um acordo de divisão." (...) "Se nossos temores de que é a Alstom Brasil quem dirige o edital se confirmarem, poderão colocar alto para nos eliminar".*

[30] 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.

[31] Referência ao Consórcio CONSMAC (Alstom e CAF) que venceu a licitação para manutenção dos trens CPTM Série 2100 da 1ª Rodada, realizada em 2002.

[32] A proposta do Consórcio Servefer foi de R\$ 213.436.225,24, enquanto aquela apresentada pelo Consórcio Cobraman II e vencedora, foi de R\$ 213.016.649,36.

[33] E-mail interno da Alstom de 20/09/2007 (Documento 87) enviado antes da apresentação das propostas no qual é afirmado que MPE também seria incluída no consórcio, provavelmente como compensação pela sua apresentação de proposta de cobertura na licitação referente à Série 2000 e 3000, o que, da mesma forma, foi comprovado pelas informações do procedimento licitatório. Na Série 2000 a MPE apresentou proposta de R\$ 295.928.336,80 muito acima do valor orçado pela CPTM (R\$ 220.476.987,85), o que conforme art. 48, inciso II, da Lei nº 8.666/1993, resultaria na sua desclassificação do certame, evidenciando, portanto, que se tratou de proposta de cobertura a fim de garantir a vitória do Consórcio Cobraman II (Alstom, Bombardier e CAF).

[34] A Série 9000 chegou a ser objeto de tratativas, mas ela acabou não sendo lançada por decisão da CPTM.

[35] A empresa Trail Infraestrutura Ltda. pertence ao grupo econômico da empresa Tejofran. Ambas têm como sócios Campos Eliseos Participação Empreendimentos e Administração e CIA. de Investimentos Alvade, conforme consulta no site [www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br) e documentos apresentados pela Representada (SEI 0386067). No âmbito desse projeto, a Trail Infraestrutura Ltda (Trail) foi a empresa do grupo econômico que participou das licitações. Entretanto, conforme verifica-se a partir dos documentos reunidos aos autos, foram os funcionários da Tejofran que participaram da formação dos acordos anticompetitivos, comprovando a atuação da Tejofran em garantir a participação de seu grupo econômico nesses acordos.

[36] Não houve subcontratações nesta rodada.

[37] S2000: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 13/07/2012, passando para 30/07/2012 e posteriormente para 07/08/2012

S2100: a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 16/07/2012, passando para 31/07/2012 e, por fim, 08/08/2012.

S7000 - a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 19/07/2012, passando para 03/08/2012 e, por fim, 13/08/2012.

S7500 - a primeira data prevista para entrega da documentação e abertura das propostas comerciais seria feita em 20/07/2012, passando para 06/08/2012 e, por fim, 14/08/2012.

[38] Tradução livre:

*"Boa tarde,*

*Com relação aos contratos de manutenção da CPTM, estava acordado formar consórcios nas séries 7000 (CAF 60%) e 2000 – Cobraman (CAF 8,64%) e ir sozinho na série 7500. Parece que, devido a algum problema que surgiu, está sendo proposto alterar algum acordo. Propomos deixar a parte da série 2000 – Cobraman (CAF 8,64%) e pegar parte da série 2080 – Cofesbra (CAF 23,85%).*

*Em nível econômico, o valor total se manteria igual, simplesmente aumentaria a porcentagem por ser um projeto menor.*

*O contrato da série 2000- Cobraman seria para ir com a Alstom e com a Bombardier.*

*O contrato da série 2070 – Cofestra II seria para ir apenas com a Alstom.*

*A informação levadas em conta para estas séries são as seguintes:*

*Cobraman (nome original do projeto Cofestra I):*

*Trens fabricados pela Alstom, Bombardier e CAF. 30 trens de 4 vagões. CAF forneceu bogies e engates. Atualmente mantido pelo consórcio Cobraman II (Alstom, Bombardier, CAF).*

*Cofesbra II:*

*Trens fabricados pela Alstom, Bombardier e CAF. 12 trens de 4 vagões. CAF forneceu bogies e engates. Atualmente mantido pela CPTM.*

*A diferença que pode haver de uns trens para outros é que os trens da série 2000 sabemos que estão sendo bem mantidos (consórcio Cobraman) e conhecemos muito bem os trens. Entretanto, com os trens da série 2070, a manutenção é realizada pela CPTM e não conhecemos bem os trens. Por outro lado, os trens da série 2000 são mais antigos que os da série 2070. Série 2000: 13 anos; e Série 2070: 5 anos.*

*Temos que analisar esta situação e decidir o que faremos. Se não consideramos que esta não é a melhor opção, as alternativas mais realistas que nos restariam são:*

*- Colocar algum consorciado a mais na série 7000 e aumentar nossa parte na série 2000 – Cobraman (risco de que o novo consorciado tenha que ser a Alstom ou a Bombardier)*

*- Compartilhar a série 7500 com alguma outra empresa e aumentar nossa parte na série 2000 – Cobraman ou série 7000*

*- Renunciar à Cobraman aumentando nossa participação na série 7000. Neste caso, teríamos presença em 2 contratos e não em 3.*

*Se preferirem, no falamos amanhã e analisamos em conjunto qual é a melhor opção.*

*Saudações*

*Andoni"*

[39] Na S2000 e S2100 o consórcio era apenas de Tejofran e Temoinsa e nas demais séries somou-se a TTrans.

[40] O Sr. Denis Girault terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.

[41] Já que definem os mesmos ganhadores das licitações, quais sejam: (i) para a Série 2000, Alstom e Bombardier; (ii) para a Série 2070, Alstom; (iii) para a Série 2100, NF[41] no manuscrito e MP (MPE), Temoinsa e Tejofran na tabela; (iv) para a Série 3000, Siemens; (v) para a Série 7000, CAF; e (vi) para a Série 7500, CAF e Alstom.

[42] Crimes de mera conduta são aqueles para os quais a lei descreve apenas a conduta e não o resultado e, como consequência, a consumação do crime está na prática do ato em si, independentemente dos seus efeitos.

[43] As concorrências nº s 8486402011, 8487402011, 8488402011 e 8489402011 também são objeto de investigação do Processo nº 0026496-28.2014.8.26.0050, em trâmite na 28ª Vara Criminal de São Paulo.

[44] Base de março de 2005.

[45] De acordo com a SG/Cade "Nesse e-mail, segundo os Signatários, a ideia da Siemens era conversar com a CCC e a Mitsui sobre uma cooperação nesse projeto para ganhar tempo suficiente, evitar que a CCC se aliasse a outras empresas e, conseqüentemente, adquirisse poder de competição. Outra preocupação da Siemens era que a CCC e a Mitsui chegassem a um acordo e, dessa forma, preenchessem os requisitos para participar da licitação e competir com o grupo."

- [46] O Sr. Agenor Marinho Contente Filho terá sua responsabilidade apurada no Processo nº 08700.000448/2015-32.
- [47] Falecido.
- [48] A participação da Bombardier Transportation Brasil Ltda. no Consórcio BT Brasil foi fixada no patamar de 67,47%.
- [49] A participação da Siemens Ltda. no Consórcio NOVOTREM foi fixada no patamar de 52% e a participação da MGE – Manutenção de Motores e Serviços Elétricos Ltda. foi fixada no patamar de 48%.
- [50] A participação da MPE e da TTrans no Consórcio TTrans/MPE foi fixada no patamar de 60% e 40%, respectivamente.
- [51] Há também indícios da participação da BalfourBeatty (atual Adtranz) neste certame, contudo, sua responsabilidade será apurada no PA nº 08700.000448/2015-32.
- [52] Conforme fl. 261 do SEI 0214072 e 0233801, o valor total previsto pelo Metrô DF seria de até R\$ 106.536.469,83, contando com a prestação de serviços e o que se denominou como serviços “eventuais”. No entanto, as propostas apresentadas pelos consórcios qualificados na fase técnica contemplavam apenas o valor de R\$ 82.245.669,83, correspondente a manutenção dos sistemas discriminados acima.
- [53] Construção da Linha 4 do Metrô de SP, que não é objeto do presente processo.
- [54] Argumentos de defesa a esse respeito serão devidamente endereçados na individualização de cada um dos Representados.
- [55] 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).
- [56] Antes do lançamento da licitação de manutenção do Metrô DF, o Sr. Luiz Costa era funcionário da Alstom. Após o lançamento da licitação, o Sr. Luiz Costa foi contratado pela Siemens, para auxiliar na elaboração da proposta. Atualmente, é funcionário da Serveng.
- [57] Destaca-se que as concorrências nºs 3834722011 e nº 8057822011 também são objeto de investigação dos Processos nº 0042111-58.2014.8.26.0050, nº 0026435-70.2014.8.26.0050, nº 0078518-92.2016.8.26.0050, nº 0096419-73.2016.8.26.0050 e 0042113-28.2014.8.26.0050, em tramite na 11ª Vara Criminal de São Paulo.
- [58] Abaixo referido como 80 a 96 carros, pois o número correto ainda não havia sido definido pelo órgão licitante.
- [59] Conforme é analisado detalhadamente na individualização da CAF não há indícios de que tais propostas tenham sido aceitas ou sequer recebidas por ela.
- [60] *"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".*
- [61] Tradução livre: *"Penso que um dos pontos mais importantes é a "organização do mercado". Na apresentação, é falado que vamos compor um Consórcio. Mas nada é dito sobre os potenciais parceiros. Sei que é um problema local sensível, mas devemos formar um grupo forte e estarmos prontos para dividir partes do bolo (dentro do Consórcio e deixar algo para outros Grupos)"*
- [62] Embora os consórcios tenham apresentado esses valores nas suas propostas comerciais, na fase de negociação, concordaram em reduzir os valores propostos, sendo o Lote 1A adjudicado para o Consórcio MODERTREM, pelo valor de R\$ 466.165.521,56, e o Lote 1B para o Consórcio BTT Linha Azul, pelo valor de R\$ 484.812.140,00, valores previstos no documento acima.
- [63] Embora o e-mail não mencione explicitamente o projeto objeto da discussão, cotejado com os documentos relacionados 139, 140 e 142 e com a data em que Siemens assinou o contrato com CPTM, é possível aferir que se trata da L1 e L3.
- [64] Embora a MGE seja empresa brasileira ela havia sido comprada pela Progress Rail, empresa americana, por isso a referência.
- [65] Não apresentou atestado referente a serviços de instalação de ar refrigerado no salão de passageiros.
- [66] Embora tenha havido atualização de orçamentos nestes dois lotes e as respectivas empresas tenham dado desconto.
- [67] Embora tenha havido atualização de orçamentos nestes dois lotes e negociação com as empresas.
- [68] Destaca-se que a Concorrência nº 8764083011 também é objeto de investigação dos Processos nºs 0011460-72.2016.8.26.0050 e 0056712-98.2016.8.26.0050, em trâmite na 29ª Vara Criminal de São Paulo.
- [69] É informação pública que o grupo Caterpillar possui uma subsidiária responsável pelo mercado ferroviário – Progress Rail – que, em 24 de maio de 2008, pouco antes do e-mail mencionado, adquiriu a MGE. Assim, a partir da defesa apresentada pela Caterpillar Brasil é possível concluir que a referência à “CAT” em e-mails internos da Alstom não se refere à Caterpillar Brasil, mas à MGE, empresa que havia sido recentemente adquirida pela Progress Rail, divisão ferroviária do Grupo Caterpillar.
- [70] Conforme já detalhadamente exposto na Nota Técnica Final da SG/Cade, a expressão “los boinas” já havia sido utilizada em outro projeto, a fundamentar que se refere a CAF. Isso porque a CAF é uma empresa com sede em Besain, País Basco, Espanha; do qual a boina é um símbolo tradicional e histórico, usado como distinção de campeão em competições e eventos culturais. Tais características, somadas a outros documentos do conjunto probatório que indicam a participação da CAF no conluio permitem inferir, fundamentadamente, que a expressão “los boinas” se refere à CAF.
- [71] Tradução livre: *"Hoje, 3 grupos estão interessados: A) BT+ST+Tj+Mit B) C C) A+Mg Duas principais alternativas foram discutidas com meu amigo: Uma única oferta envolvendo todas as partes interessadas, 1/3 igualmente para cada. Novos trens =B+C), renovação mais alguns equipamentos A). Duas ofertas na concorrência: A) contra um grupo formado por B), C) e um grupo financeiro trazendo 40% do capital. Divisão industrial entre C), A) (Mg somente em parte da manutenção) Passamos essa mensagem aos times locais. Explorar via Mit, A) atitude. Nas duas alternativas, uma extensão de, no mínimo 60 dias, é necessária. Novas reuniões locais A) & C) na segunda-feira."*
- [72] Tradução livre: *"Espero que você tenha entendido.*  
*Na segunda-feira deve ter uma nova reunião com Agenor. Meu amigo explicou na sexta-feira à tarde.*  
*A solução de juntarem-se todos, para mim, gera o problema de que é necessário explicar ao cliente que só haverá uma oferta (pode-se justificar pelo problema de participação, prazos de entrega, etc). Ademais, se os novos trens são para nós e C, acho difícil que B e S aceitem. Deve-se explorar via Suzuki.*  
*A segunda solução (C e nós + MGE + financeiro) me parece mais viável. Mas haverá concorrência a não ser que S jogue a toalha.*  
*Nos dois casos, deve-se pedir prorrogação.*  
*A partir de amanhã estou na Guatemala"*
- [73] A expressão “los rubios” significa, em português, loiros, em referência à nacionalidade alemã da empresa Siemens.
- [74] Tradução livre:  
**Fernando Ferrari:** *"As últimas notícias são as seguintes:*  
 1- *O Consórcio liderado pela Siemens parece não ter capacidade de entregar as ofertas até 27 de Novembro.*  
*Eles acabaram de me ligar para propor novamente em nos dar alguma participação (partes mecânicas).*  
*Eles precisam de nós para solicitar, junto com eles, uma nova prorrogação do prazo final para a oferta e para ajudá-los a atingir o preço alvo.*  
 2- *CAF acabou de pedir à CPTM sete dias de prorrogação (a partir de 27 de Novembro).*  
*Parece que eles vão dar lances sozinhos.*

O que você acha se nós propusermos à Alstom a se juntar com o Grupo Siemens, para fornecer 12 trens completos e partes mecânicas adicionais (se eles precisarem)? Agradeço se puder responder até amanhã."

**César Ponce:** "Acho que nossas chances sozinhas são muito pequenas e CAF quer estar só e travar uma luta árdua já que não foram capazes de atingir um acordo global. Portanto, a única chance de estarmos envolvidos e ter parte do negócio é dividir com S, desde que eles sejam capazes de assegurar sua oferta e o acordo de investimento/financiamento. Minha única preocupação é que S não tem sido muito eficiente nas últimas oportunidades (TIS) e tem grande problemas "midiáticos".

Qual será a posição de CAT? Podem se juntar à S e a nós e apoiar o esquema financeiro e parte da manutenção? O que parece claro é que não participaremos se não houver prorrogação. Portanto, se juntarmos forças com S para obter uma prorrogação, teremos

uma pequena porta aberta para tentar nos acomodar (com S e talvez CAT) na corrida. Apoio a ideia de solicitar uma prorrogação em coordenação com S."

**Fernando Ferrari:** "Cesar, obrigada. Acabei de chegar em Paris. Vou falar com S para ver a forma como pediremos um adiamento. Bom dia, Luiz Fernando".

[75] Tradução livre:

**Fernando Ferrari:** "As últimas notícias são as seguintes:

1- O Consórcio liderado pela Siemens parece não ter capacidade de entregar as ofertas até 27 de Novembro.

Eles acabaram de me ligar para propor novamente em nos dar alguma participação (partes mecânicas).

Eles precisam de nós para solicitar, junto com eles, uma nova prorrogação do prazo final para a oferta e para ajudá-los a atingir o preço alvo.

2- CAF acabou de pedir à CPTM sete dias de prorrogação (a partir de 27 de Novembro).

Parece que eles vão dar lances sozinhos.

O que você acha se nós propusermos à Alstom a se juntar com o Grupo Siemens, para fornecer 12 trens completos e partes mecânicas adicionais (se eles precisarem)? Agradeço se puder responder até amanhã."

**César Ponce:** "Acho que nossas chances sozinhas são muito pequenas e CAF quer estar só e travar uma luta árdua já que não foram capazes de atingir um acordo global. Portanto, a única chance de estarmos envolvidos e ter parte do negócio é dividir com S, desde que eles sejam capazes de assegurar sua oferta e o acordo de investimento/financiamento. Minha única preocupação é que S não tem sido muito eficiente nas últimas oportunidades (TIS) e tem grande problemas "midiáticos".

Qual será a posição de CAT? Podem se juntar à S e a nós e apoiar o esquema financeiro e parte da manutenção? O que parece claro é que não participaremos se não houver prorrogação. Portanto, se juntarmos forças com S para obter uma prorrogação, teremos

uma pequena porta aberta para tentar nos acomodar (com S e talvez CAT) na corrida. Apoio a ideia de solicitar uma prorrogação em coordenação com S."

**Fernando Ferrari:** "Cesar, obrigada. Acabei de chegar em Paris. Vou falar com S para ver a forma como pediremos um adiamento. Bom dia, Luiz Fernando".

[76] Tradução livre:

Bertrand: "Como discutido durante a tarde TRM/RCM, isso não é aceitável. A participação de mercado da CAF em Porto Alegre precisa ser limitada aos famosos 12% dos 244 MBRL => 28,8. Se nós aceitarmos mais alto, então a Alstom terá que compensar, e isso não é aceitável." Luiz Ferrari: "caso a CAF não aceite esses cenários, qual seria nossa alternativa?" Michele Viele: "nós vamos SOZINHOS! O que podemos fazer? Compensar também os 5 MBRL da CAF? Todo mundo precisa fazer seu trabalho! Por favor barganhe e discuta com CAF se não 2 alternativas: NÃO IR ou ir sozinho com margem mais baixa; Marco Contim: "Michele, agora, a informação que temos é que não temos um competidor (somente CAF), caso a gente defina ir sozinho, tenho certeza que a CAF apresentará uma proposta e entraremos em uma guerra de preços que não é boa para a gente ou para eles. Nosso preço pelo boggie é 33,7 Milhões de reais (sem qualquer tipo de desconto) e para utilizar nosso boggie (que não cumpre 100% das especificações) também precisamos aumentar as lacunas nesse caso."

[77] Newton José Leme, Everton Rheinheimer, Jan-Malte Hans, Peter Andreas Golitz, Nelson Branco Marchetti e Daniel Mischa Leibold.

[78] Nos Termos do art. 86, §1º, inciso III, a SG/Cade não dispunha de provas suficientes para assegurar a condenação da empresa ou pessoa física por ocasião da propositura do acordo.

[79] Particularmente na Nota Técnica nº 33/2015/CGAA8/SGA2/SG/CADE (SEI 0049187).

[80] Para fins processuais, a Lei nº 12.529/2011 derogou a Lei nº 8.884/1994.

[81] As provas mencionadas pela Alstom (SEI 0631073) no item 22.17 são todas de 2011 e 2012, portanto antes da celebração do Acordo.

[82] A bem da verdade, a redação da Lei é ambígua, permitindo que a punição ultrapasse esse teto caso ele seja inferior à vantagem auferida. O Cade tem entendido, historicamente, que é impossível fazer qualquer estimativa sobre vantagem auferida com a infração, optando por tornar letra morta essa sentença final do caput do art. 37. Embora eu discordo dessa visão da jurisprudência, opto por adota-la para preservar a higidez da decisão perante eventuais apelações ao Poder Judiciário.

[83] Para as empresas Bombardier, Alstom, Mitsui e IESA foram utilizados os faturamentos totais no Brasil. A IESA não enviou qualquer documentação sobre ramos de atividade; a Alstom apresentou declaração de contador, sem, no entanto, fornecer documentação comprobatória; a Bombardier apresentou consulta a seu próprio sistema interno e alegou que o DRE da Bombardier Transportes Brasil Ltda. não condiz com o faturamento no ramo de atividade, devido à CPC 17/2012, o que não me parece justificável; e a Mitsui apresentou DREs de dezenas de subsidiárias em diversos ramos, não sendo possível definir qual subsidiária pertence a que ramo.

[84] A 4ª empresa membro do núcleo duro, Siemens, é beneficiária do AL e não recebeu punição pecuniária.

## LISTA DE ANEXOS

[ANEXO I - Individualização das condutas dos representados](#)

[ANEXO II - Tabela de Provas completa](#)

[ANEXO III - Tabela de tradução de documentos em língua estrangeira](#)

[ANEXO IV - Tabela síntese de contratos e projetos](#)

[ANEXO V - Dosimetria em outras jurisdições](#)



Documento assinado eletronicamente por **João Paulo de Resende, Conselheiro**, em 12/07/2019, às 17:30, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.cade.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.cade.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0635922** e o código CRC **2F43FC0C**.





---

Referência: Processo nº 08700.004617/2013-41

SEI nº 0635922