

SR / DPF / SP
FLB 1345
<i>[assinatura]</i>

Junho de 2008

Ref.: PRÁTICAS ILÍCITAS DA SIEMENS NO BRASIL

Prezados Senhores:

Gostaria de trazer ao seu conhecimento alguns fatos e documentos que demonstram as praticas ilícitas da SIEMENS no Brasil nos seguintes projetos:

- CPTM Linha G (Metro SP Linha 5)
- CPTM Trens Serie 3000
- Contrato de Manutenção do Metro DF (Brasília)

O pagamento de propina a políticos e diretores de empresas públicas no Brasil não é privilegio da Divisão de Transportes da Siemens Limitada. Ele também ocorre com bastante frequência nas áreas de Transmissão, Distribuição e Geração de Energia e Equipamentos Médicos. Todas estas áreas de negócios da SIEMENS lidam diretamente com empresas publicas.

Durante muitos anos a SIEMENS vem subornando políticos (na sua maioria) do PSDB e Diretores da CPTM, Metro de São Paulo e Metro de Brasília.

No Metro de Brasília o Presidente da Siemens Limitada conta com a amizade de seu ex-colega de turma de Engenharia de Itajubá, o Governador do DF, Sr. José Roberto Arruda.

No caso da CPTM Linha G, tanto a SIEMENS, como a ALSTOM se utilizaram dos serviços prestados pelos lobistas **Arthur Teixeira** e **Sergio Teixeira**, através de suas respectivas empresas PROCINT e CONSTECH e suas *offshores* no Uruguai, LERAWAY e GANTOWN. Os dois contratos anexos (originais) provam a participação da SIEMENS no esquema.

CPTM Linha G (Metro SP Linha 5)

1. Este projeto foi "desenvolvido" pela ALSTOM e consistia na implementação da Linha G da CPTM (Metro SP Linha 5).
2. A ALSTOM influenciou massivamente o Edital de Licitação deste projeto, de forma a obter uma vantagem sobre seus concorrentes e, com isso, o controle total sobre o processo de licitação.
3. Para isto contava com todo o apoio da Diretoria da CPTM e com o aval de políticos do PSDB. Este total apoio foi recompensado através do pagamento de comissão.
4. O "show" era comandado pelo *Diretor de Engenharia o Obras da CPTM, Sr. Ademir Venancio de Araújo* e pelo *Diretor Comercial da ALSTOM, Sr. Paulo Borges*. As reuniões para tratar de assuntos que não poderiam constar em atas eram feitas em casas noturnas, como o Bahamas.
5. A ALSTOM coordenou então um "grande acordo" entre varias empresas, possibilitando desta forma, um superfaturamento do projeto.

SR / DPF / SP
FLB 1396
8

6. O "acordo" incluía uma comissão de 8.0% a políticos do PSDB e Diretoria da CPTM.
7. As seguintes empresas participaram do acordo: ALSTOM, ADTRANZ (BOMBARDIER), CAF, SIEMENS, TTRANS e MITSUI.
8. O Sr. Masao Suzuki da MITSUI ficou encarregado de "guardar a sete chaves" o documento que estabelecia as regras do jogo, isto é, o documento que estabelecia o escopo de fornecimento e os preços a serem praticados por cada empresa na Licitação.
9. A ALSTOM, naturalmente, ficou com a maior e melhor parte do contrato.
10. Cada empresa tinha sua própria forma de pagar a propina ao pessoal do PSDB e a Diretoria da CPTM.
11. A ALSTOM e a SIEMENS se utilizaram das empresas de consultoria dos Srs. Arthur Teixeira e Sergio Teixeira – PROCINT e CONSTECH – e suas respectivas *offshores* no Uruguai – LERAWAY e GANTOWN.
12. Segundo um gerente da ALSTOM, a PROCINT e a CONSTECH devolviam parte da comissão (os chamados "kickbacks") para a Diretoria da ALSTOM.
13. No caso do projeto CPTM Linha G, a SIEMENS AG (Alemanha) e a SIEMENS Limitada (Brasil) assinaram um contrato com a LERAWAY e a GANTOWN para o pagamento da comissão.

CPTM Trens Serie 3000

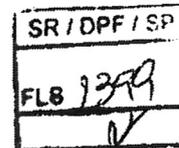
1. Este projeto foi "desenvolvido" pela MITSUI e consistia no fornecimento de 10 trens para a CPTM. A SIEMENS forneceria os trens fabricados em sua fabrica de Viena, Áustria. Estes trens circulam hoje na Marginal do rio Pinheiros em São Paulo.
2. O papel da MITSUI era de pagar propina aos políticos do PSDB e a Diretoria da CPTM.
3. Para esta finalidade foi assinado um contrato entre a SIEMENS AG (Alemanha), SGP (empresa do Grupo SIEMENS situada na Áustria) e MITSUI.
4. Anexos estão as copias de alguns aditivos de preço deste contrato.
5. Segundo o contrato, a MITSUI ficaria responsável pela assistência técnica, fornecimento de peças de reposição, treinamento e operação assistida durante o período de comissionamento e garantia.
6. Importante notar, que a MITSUI não fabrica peças, nem tem experiência ou competência para prestação dos serviços acima, pois é uma *trading* (comercio).
7. Um exame apurado dos valores envolvidos no contrato indica que eles não são compatíveis com o escopo previsto.
8. É verdade que a MITSUI subcontratou os serviços a terceiros. Entretanto, isto faz ainda menos sentido, já que SIEMENS AG/SGP são os fabricantes originais (OEM's) das peças e os provedores naturais destes serviços, pois fabricaram os trens.
9. Encurtando a estória – o contrato foi apenas uma "cortina de fumaça" para esconder seu verdadeiro propósito, que era o pagamento de propina ao cliente.

SR / DPF / SP
FLS 9397
✓

Manutenção do Metro de Brasília

1. O Metro do DF (Brasília) foi construído por um consorcio liderado pela ALSTOM.
2. Desde o inicio de sua operação, o Metro DF optou pela terceirização da manutenção de todos os sistemas (a chamada *full maintenance*) e contratou a ALSTOM e suas consorciadas INEPAR (IESA) e TCBR para prestar os serviços.
3. Note-se que naquela época, o Diretor de Obras era o atual Governador do DF, **Jose Roberto Arruda**.
4. É importante salientar que não houve licitação para os serviços de manutenção. O contrato foi simplesmente adjudicado a ALSTOM, que então pode cobrar o preço que bem entendia.
5. Segundo pessoas diretamente envolvidas no projeto, os preços cobrados pela ALSTOM e suas parceiras TCBR e INEPAR (IESA) para os serviços eram extremamente elevados, resultando em margens líquidas superiores a 50%.
6. Para que se tenha um termo de comparação, contratos "normais" têm uma margem líquida em torno de 10%-15%.
7. Segundo ex-colaboradores da ALSTOM diretamente envolvidos no projeto, este projeto foi a "galinha dos ovos de ouro" da ALSTOM durante mais de 5 anos.
8. Mais de 10% do valor líquido do contrato foram pagos mensalmente ao **Governador Joaquim Roriz** e sua equipe formada pelo **Chefe de Gabinete Valério**, o Secretario de Infarestutura **Dep. Tadeu Felippelli**, o Presidente do Metro DF **Sr. Paulo Victor Rezende** e o Diretor de Operações **Sr. Antonio Manoel Soares (o Baiano)**.
9. O Baiano era uma pessoa de confiança do Gov. Roriz e muito próximo a um amigo do peito do Governador, o Presidente da Construtora SERVENG. A SERVENG aprece mais tarde como consorciada da SIEMENS no mesmo projeto.
10. A comissão paga mensalmente ao Gov. Roriz era da ordem de R\$ 700.000,00.
11. Ciente de que o contrato de manutenção teria que ser licitado em função da exigência da Lei 8.666, engenheiros da ALSTOM diretamente envolvidos no projeto tiveram todo o tempo do mundo para "ajudar" os técnicos do Metro DF a escrever o Edital de Licitação.
12. O Edital foi então escrito de forma a assegurar a ALSTOM uma pontuação máxima e com isso uma vitória independentemente do preço dos concorrentes.
13. A pontuação era baseada em atestados de experiência da equipe técnica, cujas exigências foram redigidas de tal forma, que somente a equipe original (ALSTOM) poderia atendê-las plenamente.
14. Esta é uma pratica muito comum utilizada pelas empresas em licitações para reduzir o numero de participantes a um numero bem pequeno, o que facilita o acordo ente as partes e aumenta a fatia de cada uma. As empreiteiras brasileiras são especialistas nesta arte.
15. No caso do Metro DF, somente dois engenheiros da ALSTOM que trabalhavam no projeto, poderiam atender as exigências do Edital e com isso atingir a pontuação máxima. Eram eles o **Sr. Luis Antonio Taulois da Costa** e o **Sr. Ben-Hur Coutinho Viana de Souza**. Hoje eles trabalham para a SIEMENS no mesmo projeto.
16. Insatisfeitos com sua empresa e também atraídos por um elevado bônus (1% do valor total do contrato) estes dois engenheiros decidiram deixar a ALSTOM para trabalhar na SIEMENS.

17. A Diretoria da ALSTOM tentou por varias vezes convencer a Diretoria da SIEMENS a não contratar os dois engenheiros, porem não obteve sucesso.
18. A ALSTOM então resolveu apelar para o Gov. Roriz (afinal de contas, após tantos anos de contribuição...), que então forçou a SIEMENS a fechar um acordo com a ALSTOM.
19. Para o Gov. Roriz, não importava quem ganhasse a Licitação, contanto que o pagamento de sua comissão continuasse a fluir.
20. Segundo o acordo firmado entre os consórcios liderados pela ALSTOM e pela SIEMENS, ambas as partes submeteriam preços pré-estabelecidos, bem próximos do orçamento do cliente e que difeririam em apenas 0.5% um do outro. O orçamento do cliente, por sua vez, havia sido inflado para acomodar a propina.
21. A "Memória de Negociações" anexa representa o acordo interno entre os dois consórcios e demonstra claramente que as cartas estavam marcadas.
22. Os preços foram determinados através de um sorteio, onde a SIEMENS ficou com o maior preço (94.5% do orçamento do Metro DF).
23. A ALSTOM coube então o menor preço (94% do orçamento do cliente), o que tecnicamente, seria uma vantagem sobre a SIEMENS, considerando-se uma pontuação técnica igual.
24. A ALSTOM, entretanto, não prestou atenção ao fato de que, mesmo apresentando os preços conforme combinado (ALSTOM 94%; SIEMENS 94.5%), o resultado final poderia ser favorável a SIEMENS. Isto dependeria dos preços ofertados para cada sistema. Isto era possível em função da formula de avaliação cuidadosamente escolhida pela ALSTOM.
25. Porem o feitiço acabou virando contra o feiticeiro. A SIEMENS, instruída pelos ex-colaboradores da ALSTOM, utilizou-se então deste conhecimento para ganhar a licitação, mesmo tendo ofertado um preço 0.5% maior do que o preço da ALSTOM.
26. Este conhecimento foi o "capital" que os ex-colaboradores da ALSTOM – *Sr. Luis Antonio Taulois da Costa* e *Sr. Ben-Hur Coutinho Viana de Souza* – levaram consigo para a SIEMENS. Afinal de contas, foram eles que bolaram todo o plano e escreveram a maioria das clausulas do Edital de Licitação.
27. A prova disto é a remuneração mensal adicional que estes engenheiros estão recebendo da SIEMENS e de suas consorciadas SERVENG e MGE Transportes. Este tipo de remuneração extra e especialmente os elevados valores pagos ficam totalmente fora da matriz salarial da SIEMENS.
28. Os salários pagos pela SIEMENS para a função ocupada pelos Srs. Taulois e Ben-Hur (gerente de projeto) é da ordem de R\$ 15.000 mensais, mais um bônus anual de no máximo 3 salários, sendo que o pagamento deste bônus depende do cumprimento de metas pré-estabelecidas.
29. Para não levantar suspeita, o **Governador Arruda** solicitou ao consorcio vencedor (SIEMENS / SERVENG / MGE) que desse um desconto de 20%. Mesmo assim, os preços cobrados pela SIEMENS ainda estão muito acima dos valores praticados no mercado, visto que o orçamento do cliente foi propositalmente inflado.
30. Segundo informações de pessoas ainda envolvidas no projeto, SIEMENS, SERVENG e MGE pagam comissão ao Governador Jose Arruda e seu time.



31. Uma pessoa no atual Governo do DF é o ex-Diretor da TCBR, o Sr. **Renato Ely**. A TCBR participava junto com ALSTOM e INEPAR (IESA) do consorcio que fazia a manutenção no Metro DF. Ele fez de tudo para que a ALSTOM ganhasse a nova licitação, porem a amizade do Presidente da SIEMENS e ex-colega de turma do Gov. Arruda, Sr. **Adilson Primo** foi mais forte.
32. Logo após a eleição do Dep. Arruda para o Governo do DF, o **Renato Ely** ele deixou a Diretoria da TCBR para fazer lobby junto ao Governo do DF. Na verdade ele é um "laranja" do **Governador Arruda**.

MGE Transportes e sua Relação com a SIEMENS

1. A MGE é frequentemente utilizada pela SIEMENS para pagamentos de propina a terceiros, especialmente a empresas públicas. Eles fizeram este papel recentemente a um escritório de advocacia em Brasília, que atuou junto a Justiça em Brasília para acelerar o processo licitatorio, que estava sendo bloqueado a mais de 1 ano pelas diversas liminares do consorcio liderado pela MPE.
2. O consorcio liderado pela MPE havia aparentemente apresentado um preço bem menor que os da ALSTOM e da SIEMENS, que haviam feito um acordo e apresentado 94.0% e 94.5% do orçamento do cliente.
3. O Diretor da MGE, Sr. **Ronaldo Moriyama** é conhecido no mercado ferroviário por sua agressividade quando se fala em subornar o pessoal do Metro de SP e CPTM.
4. Alguns exemplos de Diretores do Metro de SP e da CPTM que estiveram (ou ainda estão) na folha de pagamento da MGE há muitos anos: **Décio Tambelli** (Ex-Diretor do Metro SP), **Jose Luiz Lavorente** (Ex-Diretor da CPTM), **Nelson Scaglioni** (Gerente de Manutenção do Metro SP) e outros funcionários (gestores de contratos) do Metro SP e da CPTM.
5. O **Nelson Scaglioni** é a eminência parda do Metro SP. Ele está na folha de pagamento da MGE há 10 anos. Ele controla diversas licitações no Metro SP, como por exemplo, as dos lucrativos contratos de reforma dos motores de tração do Metro SP, onde a MGE deita e rola.
6. A MGE foi fundada quando o **Ronaldo Moriyama** e seu então chefe **Paulo Edu Celidonio Costa Filho** ainda estavam trabalhando para a GE (GEVISA) no Brasil. O Ronaldo ocupava o cargo de Diretor de Vendas e reportava ao Paulo Edu, que era o CEO.
7. A MGE era administrada por **Carlos Alberto Rosso**, um ex-gerente da GE (GEVISA) e contemporâneo do Ronaldo e do Paulo Edu.
8. Durante este período, a GE (GEVISA) perdia sistematicamente para a MGE todas as licitações de serviços de reforma de motores de tração do Metro SP e CPTM e decidiu então abandonar o negocio. Isto não ocorreu ao acaso, mas com a ajuda do Ronaldo e do Paulo Edu, que "jogavam dos dois lados".
9. Num certo momento, o Sr. **Antonio Edmundo Lopes Carolo**, na sua função de Ombudsman da GE, descobriu que o Ronaldo e o Paulo Edu eram sócios ocultos da MGE. Ele foi então "convidado" a ser o quarto sócio da MGE, e com isto, a participar da falcaturia.
10. O Ronaldo e o Paulo Edu foram demitidos mais tarde da GE (GEVISA) por terem manipulados os balanços da GE (GEVISA).

SR / DPF / SP
FLB / 1400


11. A MGE foi recentemente subcontratada pela SIEMENS para a manutenção dos 10 Trens Serie 3000, que foram fornecidos pela SIEMENS há alguns anos atrás.
12. A MGE, como de costume, ficou encarregada de fazer o pagamento da propina de 5% a Diretoria da CPTM.
13. O valor total reservado para estes pagamentos aparece geralmente em uma posição separada no contrato, de forma a facilitar os reajustes anuais previstos em contrato. O escopo correspondente é fictício, isto é, não há nenhum serviço prestado pela MGE que justifique os valores pagos.
14. A MGE opera de seguinte forma: Ronaldo e seus outros três sócios (Rosso, Carolo e Paulo Edu) utilizam suas contas particulares para fazer os pagamentos.
15. O dinheiro entra legalmente em suas contas como distribuição de dividendos, e é posteriormente sacado em dinheiro e entrega aos destinatários.
16. O saque é feito em diversos cheques de valores inferiores a R\$ 10.0000, evitando desta forma o registro da operação pelo banco e comunicação ao Banco Central.
17. O **Ronaldo Moriyama** foi pego recentemente (início de maio) numa operação da Polícia Federal, onde foi preso num hotel 5 estrelas do Rio de Janeiro um gerente do banco Suíço Credit Suisse, que veio ao Brasil visitar seus clientes, isto é, pessoas físicas e mantém contas numeradas no Credit Suisse de Zurique.
18. Na operação foram apreendidos documentos que provam a existência de contas numeradas no banco Credit Suisse de Zurique.
19. Durante aspiração, que durou 2 semanas, foram feitas escutas e telefônicas do gerente com diversos clientes do banco. O **Ronaldo Moriyama** estava entre elas. Sua conversa com o gerente do banco foi gravada e também foram tiradas fotos do gerente entrando no seu prédio, situado no Bairro Vila Nova Conceição, São Paulo.

O Presidente da Siemens Limitada, Sr. Adilson Primo e sua Relação com o Governador do DF, Dep. Jose Roberto Arruda

1. É importante salientar que o contrato de manutenção do Metro DF foi assinado durante o mandato do **Gov. Jose Roberto Arruda**.
2. Ele foi colega de turma do atual Presidente da Siemens Limitada (Brasil), **Sr. Adilson Primo**.
3. O Governador Arruda é conhecido no meio político em Brasília também pelo apelido de "Mr. Siemens" devido a sua proximidade ao Presidente da Siemens Limitada.
4. Dizem que o Sr. Adilson Primo pretende candidatar-se a Prefeito de Itajubá num futuro próximo e conta para isso com o apoio do ex-colega Arruda. Em contrapartida, ele contribui para a "caixinha" do Governador.

Apesar do mega-escândalo envolvendo a SIEMENS no maior esquema de pagamento de propina na história da Alemanha, que culminou com a demissão de toda a diretoria da empresa na Alemanha e abertura de processo contra mais de 300 de seus executivos, a Siemens Limitada continua a pagar propina a políticos e diretores de empresas públicas no Brasil.

E isto ocorre diretamente ou indiretamente via empresas de consultoria como PROCINT / CONSTECH ou empresas consorciadas como a *trading* Japonesa MITSUI.

Atenciosamente,

Documentos Anexos

1. Project Agreement between Siemens AG, Siemens Ltda and the "Agent #1". **(ORIGINAL)**
2. Project Agreement between Siemens AG, Siemens Ltda and the "Agent #2." **(ORIGINAL)**
3. Cronograma de Desembolso – Aditivo 06, Contrato entre SIEMENS, SGP e MITSUI para o fornecimento de 10 trens Serie 3000 para a CPTM. **(ORIGINAL)**
4. Cronograma de Desembolso – Aditivo 07, Contrato entre SIEMENS, SGP e MITSUI para o fornecimento de 10 trens Serie 3000 para a CPTM. **(ORIGINAL)**
5. Cronograma de Desembolso – Aditivo 09, Contrato entre SIEMENS, SGP e MITSUI para o fornecimento de 10 trens Serie 3000 para a CPTM. **(ORIGINAL)**
6. Acordo Interno entre os Consórcios liderados por ALSTOM e SIEMENS para o Projeto Manutenção do Metro DF **(ORIGINAL)**