Referência: IC nº 1.16.000.004707/2014-83

Promoção de Arquivamento nº 865/2015

DESPACHO DE ARQUIVAMENTO

O inquérito civil em epígrafe foi instaurado para apurar possíveis irregularidades no processo de aquisição de aviões de caça pela Força Aérea Brasileira (FAB).

Consta dos autos que a disputa para a fabricação dos aviões de caça teve a participação de três empresas estrangeiras, a Boeing, a Dassault e a SAAB, tendo esta última firmado, em dezembro de 2013, contrato com a FAB.

Consta, outrossim, que a empresa sueca SAAB contratou para o fornecimento de componentes aeronáuticos a empresa brasileira (de capital israelense) AEL Sistemas S/A, que, por sua vez, teria em seu quadro de funcionários pessoas diretamente ligadas aos militares da Aeronáutica: **Luiz Pondé** (cunhado do Comandante da Aeronáutica Juniti Saito); **Gilberto** (filho do Brigadeiro Gilberto Antônio Saboya Burnier); **Bruno Baptista** (filho do Brigadeiro Carlos Baptista Júnior); e **Gabriel Bermudez** (filho do Brigadeiro Antônio Moretti Bermudez).

Apurou-se no início da investigação, outrossim, que a empresa AEL Sistemas S/A teve um aumento significativo em seu faturamento, que alcançava, em 2003, a cifra de R$ 300.000,00 (trezentos mil reais), passando, em 2011, para um faturamento de R$ 53.700.000,00 (cinquenta e três milhões e setecentos mil reais).

Os fatos acima narrados foram considerados, inicialmente, indícios de que poderia ter sido maculado o processo de compra dos caças GRIPEN NG, os quais deverão ser fornecidos pela empresa sueca SAAB à FAB até o final da presente década.

Suspeitou-se, a princípio, que o alto crescimento de faturamento da empresa AEL Sistemas S/A não tivesse fundamento lícito e que poderia ter sido contratada esta empresa para a produção de componentes aviônicos (em especial, o *Wide Area Display – WAD*) cuja tecnologia e *know-how* não estivesse a seu alcance.

SGAS 604, Lote 23, Sala 115, Brasília-DF – CEP: 70.200-640
Tel.: (61) 3313-5268 / Fax: (61) 3313-5685

A seguir, apresento o que se apurou no bojo do inquérito civil e as conclusões alcançadas ao final.

Em maio de 2008, o Comandante da Aeronáutica determinou ao Estado Maior da Aeronáutica (EMAER) a ativação do Projeto F-X2, por meio da portaria C-10-TGC-3, cuja finalidade foi possibilitar a substituição das aeronaves Mirage F-2000, F-5M e A-1M por aeronaves (caças de combate) mais modernos, em conformidade com a Estratégia Nacional de Defesa, que é definida no Decreto nº 6.703/2008, publicado no final do mesmo ano.

De acordo com o mencionado Decreto, a Força Aérea Brasileira (FAB) deveria formular um e executar um planejamento e "*priorizar, com compensação comercial, industrial e tecnológica …a aquisição de aeronaves de caça que substituam, paulatinamente, as hoje existentes, buscando a possível padronização; a aquisição e o desenvolvimento de armamentos e sensores, objetivando a auto-suficiência na integração destes às aeronaves; e a aquisição de aeronaves de transporte de tropa*".

Conforme se pode perceber, o Projeto F-X2 tem, como base jurídica e estratégica, as diretrizes do Decreto nº 6.703/2008, devendo compatibilizar 3 objetivos principais: (i) a aquisição de aeronaves de caças modernos; (ii) a aquisição e o desenvolvimento de armamentos e sensores, objetivando a autossuficiência na integração destes às aeronaves; (iii) a garantia de compensações comerciais, industriais e tecnológica.

Chamo a atenção para o terceiro objetivo principal do Projeto F-X2, em consonância com a Estratégia Nacional de Defesa: a garantia de compensações que devem ter, como escopo maior, o desenvolvimento tecnológico, industrial e econômico do Brasil. Tais compensações são operacionalizadas por meio dos acordos de "*offset*", por meio dos quais empresas brasileiras passam a ser contratadas para desenvolver tecnologia que venham a beneficiar o país no médio e longo prazo.

Na primeira fase do Projeto F-X2, foi criada a Comissão Gerencial do mencionado projeto (a CGPF-X2), a qual, analisando as propostas das empresas e os sistemas de armas selecionados, exarou o "Relatório dos Estudos para Definição da *Short-List*", em agosto de 2008. Nesse relatório, constam como selecionadas as empresas Boeing, Dassault e SAAB. Tal relatório

SGAS 604, Lote 23, Sala 115, Brasília-DF – CEP: 70.200-640
Tel.: (61) 3313-5268 / Fax: (61) 3313-5685

foi aprovado pelo COMAER e pelo Ministro da Defesa, que determinou à Comissão Coordenadora de Programas de Aeronaves de Combate (COPAC) a ativação do Projeto F-X2.

As contratações objeto do Projeto F-X2, como é fácil perceber, justificam a dispensa de processo licitatório, em razão do que determina o art. 24, IX, XIX e XXVIII, da Lei nº 8.666/93. Vejamos o texto legal:

> Art. 24. É dispensável a licitação:
>
> (…)
>
> IX – quando houver possibilidade de comprometimento da segurança nacional, nos casos estabelecidos em decreto do Presidente da República, ouvido o Conselho de Defesa Nacional;
>
> XIX – para as compras de material de uso pelas Forças Armadas, com exceção de materiais de uso pessoal e administrativo, quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura de apoio logístico dos meios navais, aéreos e terrestres, mediante parecer de comissão instituída por decreto;
>
> XXVIII – para o fornecimento de bens e serviços, produzidos ou prestados no País, que envolvam, cumulativamente, alta complexidade tecnológica e defesa nacional, mediante parecer de comissão especialmente designada pela autoridade máxima do órgão. (...)

Ainda que não fosse obrigatória a realização de certame licitatório, a FAB promoveu processo seletivo internacional, no bojo do qual se permitiu a concorrência das empresas estrangeiras interessadas no contrato com o Estado brasileiro. Tal processo seletivo, pelo que se apurou, transcorreu sem qualquer causa de nulidade.

Conforme esclareceu a FAB, o Relatório Final do Processo de Seleção do Projeto F-X2 foi encaminhado ao Comandante da Aeronáutica e ao Ministro da Defesa em janeiro de 2010. Porém, somente em dezembro de 2013 foi realizado o anúncio, pelo Ministro da Defesa (com o aval da Presidência da República), de que a oferta considerada mais vantajosa foi a da empresa sueca SAAB, com o projeto Gripen NG.

Chama a atenção o fato de que a decisão ministerial (e presidencial) em favor da proposta da SAAB (considerada mais vantajosa, principalmente levando em consideração os acordos de *offset* e o financiamento especial oferecido pelo banco de desenvolvimento sueco) deu-se somente ao final de 2013, cinco anos após a emissão do pedido de oferta (RFP) pelas empresas. Esse fato tem como consequência lógica a constatação de que, quando da assinatura

SGAS 604, Lote 23, Sala 115, Brasília-DF – CEP: 70.200-640
Tel.: (61) 3313-5268 / Fax: (61) 3313-5685

do contrato (já em 2014), a oferta da empresa já se apresentava desatualizada, considerando, em especial, que o mercado tecnológico de componentes aviônicos é bastante dinâmico, demandando decisões negociais rápidas e constante atualização dos componentes.

Segundo a FAB, a defasagem tecnológica gerada pelo atraso na decisão ministerial e presidencial sentiu-se na capacidade funcional do radar, na cobertura do sensor Infra-red Search and Track (IRST) e no sistema de guerra eletrônica. Além disso, concebeu-se a agregação de novos armamentos ao arsenal a ser contratado bem com a inclusão do componente *Wide Area Display* (WAD), o qual teria vantagens tecnológicas de longo prazo.

Por conta da necessidade de superação dessa defasagem tecnológica de meia década, a FAB enviou para a empresa SAAB, em maio de 2014, o *Request For Change* (RFC), solicitando a atualização de sua proposta. A resposta da empresa deu-se em agosto de 2014. Com a atualização, firmou-se o contrato de aquisição de aeronaves no valor de SEK 39.333.870.435,39 (trinta e nova bilhões, trezentos e trinta e três milhões, oitocentos e setenta mil, quatrocentos e trinta e cinco coroas suecas), o que equivalia, em janeiro de 2015, a US$ 4.748.288.277,77 (quatro bilhões, setecentos e quarenta e oito milhões, duzentos e oitenta e oito mil, duzentos e setenta e sete reais e setenta e sete centavos). Também foi firmado o contrato de apoio logístico no valor de SEK 548.465.036,26 (quinhentos e quarenta e oito milhões, quatrocentos e sessenta e cinco mil, trinta e seis coroas suecas e vinte e seis centavos).

Paralelamente a esses dois contratos, foi firmado um terceiro, em que a SSAB compromete-se a realizar compensações em favor da indústria brasileira, num valor próximo ao dobro do valor do contrato de aquisição. Trata-se do contrato de compensação comercial, industrial e tecnológico, que tinha o valor de US$ 9.118.170.000,00 (nove bilhões, cento e dezoito milhões, cento e setenta mil reais dólares).

A respeito dos valores dos contratos mencionados, não há, s.m.j., elementos no presente inquérito civil que permitam o reconhecimento de qualquer sobrepreço ou superfaturamento.

A respeito do processo de seleção e de contratação da empresa SAAB pelo FAB, conforme relatamos, não encontramos qualquer ilicitude que mereça ser atacada por meio de

SGAS 604, Lote 23, Sala 115, Brasília-DF – CEP: 70.200-640
Tel.: (61) 3313-5268 / Fax: (61) 3313-5685

ação judicial. A par disso, outras suspeitas iniciais justificaram a investigação do Ministério Público Federal em relação a outros pontos tangentes.

Um desses pontos investigados tratou da inclusão do componente aviônico *WAD* nos projetos das aeronaves. Buscou-se, sobre esse ponto, esclarecer se: (i) era necessária a inclusão do WAD; e (ii) a empresa contratada pela SAAB para seu desenvolvimento (a empresa AEL, cujo capital majoritário é detido pela empresa israelense Elbit Systems) tinha *know-how* suficiente para o desenvolvimento deste tipo de componente.

A respeito da necessidade do WAD, de acordo com o que se apurou (especialmente por meio dos depoimentos colhidos no decorrer do inquérito), concluímos que se trata de um avanço tecnológico cuja necessidade somente pode ser apurada pelas próprias Forças Armadas. Não há elementos, por parte do Ministério Público Federal, que fundamentem o reconhecimento de sua necessidade ou desnecessidade. Igualmente, verificou-se que o componente de preço do WAD, em relação aos demais componentes acrescentados por obra do RFC, que representam a atualização tecnológica, equivale a somente 2,5% do valor do contrato de aquisição, ao contrário do que se leu nos meios de comunicação, não havendo elementos para afirmar que se trate, portanto, de insumo desnecessário que geraria sobrepreço ilícito.

Sobre a capacidade operacional e tecnológica e o *know-how* da empresa AEL Sistema S/A, pudemos verificar que, não obstante o rápido crescimento de faturamento da empresa nos últimos anos, a mencionada empresa possui diversos vínculos contratuais diretos e indiretos com a FAB e outros importantes atores econômicos, fornecendo, direta ou indiretamente, outros componentes aviônicos de alto grau tecnológico. Dessa forma, não é possível, pelos elementos do inquérito civil, concluir sobre sua suposta incapacidade técnica. Até que se prove o contrário, a mencionada empresa é idônea para executar os recursos vinculados ao desenvolvimento do WAD e dos demais componentes aviônicos contratados.

Apurou-se no bojo do inquérito civil em epígrafe, outrossim, a presença no quadro de funcionários da AEL Sistemas S/A de familiares de oficiais da FAB. Nesse quesito, porém, não há prova de que tais contratações tenham sido irregulares ou tenham, concretamente, gerados benefícios ilícitos à mencionada empresa.

SGAS 604, Lote 23, Sala 115, Brasília-DF – CEP: 70.200-640
Tel.: (61) 3313-5268 / Fax: (61) 3313-5685

Também foi objeto de apuração a presença do brigadeiro Gilberto Antônio Saboya Burnier no Conselho Consultivo (ou Executivo) da empresa AEL Sistemas S/A. Conforme apurou-se, tal indicação do brigadeiro Burnier deu-se em razão doutras relações jurídicas contratuais entre a empresa e a FAB, não havendo relação com o objeto aqui investigado. Outrossim, não há relatos de que o brigadeiro Burnier tenha sido responsável por influência ou decisões vinculadas à contratação da empresa SAAB ou pela elaboração do acordo de *offset*. Ademais, restou claro no bojo da investigação que o brigadeiro Burnier não possui qualquer poder de gestão na empresa AEL Sistemas S/A, não participando sequer da negociação ou da elaboração de negócios jurídicos. Sua função é meramente consultiva.

Em suma, após perfunctória investigação ministerial, não foram encontrados elementos que justifiquem a continuidade da investigação e o ajuizamento de ações judiciais relacionadas ao objeto de apuração. Não há, nos autos, elementos mínimos que apontem a prática de ilicitude por parte dos investigados. Ressalto que inexistência de tais elementos mínimos, ao lado da inexistência de indícios concretos de delitos, impede a definição de uma linha investigativa eficiente e apta a formar elementos para uma futura ação penal ou de improbidade administrativa. O ajuizamento destas ações demanda a existência de elementos mínimos que justifiquem o início da atividade persecutória pelos órgãos de investigação e acusação.

Submeto o presente arquivamento à 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal (5ª CCR), para homologação.

Considerando que o procedimento é oriundo de notícia de imprensa, deixo de realizar a notificação de possível representante para apresentação de razões escritas contra o arquivamento. Comunique-se, de toda forma, o Exmo. Procurador da República Paulo José Rocha Júnior, o Exmo. Procurador-Geral do Ministério Público Militar, o Comandante da Aeronáutica e as empresas investigadas, para ciência do arquivamento.

Brasília, 25 de agosto de 2015.

ANSELMO HENRIQUE CORDEIRO LOPES
Procurador da República

SGAS 604, Lote 23, Sala 115, Brasília-DF – CEP: 70.200-640
Tel.: (61) 3313-5268 / Fax: (61) 3313-5685