



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA ^a VARA CRIMINAL DA CAPITAL:
Projeto Metrô: Extensão da Linha 2
PIC/GEDEC/MP-SP nº 007/2013

O representante do Ministério Público que esta subscreve, no uso de suas atribuições legais, com fundamento nas provas e evidências obtidas no PIC/GEDEC/MP-SP nº 007/2013, vem oferecer **DENÚNCIA CRIMINAL** contra os funcionários-representantes das empresas abaixo relacionadas (qualificações em separado), pela prática das infrações penais abaixo descritas, envolvendo o procedimento licitatório nº 40015212/2005, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô; cartelização conhecida como *price-fixing*¹, *bid-rigging*², e *market sharing*³, em detrimento da concorrência, da rede de empresas, formando um **CARTEL DE TRENS E MATERIAIS FERROVIÁRIOS**. (*Crime contra a ordem econômica*).

Siemens:

Lenientes – não denunciados

Alstom:

- Paulo José de Carvalho Borge Jr. - Diretor da Divisão de Transportes

Bombardier:

- Serge Van Themsche – Presidente

Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda:

- Haroldo Oliveira de Carvalho - Diretor Presidente

T’Trans:

- Edson Yassuo Hira – Gerente de propostas
- Massimo Giavina-Bianchi – Presidente

(Qualificações em separado)

Da análise dos autos referidos, torna-se conclusivo que as referidas empresas, pelos respectivos denunciados, nos documentos dos autos e dos respectivos apensos, em irrefutável análise econômica das evidências (*economic analysis*) da sistemática da licitação e

¹ Fixação artificial de preços.

² Proposta pro-forma.

³ Divisão do mercado.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro

CEP: 01007-904 - São Paulo/SP

Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

das provas; a partir do mês de janeiro de 2005, ainda em vigência até 21 de agosto de 2013⁴; adiante explicados, e em várias ocasiões em datas diversas, em locais variados, nesta cidade de São Paulo; realizaram *acordos, convênios, ajustes e alianças, como ofertantes, mediante fixação artificial de preços para fornecimento e instalação de sistemas para transporte sobre trilhos.*

Previamente ajustados e com unidade de propósitos, os denunciados, agindo em nome e para vantagem das empresas que representavam, reuniam-se e/ou comunicavam-se por diversos meios, e dividiram entre eles o contrato administrativo nº 4001521201 da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, que deveria ser destinado a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, prejudicando o julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade e do julgamento objetivo. Os denunciados, entretanto, dele “assenhoraram-se”, direcionando a licitação sabendo previamente quais empresas seriam as vencedoras. Através de acordos fraudulentos, estabeleceram e direcionaram os consórcios, vencedor/perdedor, este com proposta *pro-forma*, dividiram o mercado e o preço final superfaturado, violando assim criminosamente as Leis naturais da economia, especialmente a da *livre concorrência*.

Nesse contexto, tendo a certeza e a consciência de serem, juntas, as empresas, dominadoras de considerável parcela do mercado; os denunciados fraudaram, mediante ajuste e combinação, o caráter competitivo do referido procedimento licitatório com o objetivo de obter, para suas respectivas empresas, as quais detinham poder decisório, vantagem financeira decorrente dos objetos da adjudicação do contrato firmados com o Poder Público – Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô (*Crime contra a administração pública*).

Formaram, assim, um **Oligopólio em conluio - CARTEL DE TRENS E MATERIAIS FERROVIÁRIOS.**

Os nomes dos denunciados constam nos termos das revelações do acordo de leniência e/ou são referidos pelos lenientes como participantes dos esquemas delituosos de formação de cartel e fraude à licitação. Suas atuações também decorrem da análise dos procedimentos licitatórios.

I. Síntese:

Processo Licitatório nº 40015212/2005 – Companhia do Metropolitano de São Paulo: *Contrato para 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.*

⁴ Informação fornecida pelo próprio Metrô (Companhia do Metropolitano de SP) em ofício protocolado no M.P./SP nº 0126176/13 em resposta ao ofício nº 434/13-GEDEC.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Acordo: Empresas: Siemens, Alstom, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty formaram dois consórcios diferentes: Um ganharia a licitação e o outro, com proposta perdedora seria subcontratado.

Resultado:

- Siemens e Alstom formaram o consórcio vencedor
- T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty – o consórcio perdedor. Foram subcontratados pelo consórcio vencedor.

O acordo de leniência⁵, celebrado perante o Conselho de Atividades Econômicas – CADE, descreve que as empresas Siemens, Alstom, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty realizaram acordo anticompetitivo no procedimento licitatório nº 40015212/2005, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

Para tanto, as empresas acordaram a formação de dois consórcios para participar da licitação: um venceria o certame e o outro apresentaria uma proposta de cobertura, sendo, posteriormente, subcontratado.

O acordo anticompetitivo obteve sucesso: o consórcio formado Linha Verde, formado por Alstom e Siemens, sagrou-se vencedor e, durante a execução do contrato, subcontratou as empresas T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty.

II – O Procedimento Licitatório

O procedimento licitatório nº 40015212/2005, da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, foi instaurado para elaboração do 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.



Linha 2 - Verde

⁵ Itens I, linhas 10 e 11, e VIII, linhas 87 a 97 do Histórico de Conduta.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Da análise do procedimento licitatório em conjunto com os termos do acordo de leniência e demais documentos anexados aos autos, é conclusivo que há provas de prática dos crimes de cartel e fraude à presente licitação por integrantes das empresas Siemens, Alstom, T'rans, Bombardier e Balfour Beatty, na forma exposta no acordo de leniência, em conluio com agentes públicos.⁶

III – Dados relevantes sobre o procedimento licitatório:

A abertura da licitação foi aprovada no dia 12 de janeiro de 2005 pela Diretoria Plena do Metrô, sendo o edital publicado no dia 15 de janeiro de 2005 e disponibilizado para consulta e/ou aquisição pelos interessados no período de 19 de janeiro de 2005 a 18 de fevereiro de 2005.

Adotou-se o critério menor preço para julgamento das propostas, conforme planilha de serviços e preços anexos ao edital, nos termos do item 9.1.

O projeto licitado foi orçado no valor de R\$ 136.660.717,15 (cento e trinta e seis milhões, seiscentos e sessenta mil, setecentos e dezessete reais e quinze centavos), data base em 01 de janeiro de 2005, fixado no item 5.1.1. do edital.

Este valor foi acrescido na quantia de R\$ 2.056.107,15 (dois milhões, cinquenta e seis mil, cento e sete reais e quinze centavos), referentes a sobressalentes e ferramentas especiais, orçados pela Companhia do Metrô.

Deste valor, se admitiu ofertas com variação de 5% (cinco por cento) do valor orçado, estabelecida dentro da faixa de R\$ 1.953.301,79 (um milhão, novecentos e cinquenta e três mil e trezentos e um reais e setenta e nove centavos) e R\$ 2.158.912,51 (dois milhões, cento e cinquenta e oito mil, novecentos e doze reais e cinquenta e um centavos), segundo o item 7.1.11. do edital.

O cronograma de desembolso foi dividido em 60% do valor total para o ano de 2005 e 40% para o ano de 2006.⁷

⁶ Eventual participação de agentes públicos é apurada em outros Procedimentos no âmbito do GAECO do Ministério Público Estadual/SP.

⁷ A Comissão de Licitação e Julgamento foi composta, na qualidade de representantes do Metrô, Sérgio Corrêa Brasil (Gerente de Contratações e Compras), Ricardo Luiz Leonardo Leite (Gerente de Engenharia e Projetos), José Jorge Fagali (Gerente de Custos e Controle) e Sérgio Henrique Passos Avellada (Gerente Jurídico); e, como representantes da sociedade civil, pelo titular Adriano Cotrim Pita (integrante do Instituto de Arquitetos do Brasil) e o suplente Geraldo Vespaziano Puntoni (integrante do Instituto de Arquitetos do Brasil).

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

A empresa Alusa Engenharia Ltda. ofertou impugnação ao edital, sustentando que a aglutinação de diversos sistemas em único procedimento licitatório restringia a competição, infringindo o disposto no artigo 3º, §1º, da Lei nº 8.666/93.

O pedido não foi acolhido pelo Metrô, com fundamento na impossibilidade de execução dos contratos em lotes e complexidade dos sistemas a serem implementados, nos termos do artigo 23, §1º, da Lei nº 8.666/93.

Diante disso, a empresa ofertou representação perante o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, que, em liminar, suspendeu o procedimento licitatório, porém, no mérito, decidiu pela regularidade das cláusulas expostas no edital (Procedimento TC-006990/026/05).

Realizaram visita técnica facultativa, prevista no item 13.3 do edital, as seguintes empresas:

Empresa	Representante
Alstom Brasil Ltda.	- Francisco Assis Perroni - Alexandre Messias Soares de Lima
Construcap – CCPS Engenharia e Comércio S. A.	- Mário Luis Casalle; - Renê Marcelo Rocha.

Enquanto, as seguintes empresas adquiriram e retiraram exemplares do edital (fls. 469/502 do procedimento licitatório):

1. Abb Ltda.;
2. Ahs Engenharia de Sistemas Ltda.;
3. Alstom Brasil Ltda.;
4. Alusa Engenharia Ltda.;
5. Areva T&D Ltda.;
6. Artech Edc Equipamentos e Sistemas S/A;
7. Balfour Beatty Rail Power Systems Brazil Ltda.;
8. Consladel Constr Laços Det Eletr Ltda.;
9. Construbase Engenharia Ltda.;
10. Construcap Ccps Engenharia e Comércio S.A.;
11. Construtora Cowan S/A;
12. Construtora Norberto Odebrecht S.A.;
13. Construtora Queiroz Galvão S.A.;
14. Dkf Construções e Empreendimentos Ltda.;
15. Ductor Implantação De Projetos S.A.;
16. Egesa Engenharia S/A;

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

17. Encibra S/A Estudos e Proj de Engenharia;
18. Façon Eletr. Ind. Comércio e Serviços Ltda.;
19. Iesa Projetos Equipamentos e Montagens S.A.;
20. Ina - Represent. e Serviços Técnicos Ltda.
21. Jan Enga e Consultoria Ltda.
22. Maubertec Enga e Projetos Ltda.
23. Mendes Junior Training E Enga S/A
24. Mitsui Brasileira Imp E Exp S/A
25. Procint - Projetos e Consult. Internacional
26. S/A Paulista de Construções E Comércio
27. Serveng Civilsan S/A
28. Servtec Inst e Sistemas Integrados Ltda.
29. Siemens Ltda.
30. Smz Cons. em Automação e Controle S/C Ltda.
31. Telvent Brasil S/A
32. Trans Sistemas de Transportes S/A
33. Trends Engenharia e Tecnologia Ltda.

No ato seguinte, as empresas interessadas nomearam empregados para representá-las no procedimento licitatório, quais sejam:

Empresa/Consórcio	Representantes	Subscriber do termo de nomeação
Siemens Ltda.	- José Rezier Nascimento Possidente (Gerente de Vendas de Infra-Estrutura); - Edson Faria Assini (Gerente de Contratos).	- Ronaldo Cavalieri (Diretor Comercial); - Newton José Leme Duarte;
Alstom Brasil Ltda.	- Francisco de Assiz Perroni (Superintendente de Operações); - Wagner Tadeu Ribeiro (gerente comercial).	- André Guyvarc'h (Diretor na América do Sul); - Airton Flores (diretor de recursos humanos da Alstom Brasil Ltda).
Consórcio Linha Dois (Trans Sistemas de Transportes S/A, Bombardier)	- Edson Yassao Hira (Gerente de Orçamentos); - Edyval Antônio Campanelli Junior (Gerente Comercial).	- Massimo Andrea Giavina-Bianchi (Diretor Presidente da Trans Sistemas de Transportes S/A); - Marcelo Zugaiar dos Santos (Gerente de Vendas e Marketing da Bombardier Transportation Brasil Ltda.); - Haroldo Oliveira de Carvalho (Diretor Presidente da Balfour Beatty Rail Power

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

		Systems – Brasil – Ltda.);
--	--	----------------------------

Em que pese 33 (trinta e três) interessados terem retirado exemplares do edital, apenas dois consórcios apresentaram documentos de habilitação e propostas na sessão pública do dia 07 de março de 2005, realizada na sede da Gerência de Contratações e Compras da Companhia do Metrô:

Consórcio	Empresas
Linha Verde	Alstom Brasil Ltda.
	Siemens Ltda.
Linha Dois	Trans Sistemas de Transportes S/A.
	Bombardier Transportation Brasil Ltda.
	Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda.

Os documentos foram submetidos à análise das áreas jurídica, econômica/financeira e técnica do Metrô, sendo, após diligências solicitadas pela área jurídica, aprovados com fundamento nos respectivos pareceres.⁸

Na sessão pública, realizada no dia 15 de março de 2005, a Comissão de Licitação e Julgamento – CLS, com base nos pareceres apresentados, declarou habilitados os consórcios Linha Verde e Linha Dois.

Os consórcios habilitados, nesta sessão de julgamento, desistiram expressamente do exercício do direito de interpor recurso contra a decisão de habilitação.

O Termo de Desistência de Interposição de Recurso do Consórcio Linha Verde⁹ foi assinado por Wagner Tadeu Ribeiro (gerente comercial da Alstom), Francisco de Assiz Perroni (superintendente de operações da Alstom), Nelly Miyazaki (técnica de venda de infraestrutura da Siemens) e Liliam Cristina Basseto Dezen (gerente comercial de contratos da Siemens).

O Termo de Desistência de Interposição de Recurso do Consórcio Linha Dois¹⁰ foi assinado por Edval Antônio Campanelli Junior (gerente comercial) e Edson Yassuo Hira (gerente de orçamentos)

⁸ O parecer da área jurídica foi subscrito por Thais Chaves de Moraes Leme (OAB nº 15.173), aprovado, em seguida, por Amarilis de Moraes (OAB nº 40.874) e Vital dos Santos Prado (OAB nº 37.606).

⁹ No Consórcio Linha Verde, os representantes da Alstom Ltda. foram designados por André Guyvarc'h (*managing director South America*) e Airton Flores (diretor de recursos humanos), e os representantes da Siemens Ltda. foram nomeados por Ronaldo Cavalieri (diretor comercial) e Everton Rheinheimer (diretor).

¹⁰ Os representantes do Consórcio Linha Dois foram nomeados por Massimo Andrea Giavina-Bianchi (Diretor Presidente da Trans Sistemas de Transportes S/A), Marcelo Zugaia dos Santos (Gerente de Vendas e Marketing da Bombardier Transportation Brasil Ltda.) e Haroldo Oliveira de Carvalho (Diretor Presidente da Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda.

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

No mesmo dia, a Comissão de Licitação e Julgamento – CLS abriu os envelopes das propostas, verificando-se o seguinte quadro:

Consórcio	Proposta (valor total) – data base 01/03/2005	Diferença entre os consórcios – data base 01/03/2005	Diferença para o valor estimado (R\$ 136.660.717,15) – data base 01/01/2005
Linha Verde	R\$ 149.425.342,31	-----	R\$ 12.764.625,16 (+ 9,34%)
Linha Dois	R\$ 164.080.800,00	R\$ 14.655.457,69 (+ 9,81%)	R\$ 27.420.082,85 (+ 20,06%)

Na sessão do dia 16 março de 2005, a Comissão de Licitação e Julgamento – CLS decidiu: a) desclassificar todas as propostas, por apresentarem preços em desacordo com o orçamento constante do edital, e b) dar oportunidade de apresentação de novas propostas pelos consórcios, escoimadas das causas que deram origem à desclassificação.¹¹

Após desclassificação das propostas, decisão interna da Companhia do Metrô decidiu atualizar o orçamento constante do edital (data base 01/01/2005) para a mesma data de entrega das propostas (data base 01/03/2005), resultando no valor de R\$ 135.900.393,86.

Deste valor, a quantia de R\$ 2.469.200,00 foi deduzida, relativa ao material a ser disponibilizado pela CSMP – Companhia do Metrô de São Paulo.

Os consórcios Linha Dois e Linha Verde apresentaram novas propostas na sessão pública, realizada no dia 29 de março de 2005, pela Gerência de Contratações e Compras da Companhia do Metrô, verificando-se o seguinte quadro:

¹¹ Assinaram a decisão, como representantes da Companhia do Metrô, Oscar Wolf, Wlima do Carmo Pereira Coelho e Antonio Forte. O consórcio Linha Dois foi representado por Edson Yassao Hira, Edyval Antônio Campanelli Junior. O consórcio Linha Verde foi representado por Wagner Tadeu Ribeiro, Francisco de Assiz Perroni, Nelly Myazaki, Lilian C. Basseto Dezen.

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Consórcio	Proposta (valor total) – data base 01/03/2005	Diferença entre os consórcios – data base 01/03/2005	Diferença para o valor estimado (R\$ 135.900.393,86) – data base 01/03/2005
Linha Verde	R\$ 141.493.512,04	-----	R\$ 5.593.118,18 (+ 4,12%)
Linha Dois	R\$ 146.691.678,72	R\$ 5.198.166,68 (+3,67%)	R\$ 10.791.284,86 (+ 7,94%)
• Destes valores, já foi considerada a dedução no valor de R\$ 2.469.200,00, relativo aos materiais disponibilizados pela Companhia do Metrô.			

Mesmo com proposta acima do valor estimado, a Comissão de Licitação e Julgamento – CLS declarou vencedor o Consórcio Linha Verde, composto pelas empresas Alstom Brasil Ltda. e Siemens Ltda., conforme resultado publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo, edição do dia 02 de abril de 2005.

O Consórcio Linha Dois, por sua vez, renunciou expressamente ao exercício do direito de interpor recurso administrativo contra a decisão de seleção da proposta do Consórcio Linha Verde, em manifestação subscrita por Massimo Andrea Giovina-Bianchi, presidente-integrante da T'Trans Sistemas de Transportes S/A, líder do consórcio.

A Diretoria do Metrô, em reunião realizada no dia 06 de abril de 2005, homologou o processo licitatório e adjudicou o objeto da licitação em favor do Consórcio Linha Verde.¹²

A despesa foi prevista no valor de R\$ 143.622.513,04, data base 01 de março de 2005, e prazo de 33 (trinta e três) meses (até 14 de janeiro 2008).

O Consórcio Linha Verde e a Companhia do Metrô celebraram o contrato nº 4001521201 no dia 15 de abril de 2005.¹³

Feito isto, a Alstom Brasil Ltda. e a Siemens Ltda. constituíram formalmente o Consórcio Linha Verde, com fundamento nos artigos 278 e 279 da Lei 6.404/76, registrando-o perante a Junta Comercial de São Paulo, para execução do objeto licitado.

¹² Resolução da diretoria José Kalil Neto, Secretário Designado.

¹³ Assinaram, pelo Metrô, José Kalil Neto (Diretor Administrativo de Financeiro) e Sérgio Eduardo Favero Salvadori (Diretor de Engenharia e Construções). Assinaram, pela Alstom Ltda., Paulo J. C. Borges Júnior e André Guyvar'h e, pela Siemens Ltda., Everton Rheinheimer e Ronaldo Cavalieri. Como testemunhas, funcionaram Pedro de Alcântara (coordenador) e Oscar Wolff (chefe de departamento de contratações).



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

No dia 15 de maio de 2005, a Siemens Ltda. solicitou a subcontratação da empresa PEM Engenharia S/A, que mantinha relações comerciais com a T'Trans, para execução do item 3.1.4 do contrato, aprovado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo¹⁴.

Passados 15 dias, a Alstom Brasil Ltda. também solicitou a subcontratação da empresa PEM Engenharia S/A, do grupo da T'Trans, agora para execução dos itens 2.1.4, 2.2 e 4 do contrato, deferido pela contratante.

A empresa Siemens, no dia 03 de junho de 2005, formulou pedido de subcontratação da empresa Belfour Beatty Rail Power Systems (Brasil) Ltda., destinado a execução dos itens 3.3.1, 3.3.2 e 3.3.5 do contrato, também aprovado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Observe-se que, neste pedido, Ricardo Luiz Leonardo Leite, gerente de engenharia e projetos do Metrô, mencionou expressamente a realização de reunião com integrantes do Consórcio Linha Verde, representado por Francisco de Assiz Perroni, no qual negociaram a subcontratação da Belfour Beatty Rail Power Systems (Brasil) Ltda..

Sequencialmente, no dia 14 de junho de 2005, a Alstom Brasil Ltda. solicitou a subcontratação da empresa Façon Eletromecânica, Indústria, Comércio e Serviços Ltda., com objetivo de executar o item 3.2.4 do contrato, o que foi deferido.

No dia seguinte, 15 de junho de 2005, a Alstom Brasil Ltda. requereu a subcontratação das empresas Bombardier Transportation Brasil Ltda. e Façon Eletromecânica, Indústria, Comércio e Serviços Ltda. para execução, respectivamente, dos itens 1.2/1.4 e 1.4. do contrato, aprovados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo.¹⁵

O contrato nº 4001521201 foi objeto de 08 (oito) aditamentos, destinados, em linhas gerais, para reajuste de valores, exasperação de prazos e alteração de outras cláusulas contratuais.

O **aditivo nº 01**, celebrado no dia 28 de julho de 2005, destinou-se a melhor especificar os termos do contrato e corrigir erro material, sem alterar objeto, valores, quantitativos e prazos pactuados originalmente.

¹⁴ As informações relativas às subcontratação constam da mídia acostada na primeira folha do apenso “mídia eletrônica”.

¹⁵ Dos documentos relacionados à subcontratação, encaminhados ao GEDEC pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, somente constou o pedido de subcontratação e comunicação do deferimento.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

O **aditivo nº 02** alterou o contrato para contemplar modificação do projeto e suas especificações, visando melhor adequação técnica aos objetivos do contrato, mais especificamente:

1. Compatibilização do projeto de interface entre o Sistema de Sinalização e Controle de Trens e o Sistema de controle Centralizado. Devido à continuidade da Linha 2- Verde, para Estação Ipiranga e ao projeto de sinalização da estação Ana Rosa da Linha 1-Azul e da estação Paraíso da Linha 2 – Verde;
2. Acréscimo de funções operacionais relacionadas ao Sistema de Controle Centralizado, em função das alterações citadas no subitem acima;
3. Adequação de estratégias de implantação do sistema, no trecho Ana Rosa/Piranga, devida a implementação em 2 etapas (Imigrantes Chácara Klabin – 1ª etapa até Ipiranga – 2ª Etapa).

Para tanto, o valor inicial do contrato, de R\$ 143.622.513,04, foi acrescido em R\$ 1.886.046,80 (1,31% do valor original), totalizando R\$ 145.508.559,84, com data base de 01 de março de 2005.¹⁶

Seguiu-se ao termo **aditivo nº 03**, destinado a corrigir erro material do aditivo nº 02 e fracionar os pagamentos discriminados no subitem 6.1.1 do contrato original, sem acarretar antecipação de pagamento, nem aumento do valor contratual, o que foi fundamentado no artigo 65, inciso II, da Lei 8.666/93.¹⁷

Tocante ao **aditivo nº 04**, no dia 06 de março de 2006, o Consórcio Linha Verde enviou a carta CMSP-L2-04-CT-453/06 solicitando análise e aprovação de preços para os serviços complementares necessários a consecução plena dos objetos contratuais, bem para serviços adicionais decorrentes de ajustes de mobilização de

¹⁶ Esse aditamento foi aprovado na reunião da diretoria do Metrô, realizada no dia 01 de fevereiro de 2006, em ata subscrita por José Kalil Neto (Diretor Administrativo e Financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (Diretor de Operação e relator do procedimento). O termo aditivo nº 02 foi assinado no dia 23 de fevereiro de 2006. De um lado, a Companhia do Metrô foi representada por José Kalil Neto (Diretor Administrativo e Financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (Diretor de Operação). De outro, o Consórcio Linha Verde foi representado por Paulo J. C. Borges Jr. (Altom Brasil Jr.), Stephane Ferey (Diretor Financeiro da Alstom Brasil. Jr.), Everton Rheinheimer (Siemens Ltda.) e Daniel Mischa Leibolo (Siemens Ltda.). As testemunhas foram Cassio Gonçalves Reginato (analista) e Dóris L. C. Vasconcelos (engenheiro).

¹⁷ Esta modificação contratual foi autorizada por José Kalil Neto (Diretor Administrativo e Financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (Diretor de Operação), representantes da Companhia do Metrô. O respectivo termo aditivo foi celebrado no dia 10 de abril de 2006. Assinaram, pela Companhia do Metrô, José Kalil Neto (Diretor Administrativo e Financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (Diretor de Operação). Pelo Consórcio Linha Verde assinaram Paulo J. C. Borges Jr. (Altom Brasil Jr.), Francisco Perroal (Alstom Brasil. Jr.), Everton Rheinheimer (Siemens Ltda.) e Daniel Mischa Leibolo (Siemens Ltda.). Como testemunhas, figuraram Cassio Gonçalves Reginato (analista) e Oscar Wolff (engenheiro).



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

empregados e equipamentos às condições efetivamente encontradas nos desdobramentos das implantações dos sistemas, com a aplicação de recursos além do previsto no contrato.

O pedido do consórcio, em linhas gerais, fundamentou-se no não cumprimento das datas previstas contratuais para liberação das frentes de serviço, o que provocou descontinuidade da execução.

O Consórcio Linha Verde estimou o custo do termo aditivo em R\$ 5.936.871,95. Submetido à readequação, a Companhia do Metrô reduziu para R\$ 5.062.043,15 (3,52% do valor original), com data base para 01 de março de 2005. Valor que, atualizado para 01 de março de 2006, foi estimado em R\$ 5.203.447,46.

Assim, o valor do contrato passou de R\$ 145.508.559,84 para R\$ 150.570.602,99, na data base de 01 de março de 2005.¹⁸

O termo **aditivo nº 04** foi assinado no dia 28 de abril de 2006.¹⁹

O termo **aditivo nº 05** objetivou 1) alterar a composição do Consórcio Linha Verde, transferindo obrigações e responsabilidades da Alstom Brasil Ltda. para Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.; 2) prorrogação dos prazos contratuais; 3) substituir o cronograma de barras (anexo 5ª do Aditivo nº 4); e 4) majoração do valor contratual.

A alteração da composição do Consórcio Linha Verde foi motivado pela alteração da denominação social da Alstom Brasil Ltda. para Alstom Hydro Energia Brasil Ltda. (“Hydro”) e transferência de direitos e obrigações para empresa Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. (“ABR”).

A prorrogação dos prazos foi justificada pelo não cumprimento, por parte da Companhia do Metrô, das datas previstas para liberação das frentes de trabalho. Exasperou-se o prazo estipulado na cláusula 3.1 de 33 meses para 40 meses, contados da assinatura do contrato. O prazo de execução do projeto dos Sistemas do Trecho Imigrantes-Ipiranga e Sistemas Complementares do trecho Ana Rosa – Vila Madalena também foi elevado, de 17 meses para 25 meses, contados da emissão da Ordem de Serviço.

¹⁸ A celebração deste termo aditivo foi aprovada na reunião da diretoria da Companhia do Metrô, realizada no dia 27 de abril de 2006, cuja ata foi subscrita por José Kalil Neto (diretor administrativo e financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (diretor de operação).

¹⁹ A Companhia do Metrô foi representada por José Kalil Neto (Diretor Administrativo e Financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (Diretor de Operação). A Consórcio Linha Verde foi representado por Paulo J. C. Borges Jr. (Alstom Brasil Ltda.), Francisco Perroni (Alstom Brasil Ltda.), Everton Rheinheimer (Siemens Ltda.) e Daniel Mischa Leibold (Siemens Ltda.). Testemunharam Cássio Gonçalves Reginato (analista) e Oscar Wolff (chefe de departamento de contratações).



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

A majoração do valor do contrato foi na quantia de R\$ 11.979.115,35, passando de R\$ 150.570.602,99 para R\$ 162.549.718,34, calculado na data base de 01 de março de 2005.²⁰

Assim, o termo aditivo nº 05 ao contrato nº 4001521201 foi celebrado no dia 01 de dezembro de 2006, consumando as alterações contratuais mencionadas.²¹

Diante da alteração contratual veiculada no aditivo nº 05, o Consórcio Linha Verde solicitou a celebração do aditivo nº 06, destinado a prorrogação do prazo de execução e vigência contratual, por mais 15 meses, com intuito de postergar o fim do contrato de 14 de setembro de 2008 para 14 de dezembro de 2009.

Esse pedido foi acolhido parcialmente pela Diretoria do Metrô, deferindo-se a prorrogação do prazo por mais 12 meses, levando a previsão de término para 14 de setembro de 2009.

O termo **aditivo nº 06** foi celebrado em 10 de setembro de 2008.²²

Decorrente de solicitação do Consórcio Linha Verde, o termo de **aditivo nº 07** destinou-se à prorrogação do prazo de vigência do contrato para 14 de setembro de 2011, consignando a retomada de serviços suspensos em 01 de julho de 2009; adequação da redação do item 5.1.2.1.8; adequação da cláusula de reajuste, constante do subitem 8.2 do contrato; e substituição do organograma de barras do contrato.

Aprovado o pedido, o respectivo termo foi assinado no dia 07 de abril de 2001.²³

²⁰ Este aditamento contratual foi aprovado em reunião da Diretoria do Metrô, realizada em 30 de novembro de 2006, com ata subscrita por José Kalil Neto (Diretor Administrativo e Financeiro) e Décio Gilson Cesar Tambelli (Diretor de Operação).

²¹ O respectivo instrumento foi assinado por José Kalil Neto (Companhia do Metrô), Décio Gilson Cesar Tambelli (Companhia do Metrô), Rosângela Tsuruda (Alstom Brasil Ltda.), Francisco Perroni (Alstom Brasil Ltda.), José Rezier N. Possidente (Siemens Ltda.), Daniel Mischa Leibold (Siemens Ltda.), Cássio Gonçalves Reginato (testemunha) e Dóris L. C. Vasconcelos (testemunha).

²² Pelo Metrô, assinaram Sérgio Corrêa Brasil (Diretor de Assuntos Corporativos) e Luiz Carlos Pereira Grillo (Diretor Pereira Grillo (Diretor de Engenharia e Construções). Pelo Consórcio Linha Verde, assinaram Rosângela Tsuruda (Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.), Luiz Fernando Ferrari (Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.), Nelson Marchetti (Siemens Ltda.) e Daniel M. Leibold (Siemens Ltda.). As testemunhas foram Leandro Franco de Souza e Deyse Redigolo.

²³ Pela Companhia do Metrô assinaram Luiz Carlos Meireles de Assis (Gerente de Empreendimento Linha 2 – Verde) e Sergio Eduardo Favero Salvadori (Diretor de Engenharia e Construções. A Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. foi representada por Rosângela Lorena de Souza Tsuruda (Diretora de Cliente) e Luiz Fernando Ferrari (Diretor Comercial) e, do lado da Siemens Ltda., compareceram Chiristian Florindo Moreira (Gerente Comercial) e Luiz Armando Piunti (Gerente). As testemunhas foram Leonardo Augusto Garcia e Deyse Redigolo.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Instaurou-se, no mês de novembro de 2011, procedimento para celebração do **aditivo nº 08**, com intuito de prorrogar a vigência do contrato; reduzir o valor do contrato em R\$ 34.382,47; alterar a redação da cláusula de preços (item 5.1); alterar a redação do item 5.1.16; substituir a Planilha de Serviços e Preços; substituir a Planilha de Sobressalentes e Ferramentas Especiais; e substituir o Cronograma de Barras.²⁴

O termo aditivo nº 08 ao contrato nº 4001521201, celebrado no dia 30 de setembro de 2011, prorrogou a vigência do contrato até 30 de dezembro de 2011; reduziu o valor do contrato em R\$ 34.382,47, passando de R\$ 162.549.718,34 para R\$ 162.515.335,87, da data base de 01 de março de 2005; alterou a cláusula quinta – preços; substitui a Planilha de Serviços e Preços; substitui a Planilha de Sobressalentes e Ferramentas Especiais; e substituiu o Cronograma de Barras.²⁵

A Companhia do Metropolitano de São Paulo recebeu, à título precário, as diversas partes entregues pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, lavrando termos de aceitação provisória.

Estes são os dados mais relevantes do procedimento nº 40015212/2005, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, encaminhados a este Grupo de Atuação Especial.

IV. Histórico e Resumo/Condutas dos Fatos – Acordo de Leniência:

IV.1 – Histórico dos Fatos

Em 17 de setembro de 2004, houve outra reunião entre Alstom, Siemens, Bombardier, T’Trans e Balfour Beatty. As empresas supostamente discutiram a divisão do escopo do

²⁴ O aditamento contratual recebeu parecer jurídico favorável e foi aprovado por resolução da Diretoria da Companhia do Metrô, realizada em 28 de setembro de 2011, assinada por José Kalil Neto. Neste ínterim, a Siemens Ltda., por seus diretores Raul Melo de Freitas e Alonso José da Cunha, outorgou procuração para Peter Erhard Handel para representá-la perante órgãos públicos, inclusive para assinar contratos em nome dela. A Alstom Brasil Energia e Transporte, por seus diretores José Gabriel Correia David e François Jean Maurice Laurent, também constituiu procuradores, outorgando poderes para Marcos Kennusar Gomes, Rosangela Lorena de Sousa Tsuruda e Paulo Roberto Stuart. Em seguida, a Alstom Brasil Energia e Transporte, agora representada por Isidro Ramon Fondevila Quinonero e François Jean Maurice Laurent, constituiu mais um procurador, qual seja, Luiz Fernando Ferrari.

²⁵ Esse termo foi assinado por Luiz Carlos Meireles de Assis (Diretor do Empreendimento Linha 17 – Ouro) e Walter Ferreira der Castro Filho (Diretor de Engenharia e Construções) como representantes da Companhia do Metrô. Os procuradores Rosangela Tsuruda (Diretora de Cliente) e Luiz Fernando Ferrari (Diretor Comercial, Marketing e Desenvolvimento de Negócios) representaram a Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.. Enquanto, Raul Melo de Freitas e Peter Händel representaram a Siemens Ltda.. As testemunhas foram Carmen Alice F. Alves e Deyse Redigolo.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro

CEP: 01007-904 - São Paulo/SP

Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

projeto e quais empresas fariam parte do consórcio vencedor e escolheram a “Solução 1”, que estabelecia que o consórcio formado pela Alstom e Siemens seria o vencedor da licitação.

Em 15 de janeiro de 2005 foi disponibilizado edital às empresas interessadas no projeto para extensão da Linha 2.

Em 19 de fevereiro de 2005, o Tribunal de Contas do Estado de SP ordenou a suspensão do procedimento licitatório, sob justificativa de que fora apresentada impugnação do edital pela empresa Alusa Engenharia.

Em 3 de março de 2005 a Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) informou que o procedimento licitatório continuaria com base na última decisão do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.

Em 7 de março de 2005 as propostas das empresas/consórcios concorrentes foram entregues, inclusive a proposta do Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom).

Em 10 de março de 2005, a decisão final do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo foi publicada, regando a impugnação da empresa Alusa.

Em 4 de abril de 2005 o contrato foi adjudicado ao Consórcio Linha Verde (formado pela Siemens e Alstom).

Em 5 de abril de 2005, a Alstom e a Siemens assinaram o acordo de consórcio para o projeto de extensão da Linha 2.

Em 15 de abril de 2005, o contrato entre o Consórcio Linha Verde e o cliente CMSP foi assinado.

O Consórcio Linha Verde recebeu o contrato, e depois subcontratou a Bombardier e a Façon (somente em decorrência dos serviços oferecidos por essa empresa e não devido a acordo ilícito entre concorrentes), a T’Trans e a Balfour Beatty. A “Solução 1” foi, portanto, a implementada em plano de prática de Cartel.

IV.2 – Resumo/Condutas dos Fatos

No segundo semestre de 2004 ocorreu uma reunião entre as empresas Siemens, Bombardier, Alstom, Balfour Beatty e T’Trans com o objetivo de planejar a divisão do escopo do projeto Metrô São Paulo Linha 2. Compareceram a esta reunião Everton Rheinheimer – diretor de transportes da Siemens; Paulo Borges - Diretor da Divisão de Transportes da Alstom; Serge Van Themsche – Presidente da Bombardier; Haroldo Oliveira de Carvalho – da Balfour Beatty e Edson Yassuo Hira – Gerente de propostas da T’Trans.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Foi estabelecido acordo anticoncorrencial no sentido de que seriam formados dois consórcios diferentes para o projeto. Ambos seriam pré-qualificados, sendo que um deles ganharia a licitação e o outro apresentaria proposta perdedora de cobertura. Posteriormente, o consórcio vencedor subcontrataria as empresas do consórcio perdedor.

Para atingir o objetivo, os participantes realizaram uma detalhada análise dos atestados técnicos detidos por cada empresa e analisaram as possibilidades de formação dos consórcios – considerando que as disposições do edital continham exigências muito específicas e as empresas temiam que a licitação pudesse ser frustrada por ausência de competição caso apenas um dos dois consórcios fosse pré-qualificado.

As empresas interessadas na licitação fizeram uma análise cuidadosa dos atestados técnicos detidos por cada uma delas, para montar os dois consórcios participantes da licitação.

Um dos documentos apresentados pelos beneficiários como indícios do acordo ilícito são as anotações feitas pelo Diretor da Divisão de Transportes da Siemens a respeito da reunião:

1) A análise dos atestados de cada empresa (vide tabela anexa) leva a seguinte conclusão:

a) Devido aos atestados de Sinalização e PCL Alstom e Bombardier não podem ficar no mesmo consórcio.

b) Devido aos atestados de Escadas Rolantes, Elevadores e SCAP, Alstom e T'Trans não podem ficar no mesmo consórcio.

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

2) Em função da análise acima chegou-se a 3 (três) soluções/composições possíveis para a formação de 2 (dois) consórcios:

Solução 1

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + B. Beatty – T'Trans

Solução 2

Consórcio 1: Alstom + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + Siemens – T'Trans

Solução 3

Consórcio 1: Alstom + Siemens + B. Beatty

Consórcio 2: Bombardier + T'Trans

Em todos os três casos, o Consórcio 1 seria o vencedor

3) No caso da Solução 3, o órgão teria que emitir um atestado em nome da Bombardier para os sistemas de Tração e Média Tensão executados na extensão Norte. Com este atestado, prescindiríamos do atestado da Balfour Beatty para os

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

sistemas de Tração e Media Tensão para a formação dos dois consórcios, levando a seguinte composição.²⁶

Solução 4

Consórcio 1: Alstom + Siemens

Consórcio 2: Bombardier + T'Trans

Essa alternativa não foi discutida durante a reunião!

4) Ficou marcada nova reunião para o dia 17.09.2004 as 8:30horas, para uma decisão sobre a solução a ser adotada e definição do escopo de cada empresa.

	Atestados L2					
	Sistema	Alstom	T'Trans	Siemens	B.Beatty	Bombardier
1	S/E Tração 750Vdc	X			X	(X)
2	Media Tensão	X			X	(X)
3	Baixa Tensão	X	X			
4	Sinalização	X				X
5	PCL	X				X
6	Escadas Rolantes	X	X			
7	Elevadores	X	X			
8	Telecomunicações	X	X	X		X
9	SCAP	X	X			
10	Ventilação Principal	X		X	X	
11	Iluminação	(.)	X	(.)		
12	Bandejamento	(.)	X	(.)		
13	Ventilação Aux A/C		X	(.)		
14	Bombas		X	(.)		
15	SSO		X	(.)		
16	Deteção de Incêndio		X	(.)		
	Legenda					
	X= atestados válidos					
	(X)= atestados sujeitos a emissão pelo órgão					
	(.)= atestados sujeitos a confirmação pelo órgão					

²⁶ Apenas a Siemens e a Balfour Beatty tinham atestados para os sistemas de tração e média tensão. Caso a Bombardier fosse capaz de obter tais atestados em tempo hábil (em função dos serviços que desempenhara em outro projeto), a Balfour Beatty poderia ser excluída da divisão do escopo.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Há nos autos, em apenso, documentos (provas diretas) que também demonstram a realização dos acordos em Cartel.

Documento fornecido pela leniente Siemens – “Subcontrato de prestação de fornecimento e de serviços – minuta”; demonstra Balfour Beatty subcontratada pela Siemens, sendo a Alstom anuente.²⁷

Documento fornecido pela leniente Siemens – “Subcontrato de prestação de fornecimento de serviços – minuta”; demonstra a PEM Engenharia S.A. subcontratada pela Alstom, sendo a Siemens anuente.²⁸

Documento fornecido pela leniente Siemens – “E-mails referindo a efetiva contratação da Balfour Beatty como subcontratada da Siemens”. (16/02/2007 e 21/02/2007).²⁹

Em 4 de abril de 2005 o contrato foi adjudicado ao Consórcio Linha Verde (formado pela Siemens e Alstom). Este consórcio Linha Verde então recebeu o contrato, e depois subcontratou a Bombardier e a Façon (somente em decorrência dos serviços oferecidos por essa empresa e não devido a acordo ilícito entre concorrentes), a T’Trans e a Balfour Beatty. Uma das soluções previstas, a “Solução 1” foi a implementada em plano de prática de Cartel.

V – Análise jurídica do procedimento licitatório

As informações do procedimento licitatório nº 40015212/2005 da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, somadas à descrição das condutas anticompetitivas no acordo de leniência, bem como os documentos juntados aos autos e os termos dos depoimentos dos lenientes comprovam os crimes de formação de cartel e de fraude à licitação praticados pelos integrantes das empresas Alstom Brasil Ltda., Siemens Ltda., T’Trans Sistemas de Transportes S/A, Bombardier Transportation Brasil Ltda. e Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda., possivelmente em concurso com agentes públicos.

Da análise do procedimento licitatório, constatou-se que ocorreu vazamento de informações da licitação, a inserção de aspectos com cláusulas restritivas à concorrência no edital e atuação fática das integrantes do cartel por meio de mais de um consócio e irregularidades no procedimento de subcontratação.

²⁷ Aps 5: Fls. 811/835 (Docs CADE)

²⁸ Aps 5: Fls. 837/859 (Docs CADE)

²⁹ Aps 5: Fls. 862/863 (Docs CADE)



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Inicialmente, a análise do acordo de leniência e do procedimento licitatório revelou que empresas Alstom, Siemens, T'Trans, Bombardier e Balfour Beatty tiveram acesso privilegiado e indevido a informações sobre a licitação, possibilitando que iniciassem as negociações do acordo anticompetitivo antes mesmo da publicação do edital, em detrimento dos princípios da impessoalidade e igualdade entre os concorrentes.

A abertura do processo administrativo licitatório foi aprovada no dia 12 de janeiro de 2005 pela Diretoria Plena do Metrô, a publicação do edital ocorreu no dia 15 de janeiro de 2005 e os exemplares do edital foram disponibilizados para consulta e/ou aquisição no período de 19 de janeiro de 2005 a 18 de fevereiro de 2005.

No entanto, as informações prestadas no acordo de leniência revelaram que os integrantes das empresas Alstom, Siemens, T'Trans, Bombardier e Balfour Beatty, já no início do segundo semestre de 2004, iniciaram tratativas, em reuniões, para divisão ilícita do Projeto Linha 2 do Metrô de São Paulo³⁰.

Observe-se que as informações obtidas por integrantes do cartel não se configuram por mera notícia genérica, comumente veiculada no respectivo ramo comercial, de que a Companhia do Metrô iria licitar a extensão da Linha 2 do Metrô.

O relato e documentos mencionados demonstram que representantes das empresas cartelizadas de fato tiveram acesso a informações pormenorizadas sobre procedimento licitatório, a ponto de combinarem previamente valores e analisarem documentos que seriam exigidos na fase de habilitação.

A tabela interna da Siemens, datada de 20 de julho de 2004, demonstrou que as empresas cartelizadas, antes da publicação do edital, já haviam estipulado valores que seriam ofertados na licitação³¹.

Se não bastasse, as empresas Alstom, Siemens, Bombardier, T'Trans e Balfour Beatty, em reunião ocorrida no dia 17 de setembro de 2004, decidiram a composição dos dois consórcios que seriam formados, com base na análise minuciosa dos respectivos atestados técnicos, para que atendessem aos requisitos de qualificação exigidos na licitação, cujo edital sequer havia sido publicado³².

Tudo isso revela que os representantes das empresas cartelizadas tiveram acesso a informações sensíveis sobre a licitação cerca de 06 (seis) meses antes da

³⁰ Item 88, capítulo VIII, do “Histórico de Conduta”, do Acordo de Leniência nº 01/13 do CADE- Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

³¹ Item 93, capítulo VIII, do “Histórico de Conduta”, do Acordo de Leniência nº 01/13 do CADE- Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

³² Item 94, capítulo VIII, do “Histórico de Conduta”, do Acordo de Leniência nº 01/13 do CADE- Conselho Administrativo de Defesa Econômica.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

publicação do respectivo edital, período que os dados do procedimento licitatório deveriam ter sido mantidos sob sigilo no âmbito da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

Foi exatamente neste período, anterior à publicação do edital da licitação, que as empresas integrantes do cartel traçaram a estratégia para que não houvesse concorrência entre elas e impedissem a presença de empresas “não alinhadas” no certame.

O acesso indevido às informações da licitação, além de causar desequilíbrio entre os concorrentes, favoreceu a celebração do acordo anticompetitivo entre as empresas Alstom, Siemens, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty.

De outro lado, constata-se que a Companhia do Metrô não realizou **audiência pública**, a possibilitar que os interessados exercessem direito de acesso e manifestação sobre as informações pertinentes à licitação, obrigatório para licitações com valor global de superior a R\$ 150.000.000,00, como a ora analisada, nos termos do artigo 39 da Lei 8.666/93.

Denotam-se, portanto, indícios precisos e concordantes no sentido de que os integrantes do cartel aproximaram-se de agentes da Companhia do Metrô, em circunstâncias ainda não esclarecidas, sem afastar a prática de crimes contra a administração pública, para que obtenham acesso privilegiado às informações do procedimento licitatório.³³

Os integrantes da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô eram os únicos que tinham ciência dos dados da licitação que seria realizada, constituindo, muito provavelmente, a fonte de informações do cartel.

Em análise do edital e do respectivo contrato administrativo, verifica-se que as empresas Alstom, Siemens, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty violaram diversas de suas cláusulas.

Dentre as disposições legais e contratuais, relevante observar com atenção os dispositivos que disciplinaram a participação de consórcios na licitação e a subcontratação de outras empresas durante a execução do objeto do contrato.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo admitiu expressamente a participação de consórcios na licitação, com fundamento no artigo 33 da Lei 8.666/93, porém restringiu sua composição por, no máximo, 03 (três) empresas:

“2. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

³³ Fatos apurados em outros procedimentos no âmbito do MP/SP.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

(...) 2.1.4. *Será permitida a participação de Consórcio constituído de, no máximo, 3 (três) empresas”.*

O Metrô não apresentou qualquer justificativa, tampouco foi apurado qualquer motivo concreto, para fixação de número máximo de empresas para formação de consórcios participantes, ainda mais se tratando de objeto que envolvia diversas áreas do conhecimento, pelo que a admissão de consórcios integrado por número mais elevado de empresas teria favorecido a concorrência no certame.

Sobre este tema, o plenário do Tribunal de Contas da União decidiu que admissão de participação de consórcios na licitação é discricionariedade da administração pública, mas a fixação de número mínimo ou máximo de empresas que os compõe deve ser devidamente justificada, o que não foi cumprido pela Companhia do Metrô³⁴.

Possível consequência da restrição do número de empresas componentes do consórcio, das 33 (trinta e três) empresas que retiraram exemplares do edital,

³⁴ **Deve ser justificada a limitação excepcional quanto ao número de empresas a integrem consórcios, quando seja admitida a participação destes em processo licitatório.** Denúncia formulada ao Tribunal trouxe notícia acerca de possíveis irregularidades na Concorrência Internacional 010/2010, realizada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – (Infraero), cujo objeto consistiu na contratação de empresa para execução das obras e serviços de engenharia para reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins. Dentre tais irregularidades, estaria o impedimento, mediante cláusula do edital norteador do certame, da participação de consórcios, o que poderia, para a unidade técnica, restringir o caráter competitivo do certame. Ao ser ouvida a respeito, a Infraero alegou que tal medida foi adotada tendo em conta diversos problemas incorridos em contratações efetuadas recentemente com consórcios, com muitos problemas advindos daí. Por conseguinte, demandou a entidade autorização do Tribunal para que, em caráter excepcional, aceitasse a formação de consórcios com no máximo três empresas, sendo tal excepcionalidade estendida aos demais empreendimentos vinculados à Copa do Mundo e de incumbência da estatal. No caso da obra de Confins, ainda para a Infraero, o número de três seria justificável, pois no empreendimento haveria três especialidades distintas: obras civis, sistemas eletromecânicos e sistemas eletroeletrônicos. Ao examinar a matéria, a unidade instrutiva destacou, inicialmente, que a participação de consórcios seria discricionariedade para a Administração, em face de dispositivo constante da Lei 8.666/1993 (art. 33), e em linha com a jurisprudência do TCU, na qual, como regra geral, o Tribunal tem decidido que, “*por ausência de previsão legal, é irregular a condição que estabeleça número mínimo ou máximo de empresas participantes no consórcio*”. Seriam, então, duas situações: por um lado, permitir ou não a participação de empresas em consórcio, estaria dentro da discricionariedade concedida à Administração; por outro, caso permitida a participação de consórcios, não caberia à Administração estabelecer condições não previstas expressamente na Lei. Todavia, no caso concreto, para a unidade técnica seria “*perfeitamente aceitável a limitação do número de empresas consorciadas, em caráter excepcional, impedindo a pulverização de responsabilidades*”, considerando-se, ademais, a importância das obras, necessárias à infraestrutura aeroportuária para a Copa do Mundo de 2014. Ao concordar com as análises da unidade técnica, o relator enfatizou que a Infraero deverá, em cada caso concreto, justificar a decisão por eventual limitação a um número máximo de empresas integrantes em consórcios, quando seja admitida a participação destes em processo licitatório pela empresa, razão pela qual propôs que se expedisse determinação à entidade nesse sentido, o que foi acolhido pelo Plenário. Precedentes citados: 312/2003, 1297/2003 e 1454/2003, todos do Plenário. **Acórdão n.º 718/2011-Plenário, TC-000.658/2011-1, rel. Min. Valmir Campelo, 23.03.2011.**

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

apenas 05 (cinco) apresentaram documentos de habilitação e propostas, exatamente as cartelarizadas Alstom, Siemens, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty.

Essa restrição do número de integrantes do consórcio favoreceu as empresas integrantes do cartel, com maior tradição no mercado – oligopólio em conluio, capazes de executar projetos complexos sem a necessidade de socorro de outras empresas, em detrimento da concorrência ³⁵.

Com base no item 2.1.4 do edital, também é possível explicar a divisão das empresas cartelarizadas em dois consórcios, um composto por duas e o outro composto por três empresas, em “aparente” concorrência entre ambos, conforme seguinte quadro:

Consórcio	Empresas
Linha Verde	Alstom Brasil Ltda.
	Siemens Ltda.
Linha Dois	T’Trans Sistemas de Transportes S/A.
	Bombardier Transportation Brasil Ltda.
	Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda.

Assim, ao lado do “vazamento” das informações, o edital também favoreceu a atuação do cartel, especialmente no afastamento de empresas “não alinhadas”.

Outro ponto que pode ter caracterizado manobra para atuação do cartel foi a “recomendação” da Companhia do Metrô para que os interessados a participarem do certame retirassem exemplares do edital na sede do licitante, mediante preenchimento de termo de retirada.

A “recomendação” de retirada do edital no endereço constante da apresentação dos documentos, exposto no item 1.3. do edital, escondeu, na verdade, obrigatoriedade imposta aos interessados em participar da licitação, posto que não há notícia sobre a disponibilização de exemplares em outro local, especialmente em sítio na internet, de forma a conferir maior publicidade à licitação.

Essa medida, embora prevista no artigo 21 da Lei 8.666/93, possibilita que interessados na disputa tenham prévio conhecimento de quem serão os futuros concorrentes, viabilizando traçar estratégia para implementação do acordo anticompetitivo, especialmente afastar empresas não alinhadas.

³⁵ Esta tradição das empresas Alstom, Siemens, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty foi expressamente reconhecido pela Companhia do Metrô. Ao justificar a exasperação do valor do orçamento, assim o licitante referiu-se às empresas cartelarizadas: “houve a participação de dois consórcios envolvendo 5 empresas de grande magnitude no cenário nacional e internacional”.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Ainda sobre a participação de consórcios na licitação, o item 3 do edital assim dispôs:

“3. CONSÓRCIOS

3.1. Em se tratando de consórcio, a participação fica condicionada, além das exigências contidas neste edital, ao atendimento dos requisitos a seguir:

3.1.1. Apresentação de compromisso público ou particular de constituição do consórcio e procuração nos termos do item 7.2.1.3 e 7.2.1.4 destas Condições Específicas.

3.1.2. Não será permitida a participação de empresa consorciada por meio de mais de um consórcio ou isoladamente”.

Dentre essas cláusulas, assume especial relevância a prevista no item 3.1.2 que vedou a participação de empresa por mais de um consórcio ou isoladamente.

Esta cláusula repete a disposição do artigo 33, inciso IV, da Lei 8.666/93, que proíbe a multiplicidade de participações da mesma empresa na licitação, mediante apresentação de mais de uma proposta, o que, no caso ora analisado, as empresas cartelizadas violaram.

Isto porque, as empresas Alstom, Siemens, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty participaram da licitação apenas formalmente em consórcios distintos, enquanto, concretamente, atuaram como bloco único. Concretamente, porque referidas empresas participaram da licitação integrando ambos consórcios, uma vez que um deles seria vencedor e o outro, subcontratado.

Em outras palavras, cada empresa teve duas chances de “vencer a disputa”: uma como integrante formal do consórcio e outra como subcontratada do consórcio vencedor.

Na licitação ora analisada, a lesividade do acordo anticompetitivo é ainda mais evidente, posto que apenas dois consórcios participaram do certame, exatamente o Consórcio Linha Verde e o Consórcio Linha Dois, o que fez que a chance de vitória das empresas cartelizadas fosse absoluto.

O acordo ilícito é confirmado pela conduta dos integrantes do Consórcio Linha Verde e do Consórcio Linha Dois, cujos representantes, cientes da ausência de empresas não alinhadas ao cartel na disputa, abriram mão da interposição do exercício do direito de recurso contra as decisões de habilitação e de julgamento das propostas, atitude incomum em licitações vultuosas e com requisitos bastante específicos de participação (jurídicos, econômicos/financeiros e técnicos).

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Assim, restaram caracterizadas violações do artigo 33 da Lei das Licitações e do item 3.1.2 do edital, mediante acordo anticompetitivo, pelos integrantes das empresas cartelizadas Alstom Brasil Ltda., Siemens Ltda., T'rans Sistemas de Transportes S/A., Bombardier Transportation Brasil Ltda. e Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda..

Consta, outrossim, do acordo de leniência que o Consórcio Linha Verde e o Consórcio Linha Dois combinaram os valores das propostas, estipulando uma “principal” e outra de “cobertura”, com intuito de impedir a concorrência e a redução do valor do contrato³⁶.

Os documentos acostados ao procedimento licitatório, especialmente as atas das sessões públicas de julgamento, confirmam essa conduta anticompetitiva e voltada à exasperação arbitrária dos valores do contrato, em prejuízo do erário.

No primeiro momento, os consórcios participantes apresentaram propostas comerciais acima dos valores estipulados no edital da licitação (item 9), resumidos no seguinte quadro:

Consórcio	Proposta (valor total) – data base 01/03/2005	Diferença entre os consórcios – data base 01/03/2005	Diferença para o valor estimado (R\$ 136.660.717,15) – data base 01/01/2005
Linha Verde	R\$ 149.425.342,31	-----	R\$ 12.764.625,16 (+ 9,34%)
Linha Dois	R\$ 164.080.800,00	R\$ 14.655.457,69 (+ 9,81%)	R\$ 27.420.082,85 (+ 20,06%)

Estas propostas, com diferença de menos de 10%, demonstram a intenção do Consórcio Linha Dois em dar “cobertura” (preço de cobertura – proposta pro-forma) à proposta do Consórcio Linha Verde, como noticiado no acordo de leniência.

A oferta de propostas acima do valor estimado no edital da licitação também permite constatar que as empresas cartelizadas objetivaram exasperar o valor do contrato, com intuito de elevar os lucros.

Além disso, essa conduta pode revelar tática que as empresas adotaram para “forçar” a concessão de nova oportunidade para apresentação de propostas, com o

³⁶ Itens 88,89 e 93, capítulo VIII, do “Histórico de Conduta”, do Acordo de Leniência nº 01/13 do CADE- Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

**GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS**

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

privilégio da ciência que não estariam sujeitas a concorrência por empresas não alinhadas, mediante a brecha prevista no artigo 48, inciso II, da Lei 8.666/93.

Assim pretenderam e as empresas obtiveram sucesso na estratégia, sendo que Companhia do Metrô declarou ambas as propostas desclassificadas³⁷ e concedeu nova oportunidade para apresentação de propostas comerciais, escoimadas as causas de inabilitação³⁸.

Na apresentação de novas propostas pelos consórcios Linha Verde e Linha Dois, ausente a concorrência de empresas não alinhadas ao cartel, verificou-se o seguinte quadro:

Consórcio	Proposta (valor total) – data base 01/03/2005	Diferença entre os consórcios – data base 01/03/2005	Diferença para o valor estimado (R\$ 135.900.393,86) – data base 01/03/2005
Linha Verde	R\$ 141.493.512,04	-----	R\$ 5.593.118,18 (+ 4,12%)
Linha Dois	R\$ 146.691.678,72	R\$ 5.198.166,68 (+3,67%)	R\$ 10.791.284,86 (+ 7,94%)
• Destes valores, já foi considerada a dedução no valor de R\$ 2.469.200,00, relativo aos materiais disponibilizados pela Companhia do Metrô.			

Como se vê, mesmo diminuindo sensivelmente os valores inicialmente propostos, o que já – por si só – revela intenção de superfaturamento; os concorrentes novamente apresentaram propostas acima do valor estimado pela Companhia do Metrô e com pequena diferença entre ambas.

A Companhia do Metrô não conseguiu atingir seu objetivo de obter proposta comercial com valor, no máximo, de R\$ 135.900.373,86, inicialmente estimado no edital.

Ao contrário, a Companhia do Metrô viu-se obrigada a aceitar proposta comercial em 4,12% acima do valor orçado, como a apresentada pelo Consórcio Linha Verde.

³⁷ Item 9.3.2 do edital e artigo 48, inciso II, da Lei 8.666/93;

³⁸ A concessão de oportunidade de apresentação de novas propostas, quando todas as apresentadas forem desclassificadas, é prevista no artigo 48, §2º, da Lei 8.666/93:

Art. 48. Serão desclassificadas:

(...) § 3º Quando todos os licitantes forem inabilitados ou todas as propostas forem desclassificadas, a administração poderá fixar aos licitantes o prazo de oito dias úteis para a apresentação de nova documentação ou de outras propostas escoimadas das causas referidas neste artigo, facultada, no caso de convite, a redução deste prazo para três dias úteis. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

A seleção de proposta comercial com valor global superior ao estabelecido é vedada pelo artigo 48, inciso II, da Lei 8.666/93, que assim dispõe:

Art. 48. *Serão desclassificadas:*

I - as propostas que não atendam às exigências do ato convocatório da licitação;
II - propostas com valor global superior ao limite estabelecido ou com preços manifestamente inexequíveis, assim considerados aqueles que não venham a ter demonstrada sua viabilidade através de documentação que comprove que os custos dos insumos são coerentes com os de mercado e que os coeficientes de produtividade são compatíveis com a execução do objeto do contrato, condições estas necessariamente especificadas no ato convocatório da licitação.

Entretanto, a Companhia do Metrô aceitou a proposta acima do valor estipulado inicialmente, sob justificativa que era necessário reajustar o valor inicialmente estipulado, de forma a englobar os riscos da contratada, conforme correspondência interna:

“(...) Considerando que a contratação a ser efetuada será por preço global, há que se considerar, portanto, um fator de risco que leve em conta as incertezas que envolvem os sistemas em questão, de modo que o resultado, de inteira responsabilidade da futura Contratada, possa ser considerado satisfatório

A par disto, sobreleva ressaltar que os sistemas objeto da presente licitação são de grande responsabilidade e complexidade, se considerada a particularidade dos projetos destinados aos sistemas metroviários, onde a segurança na prestação do serviço de transporte é item preponderante para a aceitação, pela Companhia, do sistema implantado. Assim pode-se concluir que nestas condições é admissível uma margem de diferença em torno de 5% entre a proposta e o orçamento, podendo ser considerada aceitável, dentro dos princípios da razoabilidade.

Para proceder-se à avaliação comparativa das propostas apresentadas, inicialmente há a necessidade de atualização do orçamento da Companhia do Metrô constante do edital (base 01/01/05), para a mesma data de entrega das propostas (01/03/2005), resultando num valor de R\$135.900.393,86.

Para efeito de análise das propostas apresentadas pelos dois consórcios, a tabela comparativa a seguir leva em conta o disposto no item 9.2 do Edital de Licitação, o qual estabelece que a seleção deve considerar o valor total do somatório dos preços, exceto o valor referente ao item Sobressalentes e Ferramentas Especiais.

(...)

Desta forma verifica-se que a diferença final apontada de 4,12% está dentro dos níveis de aceitabilidade da proposta agora revisada, uma vez que se trata de um processo licitatório com o porte e as características desta concorrência e que exigirá da futura contratada a assunção de responsabilidades



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

e outros riscos imprevisíveis, em especial por se tratar de um contrato no modelo empreitada integral (do projeto à colocação em operação).

Ademais, trata-se de um processo de licitação do tipo menor preço, onde, atendido o princípio da publicidade que envolve uma licitação pública, houve a participação de dois consórcios envolvendo 5 empresas de grande magnitude no cenário nacional e internacional e cujas propostas foram submetidas à aplicação do Artigo 48 parágrafo único da Lei Federal 8.666/93, tendo já nessa ocasião resultado em uma reapresentação das propostas com redução daquela inicialmente vencedora com relação à sua proposta original de 3,94%” (Correspondência Interna, CI GCE 099, de 31/03/05, assinada por Dario Juliano Tambellini – Gerente de Controle de Empreendimentos da Companhia do Metrô).

A rigor, o argumento “risco do empreendimento” não é apto a justificar abrandamento da regra legal da inadmissibilidade de propostas acima do valor estipulado no edital, posto que se trata de circunstância inerente a qualquer contratação pública.

A Companhia do Metrô infringiu o princípio da vinculação ao instrumento convocatório, previsto no artigo 3º da Lei 8.666/93, ao mudar o valor da estimado durante o procedimento licitatório, o que, se previsto inicialmente, poderia ter atraído maior número de licitantes, especialmente empresas não alinhadas ao cartel.

Compreende-se, por outro lado, a atitude da Companhia do Metrô como nítida medida para evitar o fracasso da licitação, em prejuízo do interesse público na implementação da extensão da Linha 2 do Metrô, diante do acordo anticompetitivo celebrado empresas que participavam do certame.

Este cenário demonstra claramente que o acordo entre as empresas Alstom, Siemens, Bombardier, T’Trans e Balfour Beatty; frustrou a concorrência na licitação, ensejando a exasperação do valor do contrato, ao ponto do orçamento estimado no edital não ter sido alcançado.

Também instrumento de atuação do cartel, o edital da licitação, em seu item 12.8., previu a possibilidade de subcontratação de empresas pelo vencedor da licitação:

“12.8. Será permitida a subcontratação desde que respeitadas as condições estabelecidas na Cláusula de Subcontratação da Minuta do Contrato, Quarta Parte deste Caderno”.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

A natureza “*intuitu personae*” do contrato administrativo³⁹ estabelece que a subcontratação de empresas somente é admitida excepcionalmente, desde que prevista no edital e no contrato, segundo artigos 72 e 78, inciso VI, da Lei 8.666/93:

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.

Art. 78. Constituem motivo para rescisão do contrato:

(...)

*VI - a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, **não admitidas no edital e no contrato**;*

Estas disposições legais objetivam assegurar que o vencedor da licitação seja, de fato, o executor do objeto do contrato, em fidelidade às condições pessoais apuradas durante o respectivo procedimento licitatório.

A norma objetiva prevenir que empresas, embora derrotadas ou não participantes da licitação, sejam as verdadeiras executoras, total ou parcial, do objeto do contrato, como constatado nos fatos ora apurados.

A subcontratação, como mencionado no item 12.8. do edital, foi regulamentada na “cláusula décima terceira – subcontratação” do contrato celebrado:

“CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - SUBCONTRATAÇÃO

13.1. A prestação de serviços atinentes ao objeto deste contrato poderá ser subcontratada, até o limite de 40% (quarenta por cento) do valor total deste contrato, desde que aprovada previamente pela COMPANHIA DO METRÔ.

13.1.1. As empresas que vierem a ser subcontratadas deverão, no devido tempo, ser previamente submetidas à aprovação pela COMPANHIA DO METRÔ, podendo esta, a seu exclusivo critério, anuir ou não com a subcontratação proposta.

³⁹ A doutrinadora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, analisando a natureza “*intuitu personae*” do contrato administrativo, ensina que “todos os contratos para os quais a lei exige licitação são firmados “*intuitu personae*”, ou seja, em razão de condições pessoais do contratado, apuradas no procedimento de licitação. Não é por outra razão que a Lei nº 8.666/93, no artigo 78, IV, veda a subcontratação, total ou parcial, do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial; essas medidas somente são possíveis se expressamente previstas no edital da licitação e no contrato. Além disso, é vedada a fusão, cisão ou incorporação que afetem a boa execução do contrato. Note-se que o artigo 72 permite a subcontratação parcial nos limites admitidos pela Administração; tem-se que conjugar essa norma com a do artigo 78, VI, para entender-se que a medida só é possível se admitida no edital e no contrato” (in Direito Administrativo, 23. Ed. – São Paulo: Atlas, 2010, pág. 267).



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

13.1.2. *Toda empresa subcontratada deverá ter cadastro aprovado pela COMPANHIA DO METRÔ e mantê-lo devidamente atualizado.*

13.2. *Em sendo aprovada a subcontratação pela COMPANHIA DO METRÔ, a subcontratada deverá submeter-se, por escrito, às normas, cláusulas e condições deste contrato.*

13.3. *Mesmo ocorrendo subcontratação, a CONTRATADA será a única e exclusiva responsável, perante a COMPANHIA DO METRÔ, órgãos e entidades públicas e privadas, bem como a terceiros, pelos termos deste contrato, inclusive pelo cumprimento do disposto no item 13.4. abaixo.*

13.4. *A SUBCONTRATADA poderá efetuar o faturamento de forma parcial ou total, a critério da CONTRATADA, contra a COMPANHIA DO METRÔ, dos serviços/fornecimentos por ela prestados, e deverá proceder em conformidade com o disposto nas Cláusulas de Pagamento e Medições e Documentos e Cobrança deste ajuste.*

13.5. *Na hipótese de não aprovação de determinada subcontratação, a CONTRATADA poderá apresentar nova(s) subcontratada(s) nas mesmas condições aqui estabelecidas, não cabendo à COMPANHIA DO METRÔ qualquer responsabilidade por eventual comprometimento dos cronogramas contratuais aprovados.*

13.6. *A eventual importação de materiais e equipamentos serão de única e exclusiva responsabilidade da CONTRATADA”.*

Sob o ponto de vista legal, não há qualquer censura nas previsões do edital e do contrato em autorizar a subcontratação de empresas para a execução parcial do objeto do contrato, desde que previamente aprovada pela Companhia do Metrô.

Os documentos encaminhados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo confirmaram que as empresas Siemens e Alstom, atuando pelo Consórcio Linha Verde, subcontrataram as empresas PEM Engenharia S/A (do grupo da T’Trans⁴⁰), Belfour Beatty Rail Power Systems (Brasil) Ltda., Façon Eletromecânica, Indústria, Comércio e Serviços Ltda. e Bombardier Transportation Brasil Ltda..

Quanto ao aspecto formal, análise restrita dos documentos enviados pela Companhia do Metrô revelou que as aprovações das subcontratações não cumpriram as disposições do edital e do contrato.

⁴⁰ A empresa T’Trans Sistemas de Transportes S.A. foi constituída, no ano de 2007, a partir da sociedade entre a PEM Engenharia S/A e o empresário Massimo Giavina Bianchi, o qual, no passado, integrou o setor de transportes da Alstom. Massimo Giavina-Bianchi, presidente da T’Trans Sistemas de Transportes S.A. (documento anexo)



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

Não há, nos documentos enviados, informação de que as empresas subcontratadas estavam previamente cadastradas perante a Companhia do Metropolitano de São Paulo (cláusula 13.1.2); de que manifestaram, por escrito, submissão às normas, cláusulas e condições deste contrato (cláusula 13.2); e análise da conveniência da subcontratação (cláusula 13.1.1.).

Assim, considerada a hipótese de que a subcontratação não foi instruída de procedimento formal, aparentemente os integrantes da contratante violaram a cláusula décima terceira do contrato.

Tocante à análise material do cartel, os documentos provam, de forma inequívoca, o acordo anticompetitivo celebrado entre Alstom, Siemens, T'rans, Bombardier e Balfour Beatty, na forma exposta no acordo de leniência.

O Consórcio Linha Verde, integrado pela Alstom e Siemens, subcontrataram exatamente as mesmas empresas que derrotaram na licitação pública, ou empresas integrantes dos grupos ligados a elas (caso da "PEM"), em evidente acordo anticompetitivo.

As condutas dos integrantes das empresas cartelizadas demonstraram que o Consórcio Linha Verde e o Consórcio Linha Dois não concorreram efetivamente na licitação. Especialmente por terem combinado as propostas, não recorreram das decisões da licitação e conseguiram afastar empresas não alinhadas da disputa.

Diante desse quadro, bastaria que agentes da Companhia do Metrô analisassem que as empresas T'rans (ligada a empresa PEM), Bombardier e Balfour Beatty haviam sido derrotadas na licitação para constatarem que, juntamente com Siemens e Alstom, haviam realizado acordo anticompetitivo na licitação.

Assim, o procedimento licitatório prova a manobra anticompetitiva realizada por Alstom, Siemens, T'rans, Bombardier e Balfour Beatty, sendo que todas empresas concorrentes na licitação, ao final, usufruíram do objeto licitado.

A Alstom e a Siemens, enquanto integrantes do Consórcio Linha Verde, venceram a concorrência e subcontrataram as derrotadas PEM (que mantinha relações com a T'rans), Bombardier e Balfour Beatty, como contrapartida da ausência de concorrência efetiva no procedimento licitatório.

Diante desse quadro, a prática dos crimes de formação de cartel e fraude a licitação, noticiados no acordo de leniência nº 01/2013 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, foram confirmados no procedimento licitatório nº 40015212/2005, do Metrô, praticados, em tese, pelos integrantes das empresas Alstom Brasil Ltda., Siemens Ltda., T'rans Sistemas de Transportes S/A., Bombardier Transportation Brasil Ltda. e Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda.



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

VI - Conclusão

Diante desse quadro, concluiu-se que há indícios graves, precisos e concordantes da prática dos crimes previstos nos artigos 90 da Lei 8.666/93, e no artigo 4º da Lei 8137/90, por integrantes das empresas Alstom Brasil Ltda., Siemens Ltda., T’Trans Sistemas de Transportes S/A., Bombardier Transportation Brasil Ltda. e Balfour Beatty Rail Power Systems (Brazil) Ltda.

Assim é que, conluiadas, estas empresas, por intermédio dos seus representantes denunciados, fraudaram o procedimento licitatório e estabeleceram regras próprias do cartel. Reuniam-se e/ou comunicavam-se de forma a fixar os valores, apresentar proposta *pro-forma* e de modo que a Empresa/Consórcio que deveria vencer, violando assim criminosamente as Leis naturais da economia, especialmente a da *livre concorrência*. Os denunciados, com suas condutas, fraudaram o Procedimento Licitatório número 40015212/2005, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô; que se destinavam a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, prejudicando o julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade e do julgamento objetivo.

Em face do exposto, considerando que em um mercado concorrencial honesto os agentes econômicos não têm aptidão de, individualmente, influenciar as regras de oferta/procura e livre concorrência; que os denunciados, através da utilização dos respectivos cargos e designações nas empresas buscaram a fixação artificial de preços, a apresentação de propostas *pro-forma* e divisão dos objetos dos referidos contratos, com a maximização de seus lucros, e valendo-se de ações concertadas dividiram-no entre si as licitações em sistemas de “direcionamentos” das concorrências mediante *price-fixing*, *bid-rigging* e *market-share*, utilizando também de Consórcios fraudulentos para empresas previamente eleitas pelo grupo, que artificialmente criam distorções ao bom funcionamento desse mercado, **DENUNCIO-OS** como incurso nas penas do artigo 4º II “a”, “b” e “c” da Lei nº 8.137/90 (*crime contra a ordem econômica*); e também como incurso nas penas do artigo 90 “caput” da Lei nº 8.666/93 (*crime contra a administração pública*); c.c. artigo 70 “caput” do Código Penal, para que sejam citados e processados nos termos da Lei – rito do Código de Processo Penal, até final condenação, ouvindo-se oportunamente as pessoas abaixo arroladas.

São Paulo, 23 de março de 2014

Marcelo Batlouni Mendroni
Promotor de Justiça - GEDEC



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro

CEP: 01007-904 - São Paulo/SP

Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

ROL :

Testemunhas:

- Testemunha-Beneficiário D
- Testemunha-Beneficiário E
- Testemunha-Beneficiário C



GRUPO ESPECIAL DE DELITOS ECONÔMICOS

Rua Riachuelo, nº 115, 2º andar, Centro
CEP: 01007-904 - São Paulo/SP
Fone: 11-3119-7116 - Fax: 11-3119-7118

PROJETO EXTENSÃO DA LINHA 2 DO METRÔ DE SÃO PAULO: Procedimento Licitatório nº 40015212/2005

ORGANOGRAMA

DADOS DO CARTEL

- **Empresas participantes:** Siemens, Alstom, T'Trans, Bombardier e Balfour Beatty.
- **Objeto do cartel:** Procedimento Licitatório nº 40015212/2005.

ACORDO INICIAL

Agrupamento das empresas cartelizadas em consórcios para divisão dos lotes da licitação e, em concorrência fictícia entre elas, afastarem eventuais “empresas não alinhadas”.

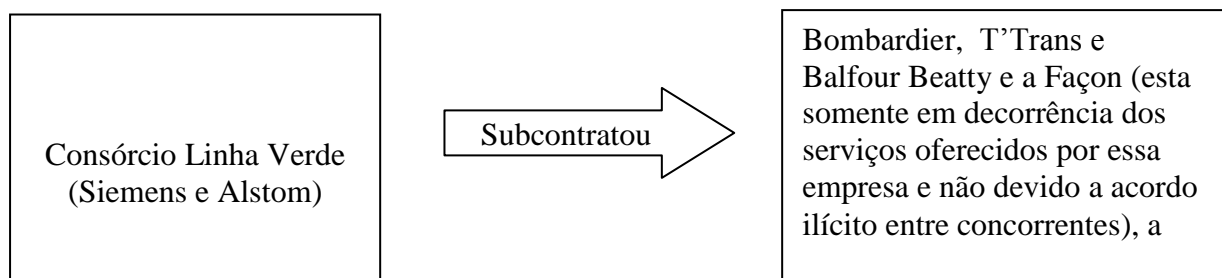


O outro consórcio, que não vencesse o certame, seria subcontratado.

LICITAÇÃO

Procedimento licitatório nº 40015212/2005 – CMSP	
Classificação Final - vencedor	Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom)

EXECUÇÃO DO CONTRATO ADMINISTRATIVO



RESULTADO FINAL

- ✚ O cartel formado pelas empresas Siemens, Alstom, T’Trans, Bombardier e Balfour Beatty conseguiu vencer o procedimento licitatório e implementar o acordo inicial, sendo que Consórcio Linha Verde (Siemens e Alstom) sagrou-se vencedor e, durante a execução do contrato;
- ✚ subcontratou as empresas Bombardier, T’Trans e a Balfour Beatty.

#####