

A EMBRAER É NOSSA!
Desnacionalização e reestatização da Empresa Brasileira de Aeronáutica

Nazareno Godeiro (organizador)- Coordenador do ILAESE – Instituto Latino-americano de Estudos Sócio econômicos de Minas Gerais.

Cristiano Monteiro da Silva – Economista e membro do ILAESE-SP.

Edmir Marcolino da Silva – Operário da Embraer e diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.

Herbert Claros – Vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e operário da Embraer.

Colocar na página de entrada quem são os autores:

Nazareno de Deus Godeiro nasceu em 1960, em Patú, RN. É militante de esquerda desde 1978. Participou como delegado da fundação do PT, em fevereiro de 1980, e da CUT, em agosto de 1983. Hoje é coordenador do ILAESE em Minas Gerais e membro da direção nacional do PSTU.

Herbert Claros da Silva, 27 anos, formado no curso Técnico em Mecânica, diretor de Escolas Técnicas da União Brasileira de Estudantes Secundaristas, gestão 1999-2000. Trabalhador da Embraer, do setor de Estamparia. Foi eleito, em março de 2009, vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.

SUMÁRIO:

- 1. Apresentação**
- 2. Primeira grande empresa a demitir em massa**
- 3. Embraer: uma história de luta, sucesso e traição**
- 4. A privatização da Embraer**
- 5. Quem são os donos da Embraer hoje?**
- 6. Novos donos da Embraer buscam lucro fácil e rápido**
- 7. A Embraer numa encruzilhada: disputar o mercado mundial (sendo reestatizada) ou se tornar uma subcontratada**
- 8. Retomar o projeto estratégico da Embraer**
- 9. Por que Lula não reestatiza a Embraer?**
- 10. Só a classe trabalhadora pode garantir a reestatização da Embraer**

1. APRESENTAÇÃO

2. PRIMEIRA GRANDE EMPRESA BRASILEIRA A DEMITIR EM MASSA

A direção da Embraer demitiu no dia 19 de fevereiro de 2009 4.273 trabalhadores, na sua ampla maioria em São José dos Campos.

Aos primeiros sintomas da crise, a empresa já cortou o mal pela raiz: mão-de-obra excedente dá prejuízo.

Não se preocupou com as consequências econômicas, políticas e sociais que seu gesto criou para os trabalhadores, para a cidade e para o país.

A direção da empresa não se preocupou em preservar, com todo e qualquer esforço que estivesse ao seu alcance, uma mão-de-obra altamente qualificada, que leva décadas para formar.

A qualificação de um engenheiro aeronáutico ou um trabalhador especializado na área não será utilizada em outras áreas, mesmo que consiga outro emprego.

É destruição do saber nacional, conseguido de forma social, desde a década de 40, quando se iniciou o trabalho de construir a indústria aeronáutica do Brasil, com a formação do Centro Técnico Aeroespacial (CTA).

É destruição de força produtiva, necessária para fabricar milhares de aeronaves civis, comerciais e militares, necessárias para o país que gasta bilhões de dólares por ano, importando aeronaves da Boeing, da Airbus, da Bombardier, da Northrop Grumman, da Lockheed Martin, da Raytheon, etc.

A direção da Embraer sabe da importância destes trabalhadores, técnicos e engenheiros. Ela mesma informa que:

“De tempos em tempos, existe uma notável concorrência na indústria aeronáutica em busca de pessoal capacitado em geral e de engenheiros em particular. Se essa concorrência ocorrer novamente, talvez não sejamos capazes de recrutar a quantidade necessária de engenheiros altamente capacitados e demais pessoal de que necessitamos. A ausência de coordenação de nossos recursos de maneira pontual, ou a falha em atrair ou reter pessoal capacitado, poderá impedir os futuros esforços de desenvolvimento e provocará atrasos na produção e nas entregas de nossas aeronaves, atrasando o reconhecimento de receita.”¹

O drama social destes trabalhadores demitidos é o drama social do Brasil. O desemprego é exatamente a consequência do modelo econômico de uma opção política que subordina os interesses do país, e portanto o bem-estar dos trabalhadores, às decisões do capital financeiro internacional.

Ao descartar uma das parcelas mais especializadas da classe trabalhadora como bagaço de cana ou casca de laranja, somente para servir ao lucro de grandes bancos americanos e europeus (que são os donos da Embraer hoje), nosso país se comporta como uma mera colônia, plataforma de exploração das grandes multinacionais.

Mas existe outra opção. Ela deve ser tomada por toda a classe trabalhadora brasileira e por todos aqueles que acreditam ser possível apropriar-se deste drama para recuperar a soberania perdida pelo Brasil e reconstruir um projeto de desenvolvimento em ruptura com as grandes transnacionais, portanto com os grandes Estados imperialistas que servem a estas grandes empresas.

A direção da empresa, pela situação econômica da Embraer, não necessitava tomar esta medida extrema, como provaremos a seguir.

¹ Relatório de 2007 da Embraer – apresentado na Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA).

Se a direção da empresa estivesse defendendo a empresa, seu corpo de funcionários ou a soberania do Brasil, não tomaria tal atitude.

Mas não, ela está defendendo o caminho do lucro fácil e rápido, pois recebe o prêmio de uma megasena por ano (honorários de R\$ 50 milhões) para defender os interesses dos acionistas estrangeiros, que são grandes especuladores internacionais, como provaremos no decorrer deste estudo, com nome, endereço, telefone, CEP e CPF (quer dizer, CNPJ).

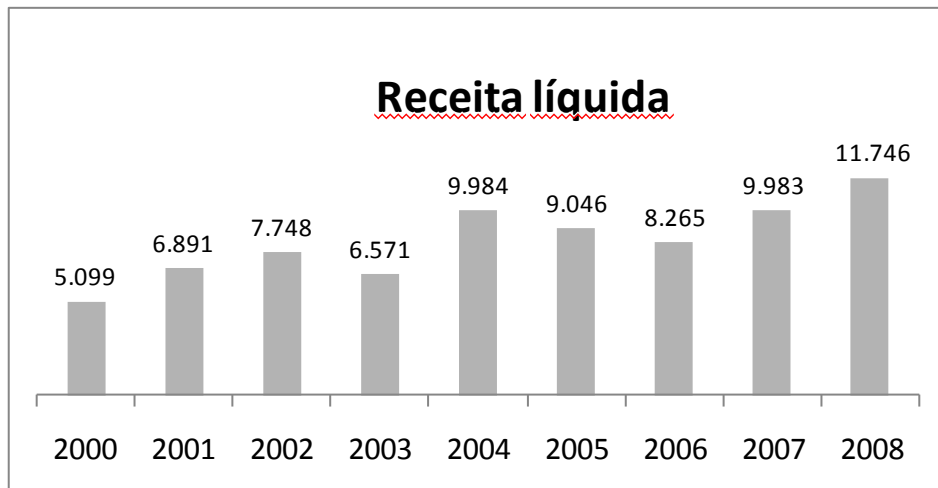
A situação econômica da empresa não justifica as demissões

A direção da empresa informou através de carta a todos os funcionários de que por efeito da crise internacional “estamos diante de um patamar de entregas bem menor do que aquele dos dois últimos anos”. A queda da produção é estimada em 30%. Por isso, a direção da empresa demitiu 4.273 trabalhadores ou 20% do seu quadro de funcionários.

Pelo faturamento da empresa, seu lucro líquido, encomendas e pedidos de aeronaves, não se justifica a atitude extrema tomada pela direção da Embraer. Senão, vejamos:

Faturamento da empresa:

Gráfico 1 (em bilhões de reais):

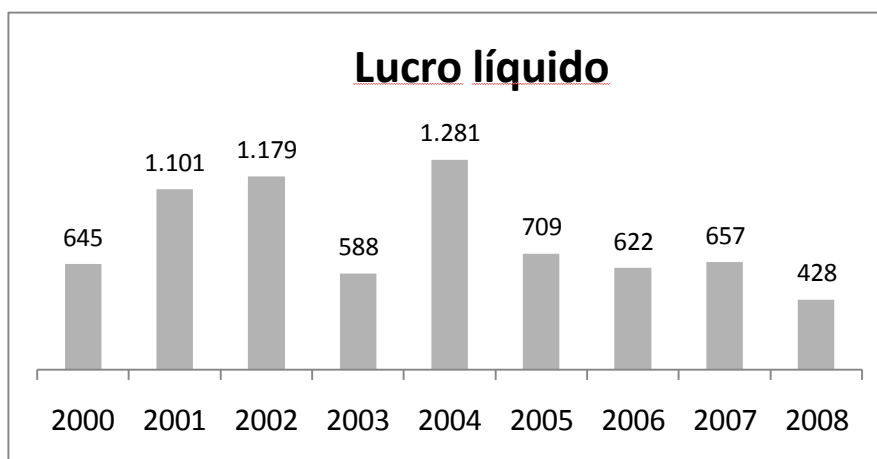


Fonte Embraer

Os números acima indicam um faturamento recorde em 2008, superando o ano de 2007, que já havia batido recorde produtivo e de lucros. Na “Mensagem do Presidente”, introdução ao balanço de 2007, O Sr. Frederico Curado afirmou: “O ano de 2007 foi marcado por diversas conquistas de grande relevância para a Companhia. Chegamos ao final do exercício com 169 aeronaves entregues, cumprindo plenamente a meta prevista, de 165 a 170 unidades. Trata-se de volume recorde na história da Empresa, sendo 30% superior ao de 2006 e refletindo-se em uma receita líquida de R\$ 9,98 bilhões, 20,8% maior que a do ano anterior.”

Ademais, a empresa não tem problema de caixa (liquidez), pois dispõe de R\$ 3.341.888,00, dinheiro suficiente para pagar a folha de pagamento de todos os seus funcionários por 2 anos, período que a empresa diz que durará a crise no setor.

Evolução do lucro líquido(em milhões de reais):



Fonte Embraer

O **EBITDA** (lucro líquido antes das despesas financeiras), em 2008, alcançou a cifra de R\$ **1.499 bilhão**, superior a R\$ **2.052 bilhão** de 2007. Portanto, a produção e as vendas do ano de 2008 foi superior ao ano de 2007, que teve um lucro líquido de R\$ 657 milhões de reais.

O balanço de 2008 resultou em um lucro líquido de R\$ 428 milhões de reais, portanto, uma queda de R\$ 229 milhões, ou 35%.

Porém, a diminuição do lucro líquido da empresa em 2008 não se deveu nem à produção nem às vendas, que superaram o ano de 2007. A perda se deveu às operações financeiras com derivativos, realizadas pelos executivos da empresa. No balanço se informa sob uma rubrica de “*Variações monetárias e cambiais líquidas*” uma perda de R\$ 188 milhões. A perda se deve às operações financeiras especulativas. A empresa explica:

“Já no somatório dos 12 meses de 2008, a Empresa apurou uma despesa com variações monetárias e cambiais de R\$ 188,8 milhões enquanto no mesmo período de 2007 apuramos uma receita de R\$ 14,5 milhões. O crescimento da despesa com variações monetárias e cambiais ocorreu por conta da contabilização de provisões relativas às operações de hedge operacional.”²

No site da empresa, informa-se que

“A Embraer possui em sua carteira operações com instrumentos derivativos, como Non-Deliverable Forward (“NDF”), para equalização de possível descasamento no fluxo de entradas e saídas em moeda estrangeira.(...) “Em 30 de setembro de 2008, a Embraer carregava em sua carteira de hedge, posições de “NDF”, cujos totais somavam R\$ 1.675,0 milhões (equivalentes a US\$ 875 milhões).”

O prejuízo com estas operações especulativas alcançou nos nove primeiros meses de 2008 R\$ 177.800.000,00, segundo a própria empresa:

“A Embraer registrou no 3T08 uma despesa com variações monetárias e cambiais de R\$ 366,8 milhões, ante uma receita de R\$ 22,5 milhões apresentada em igual período do ano passado e a receita de R\$ 150,8 milhões reconhecidos no 2T08. Tal oscilação é explicada pela marcação a mercado de posições em derivativos da Empresa que representaram uma perda contábil de R\$ 177,8 milhões nesse trimestre, conforme Comunicado ao Mercado divulgado em 10 de outubro de 2008.”³

A empresa tenta encobrir a especulação dizendo que são operações financeiras “normais”. É mentira! São atividades que envolvem um comportamento especulativo em operações comerciais e

² Balanço da Embraer – ano 2008.

³ Fonte: Embraer, **press release** de 3 de novembro de 2008.

financeiras. Isso se desenvolveu a partir dos anos 1980 e muitas empresas vêm participando desse jogo. Convém lembrar os casos recentes da Aracruz, Sadia e Votorantim, tão noticiados pela imprensa.

Nos últimos anos, ela ganhou muito lucro apostando em variações de juros e no câmbio; agora que perdeu, aparece com essa conversa.

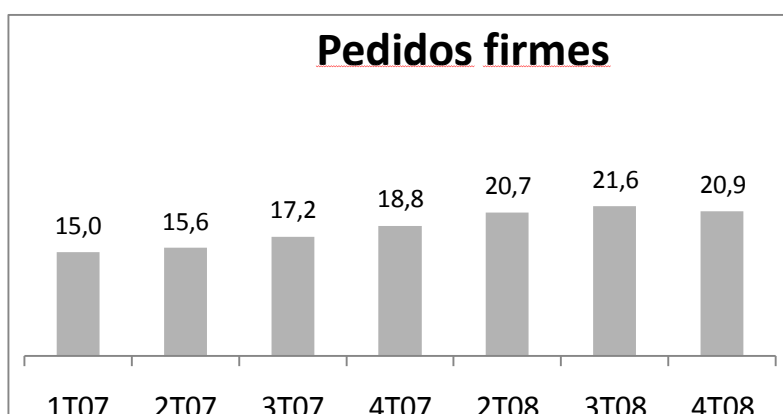
Agora que a especulação começou a gerar perdas, a empresa está tentando cortar custos, fazendo com que os trabalhadores paguem pelo erro dos executivos da empresa, que perderam R\$ 188 milhões especulando com moeda estrangeira no sistema financeiro.

Esse valor perdido na especulação representa, mais ou menos, o custo anual dos 4.270 funcionários demitidos. O custo anual dos trabalhadores demitidos alcança um valor aproximado de R\$ 200 milhões. Estas contas foram realizadas contando com informações da empresa, fornecidas para o sindicato dos metalúrgicos e para a imprensa em geral, de que foram demitidos 3.776 horistas, com salário médio de R\$ 2.568,00 e 494 mensalistas, com salário médio de R\$ 6.840,00.

Por que a direção da empresa, seus executivos e acionistas (a maioria deles fundos de investimentos americanos), não assumem o prejuízo com a especulação e readmitem os trabalhadores que não foram responsáveis por esta especulação?

As encomendas de aeronaves

A Embraer informou que existem **pedidos firmes** (aviões encomendados que não podem ser cancelados), em carteira em 31 de dezembro de 2008, no valor de US\$ 20,9 bilhões.



Fonte: Embraer

Isto significa que a queda de pedidos desde o início da crise, em outubro de 2008, foi de R\$ 700 milhões (-3,2%).

Essa é uma informação muito importante, pois significa que a Embraer tem pedidos firmes (que não podem mais ser cancelados) na ordem de US\$ 20,9 bilhões para produzir em 2009 **e nos anos seguintes**.

Supondo que a empresa consiga faturar 20% ao ano produzindo essas aeronaves já encomendadas, garantiria um faturamento equivalente à média dos últimos anos, que foram recordes.

Na tabela abaixo, a empresa informa as entregas de aeronaves nos últimos 2 anos e a projeção para 2009.

Ano	2007	2008	2009
Aeronaves	169	204	270

Fonte: Embraer – dezembro de 2008

A direção da Embraer revisou suas estimativas para 2009. Ao invés das 270 aeronaves encomendadas para o ano, a empresa estima entregar 242 aeronaves. Mesmo assim, o aumento na produção de aeronaves em 2009 deve ser de 21%.

Isto demonstra que a empresa está tentando surfar na onda da crise para “enxugar” seus custos. Isto é, está sendo oportunista.

Por que a direção da empresa não assume o prejuízo com a especulação financeira, reduzindo, portanto, sua lucratividade e seus polpudos honorários (que veremos em um capítulo à parte) e reduz a jornada de trabalho para que todos possam continuar trabalhando?

Jornada de trabalho

A Embraer pratica a maior jornada de trabalho (43 horas semanais) e paga um dos menores salários (cerca de 8 dólares por hora), do setor aeronáutico mundial.

A título de exemplo, considerando 20.680 trabalhadores lotados no Brasil, antes das demissões, e uma jornada semanal de 43 horas, o resultado é **889.240 horas de trabalho semanal**. Se se reduzisse a jornada de trabalho de todos os trabalhadores da Embraer do Brasil para 36 horas semanais, o resultado seria **744.480 horas de trabalho semanal**. Esta redução de jornada criaria **4.021 novos postos de trabalho**.

Esta simples medida, junto com a redução dos lucros dos acionistas e dos honorários dos executivos, pagando pelo erro da especulação financeira, permitiria à Embraer atravessar a crise sem destruir sua principal força produtiva.

Fazemos um alerta aos trabalhadores que permaneceram na empresa: a unidade de São José dos Campos tinha, antes das demissões, 8.186 trabalhadores menselistas (administrativo, técnico, engenharia, etc.) e 7.492 horistas (trabalhadores da produção). Se multiplicarmos a quantidade de funcionários horistas (7.492) por uma jornada semanal de 43 horas, perfaz um total de 322 mil horas de trabalho semanal. Isto quer dizer que para produzir uma quantidade X de aeronaves, a Embraer dispunha dessa capacidade produtiva em horas de trabalho. Com as 3.776 demissões de trabalhadores horistas da planta de São José, agora a Embraer dispõe de 3.716 horistas e um montante de horas equivalente a 159 mil horas semanais. A empresa demitiu mais da metade do setor produtivo da planta, apesar de alegar que a queda da produção será de 30%. Se para produzir 204 aeronaves em 2008 ela gastou 322 mil horas, e agora dispendo de apenas 159 mil horas semanais com os horistas que permaneceram na empresa, como ela produzirá 242 aeronaves em 2009?

Só tem uma explicação: intensificando o ritmo de produção (“arrancando o couro”, como diria o peão), aumentando a exploração dos trabalhadores que ficaram na empresa. Esse é o sentido das demissões na Embraer: aumentar a exploração dos trabalhadores para garantir a apropriação de altíssimos lucros para os acionistas, mesmo em tempos de crise.

Por isso, a luta pela redução da jornada de trabalho para 36 horas, sem redução de jornada ou direitos, assume importância para os trabalhadores que permanecem na empresa e para todos os trabalhadores da região.

Conclusão

Por todos estes elementos elencados acima, podemos concluir que esta decisão dos donos da empresa não tem a ver com a situação real da Embraer.

A destruição de milhares de postos de trabalho altamente qualificados é o início da destruição da própria empresa como “Empresa Brasileira de Aeronáutica”.

É uma opção que se faz pelo capital internacional, pelo lucro rápido e fácil.

São dois projetos que disputam a Embraer: o projeto de transformar a Embraer em uma subsidiária das grandes empresas mundiais (como a Boeing ou a Airbus) – que é o projeto dos seus donos atuais, os fundos especulativos americanos – ou reestatizar a Embraer, sob controle dos trabalhadores e do corpo técnico, para construir uma indústria aeroespacial brasileira, como parte de um plano de recuperação da soberania do Brasil.

Vamos expor nas páginas seguintes deste estudo a luta destes dois projetos.

Tudo que essa empresa é hoje se deve aos trabalhadores e ao corpo técnico, que a ergueram, e ao Estado brasileiro que, a seu modo, protegeu, investiu e defendeu a empresa até 1990, quando Collor de Mello iniciou sua destruição, a mando do capital internacional.

Nossa tese é simples: se a iniciativa privada é incapaz de proteger e defender a indústria aeronáutica brasileira e seu patrimônio mais importante (o corpo de operários, técnicos e engenheiros), deve sair de cena e entregar para o Estado a gerência de nossos recursos, sob controle dos trabalhadores.

3. EMBRAER: UMA HISTÓRIA DE LUTA, SUCESSO E TRAIÇÃO

O surgimento da indústria aeronáutica no Brasil

O esforço de constituição da Embraer começou na década de 30 e dá um salto com a constituição do Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA), que surgiu em 1945, como projeto estratégico de militares nacionalistas com o intuito de construir uma indústria aeronáutica nacional.

A burguesia nacional incipiente desenvolveu algumas tentativas de empresas fabricantes de aviões, que não prosperaram pelo limite do mercado interno e por falta de capital para fazer frente à produção de aviões dos países ricos, que já contava na época com uma indústria avançada, produto do esforço de guerra. A Neiva foi a empresa privada que sobreviveu, mas sua produção era toda comprada pelo governo brasileiro na década de 50. Esta empresa será absorvida pela Embraer, quando da sua fundação.

Desde a fundação do CTA, levou 25 anos até a fundação da Embraer, em 19 de agosto de 1969, como empresa estatal.

*“É importante considerar que desde o início a empresa contou com generoso e continuado apoio do Estado, sem precedentes na história do desenvolvimento tecnológico e industrial brasileiro, seja mediante incentivos fiscais e benefícios, políticas governamentais de compra, para estímulo da formação de recursos humanos de alto nível, seja no fomento para a execução de pesquisa básica e aplicada. Em grande medida, essa experiência foi viabilizada também graças ao apoio de institutos cativos de excelência como o Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA) e o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA)”.*⁴

A incipiente burguesia brasileira se recusou a bancar uma indústria nacional aeronáutica privada. Sua relação de dependência com o mercado mundial desde o nascimento do Brasil acentuou-se com o modelo industrial imposto pelos novos donos do mundo, os americanos. A chegada das grandes multinacionais gerou uma dependência estrutural da economia brasileira frente aos capitais internacionais. À burguesia brasileira coube um papel de segundo violino na orquestra imperial.

Pela recusa da burguesia brasileira em assumir os riscos de um negócio de tal monta e pela sua incapacidade histórica de não se enfrentar com a grande indústria multinacional, incluída a aeroespacial, a Embraer surgiu como uma empresa estatal.

A Embraer estatal se firma no mercado nacional e internacional

A Embraer produziu 5.202 aviões entre 1971 e 1989 (entre aviões civis, militares e leves), e conquistou um nicho de mercado de aviões regionais de porte pequeno (entre 30 e 50 passageiros) partindo da plataforma do avião EMB-120 Brasília, se convertendo na quarta maior empresa produtora de aviões comerciais, atrás somente da Boeing (americana), Airbus (européia) e Bombardier (canadense), sua concorrente direta.

Jogando muito peso na formação e qualificação profissional dos seus funcionários, a Embraer começou a fazer acordos com empresas estrangeiras para fabricação de aviões e adquirir sua tecnologia, como no caso da fabricação do avião militar Xavante, em acordo com a italiana Aermacchi, ou como no

⁴ Roberto Bernardes, *Embraer: elos entre Estado e Mercado*. São Paulo: Hucitec, 2000. Este livro traça um excelente panorama da história da indústria aeronáutica do país, que indicamos ao leitor, ainda que suas conclusões sobre o processo de privatização da Embraer e o projeto para a empresa não sejam corretas, segundo nosso ponto de vista.

caso com a Piper, em 1974, empresa americana produtora de pequenos aviões de até 10 lugares. Desta forma a Embraer passou a dominar novas e importantes tecnologias.

Este aprendizado, combinado com as décadas de formação científica da sua mão-de-obra no CTA e no ITA, permitiu à Embraer passar da montagem à fabricação de aviões autenticamente brasileiros.

O melhor exemplo é o avião EMB-120 Brasília, que conquistou o mercado norte-americano, o mais importante do mundo, por ser mais veloz e ter custos 50% mais baixos que seus competidores. Era utilizado por 26 empresas de 14 países e chegou a dominar 24% do mercado mundial. Esse sucesso garantiu um lugar ao sol no mercado mundial e um nicho de mercado de pequenas aeronaves, entre 20 e 45 passageiros, já que o mercado de grandes aviões de 120 lugares em diante estava ocupado de forma firme principalmente pela Boeing e posteriormente pela Airbus.

Nesta excelente situação tecnológica e produtiva, a Embraer alcança o final da década de 80 e início da década de 90, quando o neoliberalismo sobe ao poder no Brasil, com Fernando Collor de Mello.

Governo Collor sucateia a empresa para entregá-la ao capital privado

Collor de Mello inicia um processo de sucateamento da Embraer, mudando toda a orientação que o Estado brasileiro lhe imprimia desde sua fundação em 1969.

De 1989, quando a empresa tinha 12.607 funcionários, até 1996, quando restavam 3.849 funcionários, a Embraer perdeu 75% da sua força de trabalho, que havia sido acumulada, formada e preparada tecnicamente desde 1945 pelo Estado brasileiro. Os que ficaram na empresa tiveram que suportar um arrocho salarial da ordem de 14,2%.

Um decreto de Collor, de dezembro de 1990, reduziu a zero a alíquota do IPI sobre aeronaves importadas. Criou uma situação esdrúxula que prejudicava a Embraer, pois ela tinha uma carga tributária de 19,2% no preço dos seus aviões, enquanto uma aeronave importada ficou com carga tributária de 0%. A Embraer exportava o avião, para depois revendê-lo ao cliente brasileiro. (Roberto Bernardes, 2000).

A redução da tarifa média de importação caiu de 41% em 1988 para 13,5% em 1994, com o propósito de ajudar as grandes empresas multinacionais estrangeiras, já que, segundo Collor, o Brasil só sabia produzir “carroças”.

Para completar sua obra destruidora, o governo parou de financiar a Embraer, para estrangulá-la. Extinguiu todos os financiamentos e incentivos fiscais que a Embraer tinha.

A isto se somou uma recessão muito grande no setor aeroespacial mundial, que caiu de 1.331.000 trabalhadores para 860.000, isto é, perdeu 471 mil empregos. As empresas demitiram 25% da sua mão-de-obra e muitas outras faliram, como a Fairchild e Piper (americanas) e a Fokker (holandesa).

Executivos da empresa apresentaram medidas para o governo Collor capitalizar a Embraer, mas ele recusou:

“Alguns relatos e entrevistas indicam que a empresa teria seus problemas financeiros diminuídos se o governo tivesse aceitado algumas das medidas que foram apresentadas ao governo Collor para capitalização da empresa. O diretor financeiro da Embraer à época, Manoel de Oliveira, relembra o período de 1991 a 1994 como o “período negro” da empresa em que, em suas palavras, “não tinha como sobreviver”. Oliveira enumerou uma série de medidas tomadas pelo governo Collor que engessava a empresa, inviabilizando qualquer tentativa de recuperação:

1. *O financiamento às exportações estava proibido;*
2. *Não era possível contratar;*
3. *A lei de informática dificultava a entrada de software no país e em retaliação os EUA não compravam aviões.”⁵*

Esse conjunto de medidas aplicadas no sentido de estrangular a Embraer, somado à grave crise internacional do setor aeronáutico, acabou por quebrar a empresa, que terminou com uma dívida de U\$ 1 bilhão.

⁵ Citado por Maria Regina Estevez Martinez na sua tese “A globalização da Indústria Aeronáutica: o caso Embraer”, Universidade de Brasília, 2007.

A privatização da empresa

“A empresa foi arrematada por R\$ 154,1 milhões, 0,3% acima do preço mínimo fixado para o leilão e foi paga integralmente em títulos da dívida de estatais (“moedas podres”). Foram vendidos 3.074 lotes de mil ações, sendo 2.295 ao preço mínimo, totalizando R\$ 114,750 milhões; e 779 lotes, a R\$ 49, somando R\$ 39,408 milhões.

Este valor foi pago integralmente com títulos da dívida pública, o que significou um deságio médio de 50% sobre o valor pago. O principal investidor individual foi o banco de investimentos Wasserstein Perella, um dos maiores dos Estados Unidos, sócio da maior corretora do mundo, a Nomura Securities, que detinha uma participação de 20% no capital do banco.

O Wasserstein Perella passou a controlar 19,09% das ações ordinárias da EMBRAER, investindo cerca de R\$ 58 milhões na aquisição. O consórcio liderado pelo grupo Bozano Simonsen adquiriu 40% das ações com direito a voto da empresa. Entre os principais investidores do consórcio estavam: o Bozano, Simonsen Limited (13,65%), o Sistel (10,42%), a Previ (10,40%), o Bozano Leasing (3,63%) e a Fundação Cesp (1,9%).

Considerando os 10% reservados aos funcionários da empresa, a EMBRAER foi privatizada por R\$ 265 milhões. Na privatização estavam incluídas também a EMBRAER Aircraft Corporation, a EMBRAER Aviation International e a Neiva, fabricante de aviões leves (Mesquita, 1998:5). Após o processo de privatização foi criada uma classe especial de ações, as Golden Share, conferindo à União o direito de veto em matérias relativas à atuação da EMBRAER em programas militares, mudança do objeto social e transferência do controle acionário.”⁶

Pagou-se pela empresa um valor aproximado de US\$ 110 milhões, pela conversão da época. Ademais, foi pago com “moedas podres” que valiam a metade do seu valor de face.

Além de tudo isso, o governo saneou a empresa injetando recursos na ordem de US\$ 700 milhões de dólares. Deixou a dívida então em aproximadamente US\$ 350 milhões.

Um verdadeiro escândalo! O governo absorveu uma dívida que correspondia a quase 7 vezes o valor da empresa!

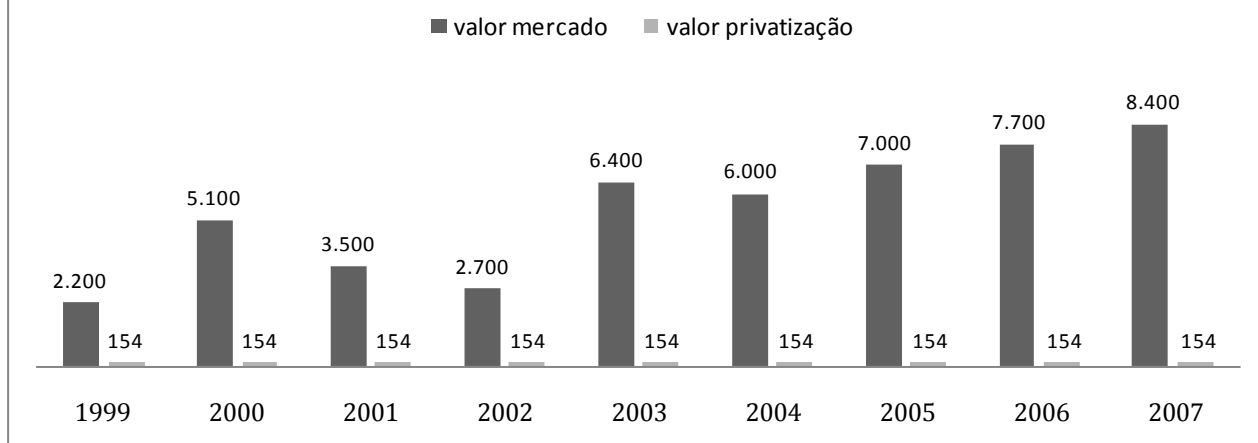
O valor de mercado da Embraer em 2007 era de US\$ 8,4 bilhões, correspondendo a 76 vezes o valor pago pela empresa na privatização.

Os lucros desde a privatização alcançaram o valor de **R\$ 7.301.000.000,00** – quase 50 vezes o valor pago na privatização da Embraer (veja gráfico abaixo):

Valores da Embraer – em US\$ bilhões

⁶ Roberto Bernardes, obra citada, página 256.

Valor de mercado X valor na privatização



Fonte: gráfico montado a partir de informações da Embraer

A empresa foi **expropriada (termo usado para definir a privatização, venda)** pelo capital financeiro. O que antes era um patrimônio público, empresa estatal, passou para as mãos do capital financeiro. As instituições financeiras (bancos, fundos de investimentos, seguradoras) dos países imperialistas assumiram a propriedade da empresa. A partir deste momento, como será demonstrado, uma parte considerável do lucro destina-se ao exterior, o que constitui uma expropriação sem precedentes do valor criado pelos trabalhadores e das riquezas nacionais.

Desde 1994, a empresa tem sido gerida por executivos de bancos, abandonando sua tradição de ser dirigida por engenheiros oriundos do setor. Maurício Botelho, o diretor-presidente pós-privatização, era do Banco Bozano Simonsen e nesta condição, como empregado do banco, assumiu a direção da empresa.

Desde então, prevalecem as exigências do capital financeiro, leia-se fundos de investimentos, bancos, seguradoras, etc. e não as exigências da produção de aeronaves. Para os novos donos, o que importa são os resultados econômicos e financeiros e não o domínio de uma área econômica estratégica e o controle de uma tecnologia nacional.

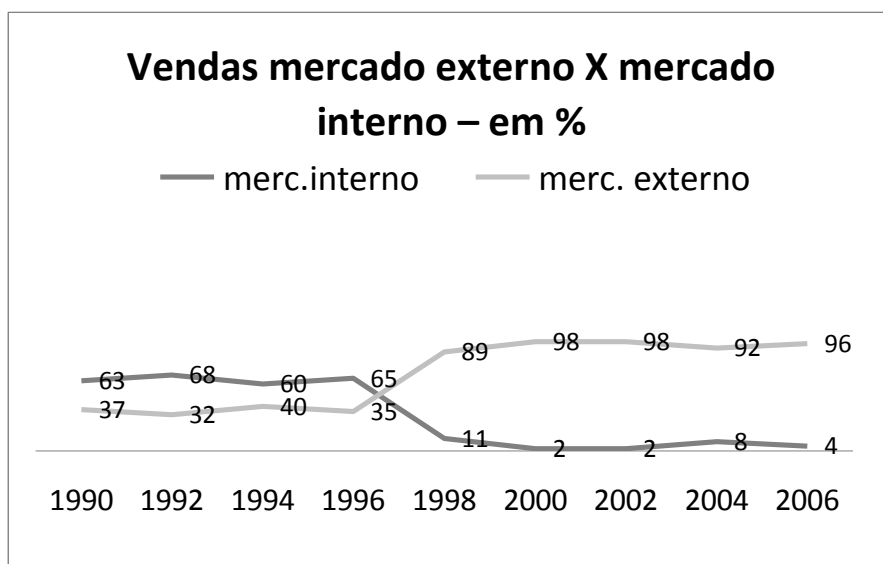
A Embraer estatal gastava 3% dos seus lucros com a formação de mão-de-obra. A primeira medida da Embraer privatizada foi baixar estes gastos para 1%.

Como o objetivo principal da empresa passou a ser a rentabilidade do capital, a recuperação posterior da empresa e dos postos de trabalho, em 1999, já se deu sob um patamar salarial 46,58% inferior ao nível pré-privatização.

Com a abertura econômica, os fornecedores da Embraer passaram a ser grandes empresas multinacionais. Os fornecedores locais caíram de 100 para 40 empresas, que produzem com menos valor agregado de alta tecnologia e são mais intensivas em mão de obra.

Essa questão é muito importante quando se pensa o desenvolvimento estratégico do país. Tal relação comercial reduz a condição da produção interna, desemprega, e piora as condições sociais de nosso país. Trata-se de um modelo a serviço do imperialismo, que estrategicamente condiciona a economia brasileira através da relação de dependência.

Basta ver neste gráfico abaixo a mudança da produção para o mercado externo, onde o rendimento é maior e mais rápido:



Fonte Embraer

Conclusão

A privatização iniciou a desnacionalização da Embraer. O controle da empresa foi passando paulatinamente para o capital financeiro internacional, como veremos nos capítulos seguintes.

Pela segunda vez, a burguesia nacional, revelando sua debilidade histórica, para não falar de sua covardia como classe, prefere associar-se ao grande capital financeiro multinacional, comendo as migalhas que caem do prato imperial, do que assumir o papel dirigente de um projeto de desenvolvimento genuinamente nacional, independente do imperialismo e em confronto com ele.

Em um primeiro momento, a burguesia nacional ocupou a direção de setores auxiliares da grande produção das multinacionais (por exemplo, o setor de autopeças na indústria automobilística). Agora, está se resignando a administrar os negócios das grandes empresas e bancos transnacionais.

4. A PIVATIZAÇÃO DA EMBRAER

O legado deixado pela Estatal para a “iniciativa privada”

Com a privatização,

“Uma reestruturação profunda foi empreendida (diga-se que boa parte dos custos desta havia sido previamente absorvida pelo próprio governo) permitindo que se pudesse colher os frutos de um projeto excepcionalmente bem logrado (que, outra vez, diga-se, já estava praticamente amadurecido) – qual seja, o do jato comercial ERJ-145. O notável sucesso comercial do ERJ-145 abriu o caminho para o desdobramento de uma nova família de produtos, os ERJ-135, 170 e 190.”⁷

Pouco há para acrescentar às palavras do estudioso da Unicamp, que agora é o presidente do BNDES e hoje, durante a crise econômica, é mais que um ministro do governo Lula, pois anda com um baú de dinheiro público para oferecer às empresas.

Um planejamento estratégico anterior à privatização permitiu que a Embraer ocupasse um nicho do mercado mundial de aeronaves pequenas e médias (regionais), que se encontrava em expansão.

⁷ Luciano Coutinho, em prefácio do livro de Roberto Bernardes, citado anteriormente.

O governo fez um investimento massivo na empresa em 1987, da ordem de US\$ 350 milhões, para desenvolvimento dos projetos que iriam vingar após a privatização, especialmente o projeto do jato comercial ERJ-145, grande sucesso da empresa.

Inclusive, em 1995, um ano depois da privatização, o BNDES emprestou US\$ 120 milhões à Embraer, para concluir o projeto ERJ-145. O dinheiro público que não existia para ser investido na Embraer estatal jorrava agora para favorecer os novos donos da empresa.

Gastou-se 2 milhões de horas (quatro anos) para desenvolver este projeto, durante a Embraer estatal, que foi arrematado de graça pela Embraer “privada”.

“A Embraer chega na privatização com graves problemas de caixa mas com um saldo de resultados positivos em termos de qualidade do produto, desempenho do produto e inserção no mercado internacional.”⁸

O que é a Embraer hoje

A Embraer é uma empresa global, que desde sua fundação até 2008, já fabricou e vendeu mais de 5 mil aviões que voam em 78 países. São mais de 20 modelos de aviões. Tem fábricas e escritórios no Brasil, Estados Unidos, França, Portugal, China e Cingapura.

É a terceira maior fabricante de jatos comerciais do mundo – ficando atrás somente da Boeing e da Airbus, gigantes do setor – e um pouco à frente da sua concorrente direta, a Bombardier.

O preço dos aviões da Boeing, da Airbus e da Bombardier (entre 100 e 130 assentos) ficam em torno de US\$ 50 milhões, enquanto os da Embraer ficam em torno de US\$ 40 milhões.

É também a terceira maior exportadora brasileira, atrás somente da Petrobrás e Vale, as duas maiores empresas do Brasil.

Veja na tabela abaixo o histórico de entregas de aeronaves:

Histórico entregas	Entregas 1971-1998	Entregas 1999-2008	Total vendas 1970-2008
aviação comercial total	1.043	104	1147
EMB 110-120	469	9	478
Bandeirante			
Xingu	105		105
Brasília	345		345
ERJ 135	124	110	234
ERJ 140		74	74
ERJ 145		594	594
Embraer 170		144	144
Embraer 175		114	114
Embraer 190		198	198
Embraer 195		27	27
Aviação leve/executiva	2.463	342	2805
Phenom 100		2	2
Legacy 600		140	140
Legacy Shuttle		3	3
Embraer 175		1	1
Defesa e governo	1.696	44	1740
Xavante	182		182
EMB 135		8	8
EMB 145		7	7
EMB 312 Tucano	631		631

⁸ Maria Regina Estevez Martinez, obra citada.

AMX	50	4	54
ERJ 135		1	1
EMB-201 e 202 Ipanema	802		802
Super tucano		38	38
EMB-111 Bandeirante	31		31
total aviões entregues	5.202	490	5692

Fonte: 1971-1998 (Roberto Bernardes)/1999-2008(Embraer)

“Com esse desempenho, a Embraer se tornou líder do segmento de jatos regionais de até 60 lugares, totalizando 828 pedidos firmes em carteira desde o lançamento da família ERJ 145, em 1996. Esse fato proporcionou à Empresa uma participação de mercado de 49% nesse segmento.”⁹

A ajuda do Estado brasileiro foi essencial para garantir o voo da empresa

A Embraer só conseguiu se firmar como uma empresa que disputa o mercado mundial porque contou com o apoio do Estado e da logística produzida pelo CTA e pelo ITA. O financiamento de projetos, a compra por parte do Estado de uma parte da produção, principalmente nos momentos que a empresa alçava voo, nas décadas de 70 e de 80, permitiu à Embraer encontrar um nicho de mercado e galgar posições no disputadíssimo mercado mundial.

Todas as grandes empresas do ramo sobreviveram com pesados aportes de capital por parte do Estado, como veremos em capítulo à parte.

A isenção de Imposto de Renda para quem comprasse ações da Embraer em 1970 permitiu que a Embraer recolhesse cerca de US\$ 500 milhões. Essa isenção funcionou até 1988.

Já no primeiro ano de vida, em 1970, o governo encomendou à Embraer a fabricação de 242 aviões, no valor de US\$ 600 milhões. Essa produção correspondia a 8 anos de trabalho da empresa.

Em 1974, a Embraer foi isentada de pagar IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e em 1976 foi isentada de pagar ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias).

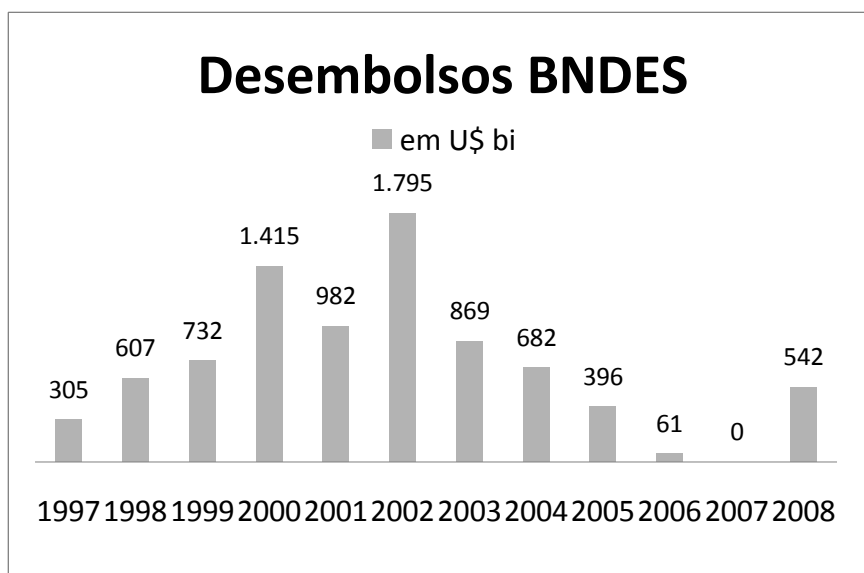
Em 1975, o governo dividiu o Brasil em 4 regiões (norte, sul, sudeste, centro-oeste) e formou quatro empresas regionais de aviação, para abrir mercado à Embraer. As empresas adquiriram 52 aviões Bandeirantes.

Ademais, houve um forte incentivo às pesquisas, empréstimos e subsídios às exportações de aviões (especialmente para garantir a venda da estrela, O ERJ 145). Depois de perder uma grande concorrência para a Bombardier, por causa das facilidades de crédito da empresa canadense, a Embraer e o BNDES se associaram na garantia de empréstimos para vendas dos aviões da empresa no mercado internacional.

A Embraer desenvolveu o avião militar EMB-312 Tucano totalmente financiado pelo governo. Foi um sucesso na década de 80 e responsável por boa parte das receitas da empresa. A Embraer, além disso, já gozava da reserva de mercado na compra de aviões militares.

O gráfico abaixo mostra quão determinante foi o financiamento do governo para vender as aeronaves da Embraer (em bilhões de dólares):

⁹ Relatório anual da Embraer – ano 2000-



Fonte: BNDES

A produtividade do trabalhador foi determinante para transformar a Embraer em uma empresa global

No *Balanço de 2001* da empresa se afirma: “*Houve um enorme salto na cadência produtiva da Embraer, de uma média de 3 aviões/mês em 1997 aos quase 18 aviões/mês registrados no primeiro semestre de 2001*”

O ciclo de produção de montagem e entrega de um avião baixou de 8 meses em 1995 para 3,7 meses em 2002, como mostra a tabela abaixo:

Ano	Ciclo de produção	Número de funcionários
1995	8 meses	4.319
1996	8 meses	3.849
1997	6 meses	4.994
1998	6 meses	6.737
1999	5,5 meses	8.302
2000	4,9 meses	10.334
2001	5,5 meses	11.048
2002	3,7 meses	12.227

Fonte: Embraer

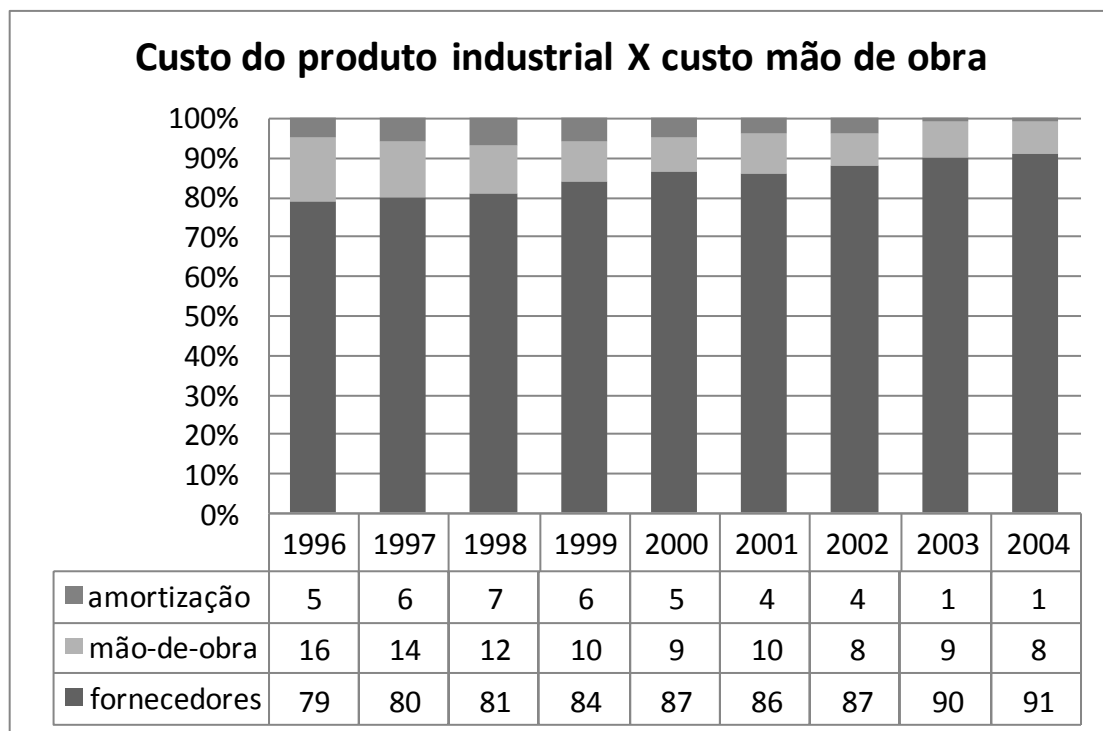
“Se considerando o fato de que durante o período de 1992 a 1998, a Embraer atingiu seu mais baixo nível de número de funcionários, e que sua produção cresceu ano a ano, fica claro que a produtividade média por unidade de força de trabalho aumentou significativamente.”¹⁰

O diretor presidente da empresa, Maurício Botelho, na “*Mensagem do Presidente*” do *Balanço de 2000*, reconhece que houve

“*Expressivos ganhos de produtividade que puderam ser reconhecidos através da redução do nível dos estoques, em que pese o aumento considerável da produção, como também pelo ciclo e cadência de produção que cresceu de 12 aviões por mês em janeiro para 16 aviões por mês em dezembro, ou, ainda, na receita por empregado, que atingiu a marca de US\$ 307 mil por empregado. Sem dúvida, entre os melhores índices da indústria mundial.*”

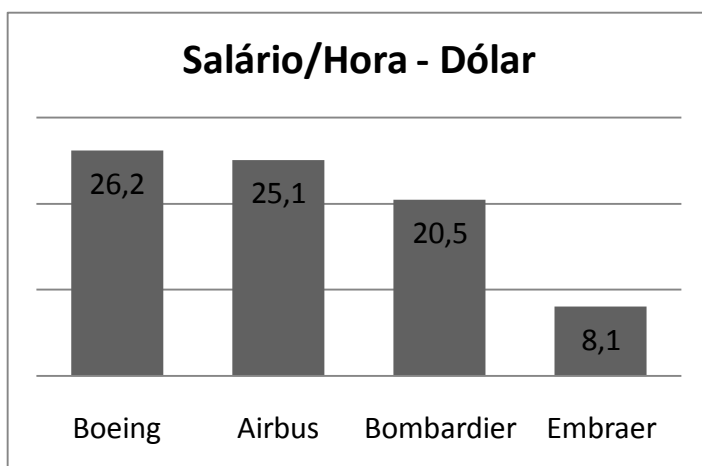
¹⁰ Maria Regina Estevez Martinez, obra citada

Enquanto isso, o custo da mão-de-obra vai caindo em relação aos custos totais de fabricação das aeronaves, como mostra o gráfico abaixo:



Fonte: GCR

A mão-de-obra representa somente 8% do total dos custos da empresa. Isto quer dizer que não são os salários que dificultam a vida da empresa, pois, entre as 4 maiores empresas da área de aviação comercial (Boeing, Airbus, Bombardier e Embraer), é ela quem paga os mais baixos salários, sem que a produtividade do trabalhador brasileiro seja menor que os de outros países. Enquanto o salário-hora do trabalhador da Boeing custa US\$ 26,20, o da Airbus US\$ 25,40 e o da Bombardier US\$ 20,48, o da Embraer custa somente US\$ 8,10:



Fonte: FITIM - Sindicato dos Metalúrgicos de S.J.C.

A prova dos nove

Com uma simples conta aritmética vamos comprovar que a riqueza da empresa é produto do trabalho de milhares de trabalhadores e técnicos anônimos, que fizeram o sucesso desta empresa e agora são descartados como bagaço de cana.

Segundo informação da empresa, no seu balanço anual, todo trabalhador da Embraer rendeu para a empresa, em 2007, US\$ 237 mil dólares.

Também por informação da empresa sabemos que o salário de um operário da produção é de US\$ 1.409. Multipliquemos por 13 (contando com o 13º salário), e teremos um gasto anual com cada trabalhador no valor de US\$ 18.317,00. Vamos agregar 63% sobre este valor, que são os encargos trabalhistas, que fazem parte da folha de pagamento (como INSS, FGTS, PIS, férias etc.), e teremos um gasto anual com cada operário em torno de US\$ 29.856,00.

Como o trabalhador rende para a empresa US\$ 237 mil, diminuimos US\$ 29.856,00 que a empresa gasta com o trabalhador, e fica um saldo líquido para a empresa de US\$ 207.144,00. Isto quer dizer que o trabalhador rende para a empresa, por mês, US\$ 19.750,00 (enquanto o trabalhador ganha por mês US\$ 1.409,00) e, por hora, rende para a empresa US\$ 1.377,90 (enquanto o trabalhador ganha por hora US\$ 8,10).

Como a jornada de trabalho é de 43 horas semanais, em **21 horas e 30 minutos ou 2 dias e meio de trabalho, o empregado paga seu salário mensal.**

Na situação atual então, com 2,5 dias de trabalho, ele paga seu salário mensal. É o mesmo que dizer que o funcionário da Embraer trabalha 20 dias de graça para os donos da empresa. É o mesmo que dizer que trabalha 1 mês para gerar seu salário (e descansa um mês de férias) e todo o restante, 10 meses por ano, trabalha de graça para os banqueiros de Nova York, que são os principais acionistas da Embraer hoje, como provaremos em seguida.

Conclusão

O mérito dos novos donos da Embraer se resumiu a utilizar o projeto já desenvolvido e aprovado com sucesso, o ERJ-145, e se associarem a grandes empresas multinacionais para produzir conjuntamente o protótipo brasileiro, almejando com isso abrir o mercado dos países ricos. Assim, desnacionalizaram o projeto do ERJ-145 e começaram a mudar o caráter da própria empresa: de empresa estatal que tinha o domínio completo do projeto, execução e comercialização, para uma montadora final, sem controle dos processos de alta tecnologia, como as turbinas e as partes inteligentes das aeronaves.

5. QUEM SÃO OS DONOS DA EMBRAER HOJE?

A privatização da empresa iniciou a desnacionalização da Embraer

O maior acionista que saiu do leilão foi o banco de investimentos americano Wasserstein Perella, associado com um grande grupo japonês, a Nomura Securities.

O segundo maior investidor foi o Banco Bozano, Simonsen que participou dos processos de privatização para especular financeiramente com a empresa. Na verdade, o objetivo do grupo era “sanear” a empresa e depois revendê-la a quem pagasse mais. É um testa de ferro de grandes bancos estrangeiros. Através de Mário Henrique Simonsen, conhecia todos os caminhos da Casa da Dinda (onde vivia Collor em Brasília) e tinha relações privilegiadas com toda a equipe econômica de Collor (André Lara Resende, Gustavo Franco, Armínio Fraga e Daniel Dantas).

Com essas informações privilegiadas, foi o único grupo privado do Brasil que se interessou pela Embraer. O banco participou da privatização da Usiminas, Cosipa, CST e do banco Meridional. Vendeu todas as participações que tinha nestas empresas para grandes grupos estrangeiros (Usiminas para os japoneses, Banco Meridional para o Santander etc.) e lucrou cerca de US\$ 500 milhões com estas operações. Pagou R\$ 266 milhões pelo Meridional em 1997 e vendeu para o Banco Santander por R\$ 1,5 bilhão, em 2000. O chefe do grupo, Júlio de Aragão Bozano, hoje está aposentado com uma fortuna de US\$ 1,4 bilhão (é o quarto homem mais rico do Brasil) e cuida dos seus 700 cavalos de raça distribuídos entre Brasil, Argentina e Estados Unidos.

Quem o substituiu na direção dos negócios, incluindo a participação na Embraer, foi o Sr. Paulo Ferraz, que é tão entranhado na especulação internacional, que chegou a ser eleito para a diretoria da

Enron, grande grupo americano que faliu, realizando falcatruas nos seus balanços. O grupo inteiro foi demandado judicialmente pelo Ministério Público por fazer falcatruas na privatização do Meridional.

Com um “pedigree” deste, o que menos importava para este banco era o papel estratégico da Embraer para a aviação nacional. Este grupo, na verdade, se constituiu como um “atravessador” de ações de empresas estratégicas brasileiras para revendê-las no mercado internacional, que estava disposto a pagar somas importantes pelo negócio suculento que eram as empresas estatais brasileiras.

Aqui só se pode estranhar que os fundos de pensão de empregados estatais (Previ, Sistel etc.) tenham se juntado a tais especuladores para comprar estatais. Estes fundos são dirigidos por ex-dirigentes sindicais ligados à CUT e ao PT. Este acordo também aconteceria na privatização da Companhia Vale do Rio Doce.

Os europeus entram em cena

O primeiro grande grupo estrangeiro para o qual o Bozano, Simonsen tentou passar a Embraer foi o Consórcio Europeu, em 1999. O balanço de 2001 da empresa diz: *“A Companhia formou uma aliança estratégica com um grupo composto por algumas das principais empresas aeroespaciais européias - Dassault Aviation, EADS, Snecma e Thales -, que em 1999 adquiriram 20% do capital votante da Embraer.”*¹¹

O grupo Bozano propõe ser o intermediador do consorcio europeu na aquisição da Embraer. Veja carta do grupo Bozano dirigida aos europeus:

*“Pelo Acordo de Acionistas, cada Parte tem direito de preferência para a aquisição das ações vinculadas ao controle detido pelas outras Partes, no caso de algumas delas decidir dispor, no todo ou em parte, de tais ações. Se BOZANO for notificado da intenção da PREVI ou SISTEL de vender as ações vinculadas ao Acordo de Acionistas, o Grupo francês será informado de tal intenção e será consultado se BOZANO deverá exercer seus direitos de preferência para ele ou por conta e em nome do Grupo francês ou para alguém por ele indicado.”*¹²

O projeto deste consórcio europeu era tornar a Embraer uma subsidiária da Airbus (hoje a maior fabricante de aviões comerciais do mundo) no Brasil.

Isso fica claro em declarações dos europeus:

*“As afirmações de Gut sobre a nova política de compras da EADS reafirmam os objetivos da companhia já anunciados em parte, em abril deste ano, pelo vice-presidente sênior do grupo para a América Latina, Christian Gras. Em entrevista exclusiva para este jornal na época, Gras disse que o objetivo da EADS era transformar o Brasil em uma base exportadora da empresa para os países da América Latina, África do Sul e China.”*¹³

A EADS planejava transformar a Embraer em uma fornecedora de peças para complementar a produção da Airbus, especialmente a família de jatos A-318. (Justamente, neste período, estava iniciando a produção dos jatos ERJ-170 da Embraer que, junto com o ERJ-190 (jatos de 98 a 122 assentos), já estava entrando na área de competição precisamente com os A-318 da Airbus (de 107 assentos) e A-319 (de 124 lugares).

Esta disputa de mercado e a decisão da Embraer de se ligar aos grandes capitais internacionais americanos, através da Bolsa de Nova York, levaram ao divórcio desta “aliança estratégica”.

Em 2006, repentinamente, se dá um **“coup d'état” (golpe de estado)** e repentinamente os europeus são escanteados do negócio, assumindo o controle da empresa grandes grupos de “investidores” americanos. Neste momento, havia uma nuvem de gafanhotos no mundo, principalmente norte-

¹¹ Balanço da Embraer – ano 2001

¹² O documento consta dos autos do processo No. 00400.001.001319/99-62, da Advocacia Geral da União, que trata da transferência de ações da Embraer para grupo europeu.

¹³ Gazeta Mercantil, 17 de novembro de 2005

americanos, chamados fundos de investimentos, que vagavam pelo mundo comprando ações de empresas rentáveis, para fazer dinheiro, vender e comprar, quer dizer, especular no mercado internacional.

*"A venda da nossa participação no capital da Embraer em dezembro de 2006 foi só uma decisão negocial. Em 1999, quando a EADS, juntamente com outras empresas européias, adquiriu 20% das ações da empresa, tratava-se de um investimento estratégico. Essa situação mudou no ano passado, quando a Embraer adotou um novo modelo de governança corporativa e passamos a ser investidores meramente financeiros."*¹⁴

Lamentam os europeus.

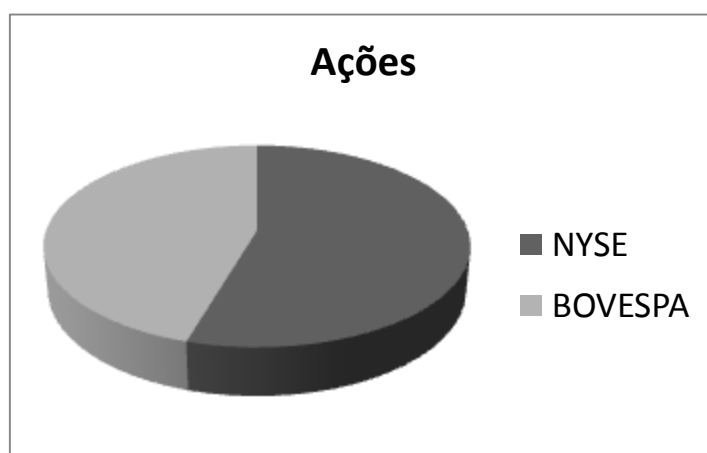
Chegou a cavalaria ianque

Os motivos que levaram a empresa a fazer a reestruturação acionária foram expostos da seguinte maneira:

*"A proposta de reestruturação societária tem como objetivo estratégico a criação de bases para a sustentação, o crescimento e a perpetuidade dos negócios e atividades da Embraer, uma vez que sua implantação assegurará à Embraer o acesso adequado ao mercado de capitais, com a consequente ampliação de sua capacidade de financiamento e desenvolvimento de programas de expansão."*¹⁵

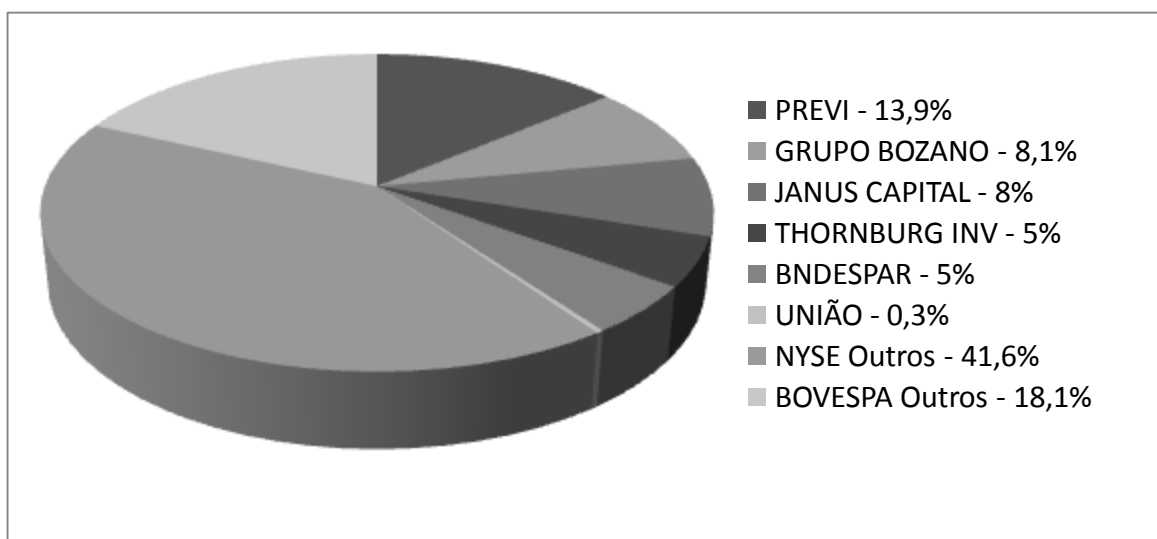
Afinal, quem são os donos da Embraer?

Este gráfico indica que a maioria dos papéis da empresa, 54,6%, são negociados na Bolsa de Nova York (NYSE).



¹⁴ Declaração do diretor-geral da EADS no Brasil, Eduardo Marson Ferreira, a Agência Folha.

¹⁵ Press release da Embraer, 2006



Fonte Embraer: Balanço 2007

Também indica que o controle acionário é estrangeiro: no mínimo **54,6% (NYSE) + 8% da Janus Capital + 5% da Thornburg + 5% do Oppenheimer Funds**, etc., demonstram que a maioria dos proprietários da Embraer são os grandes bancos americanos. Além disso, a maioria dos papéis vendidos na Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA) é também de propriedade estrangeira.

Na tabela abaixo, mostramos quem eram os donos da Embraer em Nova York e em São Paulo:

Segundo informação do banco americano Wachovia, os maiores detentores de ações da Embraer em Nova York eram: Fidelity Management, GE Asset Management, Oppenheimer Funds, Templeton Investments, Janus Capital, American Express, J.P. Morgan entre muitos outros (veja abaixo).

Instituição	Número de ações em 31/Março/2004	% total do capital
FIDELITY MANAGEMENT	42.166.660	5,9%
GE ASSET MANAGEMENT	20.971.884	2,9%
OPPENHEIMER FUNDS	20.218.028	2,8%
TEMPLETON INVESTMENT	19.938.168	2,8%
FRANKLIN ADVISERS	13.295.200	1,9%
AMERICAN EXPRESS FINANCIAL	12.615.092	1,8%
TEMPLETON ASSET MANAGEMENT	9.454.776	1,3%
JP MORGAN INV MANAGEMENT	4.899.640	0,7%
JANUS CAPITAL MANAGEMENT	3.610.400	0,5%
JP MORGAN FLEMING ASSET	3.571.616	0,5%
HANSBERGER GLOBAL INVESTORS	3.439.320	0,5%
CARMIGNAC GESTION	3.412.572	0,5%
ASTER INVESTMENT MANAGEMENT	3.366.400	0,5%
CAPITAL INTERNATIONAL	3.355.584	0,5%
MFS INVESTMENT MANAGEMENT	2.763.400	0,4%
LAZARD ASSET MANAGEMENT	2.632.200	0,4%
WELLINGTON MANAGEMENT	2.462.800	0,3%
SUN TRUST BANK	2.424.740	0,3%
BOSTON COMPANY ASSET MANAG	2.401.888	0,3%
T ROWE PRICE	2.368.072	0,3%
NEW YORK LIFE INVT	2.328.232	0,3%
TRUSCO CAPITAL MANAGEMENT	2.310.116	0,3%
MORGAN STANLEY INVESTMENT	2.238.160	0,3%
GOODMAN & COMPANY	2.237.320	0,3%
SCHRODER INVESTMENT	2.229.404	0,3%

SUBTOTAL	190.711.672	26,6%
-----------------	--------------------	--------------

Fonte: Banco Wachovia

Por outro lado, os maiores detentores de ações da Embraer na Bolsa de Valores de São Paulo também são estrangeiros: um dos maiores bancos dos Estados Unidos, o J.P. Morgan Chase Bank detinha 36% do total do capital da Embraer. Além dele, está o Barclays, Oppenheimer, Janus, Massm Int, Pacific Select Fund, MG Investment, The Brazil Fund, etc.

Instituição	Número de ações em 31/Março/2004	% total do capital
JP MORGAN CHASE BANK	263.231.656	36,7%
PREVI	60.872.078	8,5%
BNDESPAR	46.929.918	6,6%
CIA BOZANO	18.786.588	2,6%
BOZANO HOLDINGS LTD	8.896.920	1,2%
OPPENHEIMER FUNDS	6.475.400	0,9%
OPPENHEIMER INT GROWTH FUND	3.731.246	0,5%
THE MASSM INT EQUITY FUND	3.514.519	0,5%
SISTEL	2.175.725	0,3%
THALES	1.953.132	0,3%
EADS	1.953.132	0,3%
DASSAULT AVIATION	1.953.132	0,3%
THE BRAZIL FUND	1.686.632	0,3%
PACIFIC SELECT FUND	1.548.000	0,2%
M G INVESTMENT MANAGEMENT	1.538.734	0,2%
ISHARES MSCI FREE IND FUND	1.172.943	0,2%
THE CAL STATES TEACH RETIR	1.148.558	0,2%
STATE OF CAL PUBL EMPL RET	1.079.400	0,2%
SOC NAT SNECMA	1.034.010	0,1%
Subtotal excluindo ADRs	166.449.707	23,2%
Subtotal incluindo ADRs	429.681.363	60,0%

Fonte: Banco Wachovia

Com isto se demonstra que cerca de 70% das ações da Embraer estão em mãos de grandes bancos e especuladores internacionais. Fica em mãos "nacionais": 13,9% da Previ + 5% do BNDES + 0,3% da União, conformando 19,2% das ações em propriedade de órgãos ligados ao governo e sobram 8% para o grupo "nacional" Bozano.

Na ata da assembléia que aprovou a reestruturação da empresa podemos saber os nomes de alguns destes investidores:

J. P. Morgan Chase Bank: um dos maiores dos EUA, movimenta uma carteira de US\$ 2,3 trilhões.

Barclays Global Investors: grande banco da Inglaterra, seus fundos movimentam US\$ 2,8 trilhões.

Fidelity Management: o maior fundo mútuo dos EUA, com US\$ 1,6 trilhão em carteira.

Vanguard Emerging Markets: nono maior fundo dos EUA, com US\$ 1,3 trilhão.

Morgan Stanley, dos EUA, opera US\$ 779 bilhões em 33 países.

Crédit Suisse First Boston: grande grupo suíço-americano, detém US\$ 1,7 trilhão.

Templeton, dos EUA, opera em 30 países, com US\$ 411 bilhões.

E tem muitos outros como Black River Global, Ford Motor Co., Whitewater Financial, The Master T. B. of Japan, e um largo etc.

Todas estes fundos de investimentos trabalham com especulação financeira em todo o planeta. Para se ter uma idéia, um dos principais acionistas da Embraer, o grupo Janus Capital Management, que controla uma carteira de US\$ 150 bilhões, foi multado pela Security and Exchanges Commission (SEC), que controla os investimentos nos EUA, no valor de US\$ 100 milhões de dólares, em 18 de agosto de 2004, por prejudicar

os detentores de fundos de ações, fazendo especulação. Janus também investe em outras empresas do Brasil, como a Cosan (agronegócio, ligado a cana-de-açúcar), Cyrela (Construção Civil) e é a maior acionista da Syngenta (transgênicos).

Outro fundo, também dono da Embraer, é o Oppenheimer Funds, que tem ações da Sadia, Gafisa e Klabin Segall (área de construção civil). Foi uma das companhias mais afetadas pela megafraude financeira realizada pelo especulador americano Madoff. Esse mesmo grupo Oppenheimer, em 2002, pouco antes da eleição do Lula para a presidência da República, declarou, através de Rajeev Bhaman, gestor do Oppenheimer Funds, em entrevista para a Agência Lusa: "Se for eleito um presidente que não se importa em pagar a dívida, isso não ajuda a confiança dos detentores dos títulos da dívida...".

Aqui fica documentado que os donos da Embraer são grandes bancos internacionais, principalmente americanos. Prova também que são grandes especuladores financeiros no mercado internacional.

Portanto, a Embraer, desde 2006, não é mais uma empresa brasileira.

O edital de privatização proibia que a maioria das ações estivesse em mãos de estrangeiros

Esta situação entrou em contradição com as obrigações, na época da privatização da empresa, especialmente a lei de número 8.031/90, que versa sobre a limitação ao capital estrangeiro, estatuinto, no inciso IV do art. 13: "*IV - alienação de ações de empresas a pessoas físicas ou jurídicas estrangeiras não poderá exceder a 40% (quarenta por cento) do capital votante, salvo autorização legislativa, que determine percentual superior.*"

Este artigo na lei refletia, naquele momento (1990), uma pressão da sociedade brasileira para que as empresas estatais não fossem alienadas ao capital estrangeiro, por serem empresas de setores estratégicos da indústria nacional.

Fernando Henrique Cardoso revogou esta lei em 9 de novembro de 1997, ato que demonstra claramente seu caráter neoliberal e entreguista.

A direção da Embraer, para manter as aparências de obediência à lei instituída no edital de privatização da empresa, criou, em 2006, um mecanismo de votação nas assembleias de acionistas pelo qual o voto dos estrangeiros não pode superar 40% dos votos dos acionistas brasileiros.

Trata-se de uma pequena manobra para esconder a alienação da empresa para fundos estrangeiros.

A partir do momento em que todas as ações se juntaram, na reestruturação de 2006, todas passaram a ser ações com direito de voto, como reconhece a própria empresa: "*O capital da Empresa passará a ser representado exclusivamente por Ações Ordinárias, assegurando a todos os seus mais de 25 mil acionistas o direito a voto*"¹⁶.

A própria empresa reconhece em comunicado do dia 19/01/2006 que o "*Edital de Privatização da Companhia, publicado no Diário Oficial da União de 4 de abril de 1994, limita a participação de acionistas estrangeiros a 40% do capital votante da Embraer.*"

Mais uma vez, trata-se de uma pequena manobra jurídica da empresa. O edital falava que era proibido a estrangeiros deter mais do que 40% das ações com direito de voto da empresa e não que se reservaria 40% dos votos em uma determinada assembleia.

Indo ao centro da discussão, este item na privatização foi colocado pelo governo, porque havia toda uma polêmica na sociedade, na qual um setor importante dizia que a privatização ia entregar as empresas estratégicas para estrangeiros. O governo, para provar que não era assim, estabeleceu esta exigência no edital.

É esta proibição, estabelecida na privatização da empresa em 1994, que está sendo desrespeitada pela venda de 70% das ações da Embraer para grandes bancos internacionais.

Esta mudança do controle acionário da empresa permite ao governo Lula utilizar o poder de veto que tem através da ação denominada "Golden Share". A partir de 2006, o governo já poderia ter vetado a transferência de controle acionário da empresa. É evidente que houve uma mudança no controle acionário

¹⁶ Comunicado da Embraer sobre nova estrutura acionária em 2006, São José dos Campos, 19 de janeiro de 2006.

da empresa. O governo até agora tem feito vistas grossas do assunto. “Não sabe, não viu” tem sido a principal artimanha de Lula até agora para enganar os incautos.

6. NOVOS DONOS DA EMBRAR BUSCAM LUCRO RÁPIDO E FÁCIL

Quem paga, manda!, diz o ditado popular.

Por isso, o ex-presidente da empresa, Maurício Botelho, afirmou: “Para o futuro, nossa visão e nosso compromisso são com o crescimento, com geração de valor para os Acionistas.”¹⁷

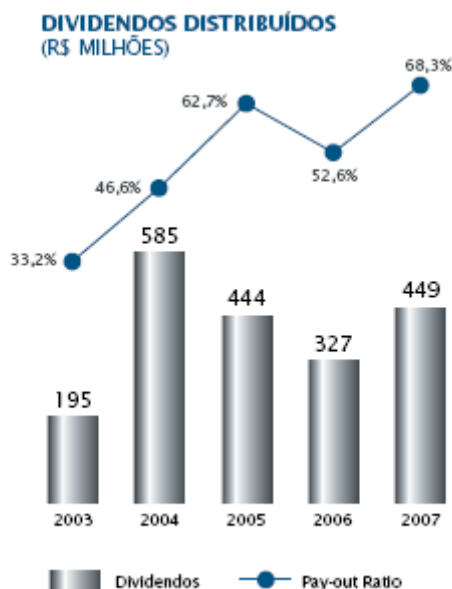
Esta singela frase já mostra a mudança completa de objetivos da empresa. Como estatal seu objetivo era desenvolver uma tecnologia nacional para o setor aeroespacial. Como empresa privada, seu objetivo fundamental é gerar lucros para seus donos. São dois objetivos diametralmente opostos, nos dias de hoje.

A indústria aeronáutica exige investimentos de longa maturação e o retorno do capital leva de 5 a 8 anos para frutificar. Corre-se um alto risco de perdas. Isto está em contradição com os novos donos da Embraer. A qualquer momento, um banco deste pode resolver liquidar suas ações da Embraer, dependendo de ser rentável ou não. Pode vender para a Boeing ou para a Airbus ou para outra empresa do ramo que queira se apropriar do excelente negócio que é a Embraer. O que vai determinar a posição destes bancos é o lucro rápido e fácil.

Para os atuais donos da Embraer, bancos de investimentos estrangeiros, o que importa são os lucros, mas não os lucros que viriam em décadas e sim o lucro imediato, de curto prazo, que a empresa pode render. Eles não estão preocupados em fazer um plano estratégico de investimentos em ciência e tecnologia que vão gerar lucros em 10 anos. Até lá todos estes bancos podem ter falidos – uma ameaça mais que presente para todos eles, com a grande crise mundial a que assistimos.

Por isso, seus projetos serão de curto prazo e visando a rentabilidade mais rápida possível. Os investimentos de longo prazo devem ser minimizados.

Por isso, desde que estes grupos especuladores compraram a Embraer, o grosso do lucro não é reinvestido no desenvolvimento de novos produtos da empresa e sim recolhido para as arcas dos bancos estrangeiros. Este gráfico abaixo mostra o crescimento da entrega dos lucros aos acionistas, em detrimento dos investimentos:



Fonte: balanço Embraer 2007

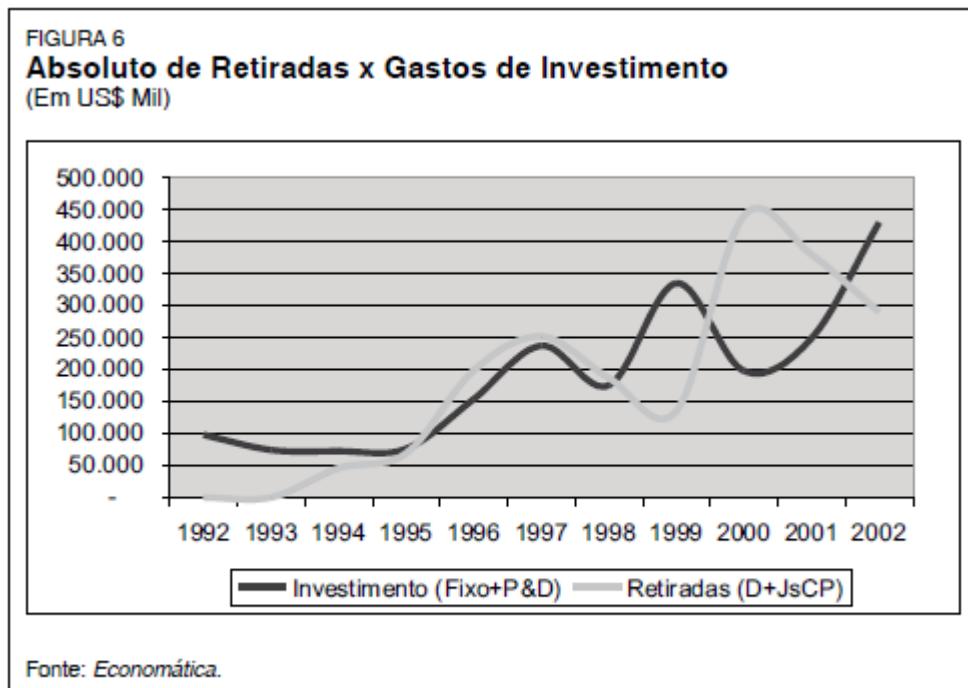
¹⁷ “Mensagem do Presidente” (Maurício Botelho), *Balanço da Embraer ano 2005*.

Vejam que em 2007 68,3% do lucro líquido foi entregue aos acionistas. É uma taxa altíssima de retorno, principalmente na indústria aeronáutica, que exige pesados investimentos de capital. Em 2008, o lucro líquido alcançou o valor de R\$ 428 milhões, enquanto o valor distribuído aos acionistas foi de R\$ 224 milhões, ou seja, 52% do lucro líquido.

Desde a crise de 2002, com a queda do World Trade Center, em 11 de setembro de 2001, se criou uma dinâmica de retirada alta dos lucros. Isto foi potencializado com o novo controle acionário em 2006.

Segundo o balanço da empresa em 2007, foi pago aos acionistas em 2005 o montante de R\$ 444 milhões, em 2006, o montante de R\$ 327 milhões e em 2007, R\$ 449 milhões de reais. Portanto, foi repassado aos acionistas mais de 60% de todo o lucro da Embraer, nos respectivos exercícios.

Esta dinâmica leva à diminuição dos investimentos na Empresa por parte dos acionistas principais, enquanto aumenta os investimentos do BNDES e do governo na empresa. Veja no gráfico abaixo esse movimento:



Nesta figura se mostra que, entre 2000 e 2002, houve um salto de retiradas de lucros pelos acionistas enquanto caiu os investimentos em um momento muito importante da empresa, pois estava desenvolvendo-se o projeto dos aviões ERJ-170-190, que vai garantir o futuro próximo da empresa.

No entanto, quem aumentou o financiamento foi o governo, através do BNDES, que investiu US\$ 200 milhões para o desenvolvimento do EJ-170-190. Este dinheiro caiu no saco sem fundo dos banqueiros donos da Embraer, que carregaram, em forma de lucros, o dinheiro para o estrangeiro.

Durante a crise atual, se a visão destes investidores fosse de médio ou longo prazo, manteriam os 4.273 funcionários demitidos, por se tratar de uma mão-de-obra ultraespecializada, que custa somente R\$ 200 milhões por ano, diminuindo pela metade seus lucros por um ou dois anos.

Os novos donos da empresa não estão preocupados com a crise social gerada na cidade e a destruição da empresa, quando perde 20% de sua força de trabalho, que levou décadas para ser formada.

“A lógica de remunerar menos os investidores e preservar os funcionários, entretanto, causa pouca sensibilidade no mercado. “O investidor compra o papel para participar dos ganhos da empresa. A busca é por lucros e dividendos. A lógica é que, se a empresa vai produzir menos, precisa de menos funcionários. O acionista é pouco sensível a estas questões sociais. Estar no vermelho é muito ruim”, diz um analista de corretora.

Este tipo de funcionamento da empresa, com abertura de capitais na Bolsa de Valores, pode levar a problemas de gestão dos negócios, por isso, os acionistas estrangeiros pagam bem aos executivos tupiniquins que aceitam administrar seus negócios aqui no Brasil.

Por isso, no mesmo ano em que se trocou de dono na Embraer, duplicou o valor da remuneração aos executivos da empresa. Coincidiu com a mudança do diretor presidente, de Maurício Botelho para Frederico Curado.

A assembléia geral de acionistas aprovou:

“que o Conselho de Administração, no uso de suas competências previstas no Artigo 33, Inciso XI do Estatuto Social, submeta, à Assembléia Geral Ordinária, proposta de fixação do montante global anual para distribuição entre os administradores e integrantes dos comitês do Conselho de Administração em R\$ 50 milhões (cinquenta milhões de reais), para o período de maio de 2008 a abril de 2009.”¹⁸

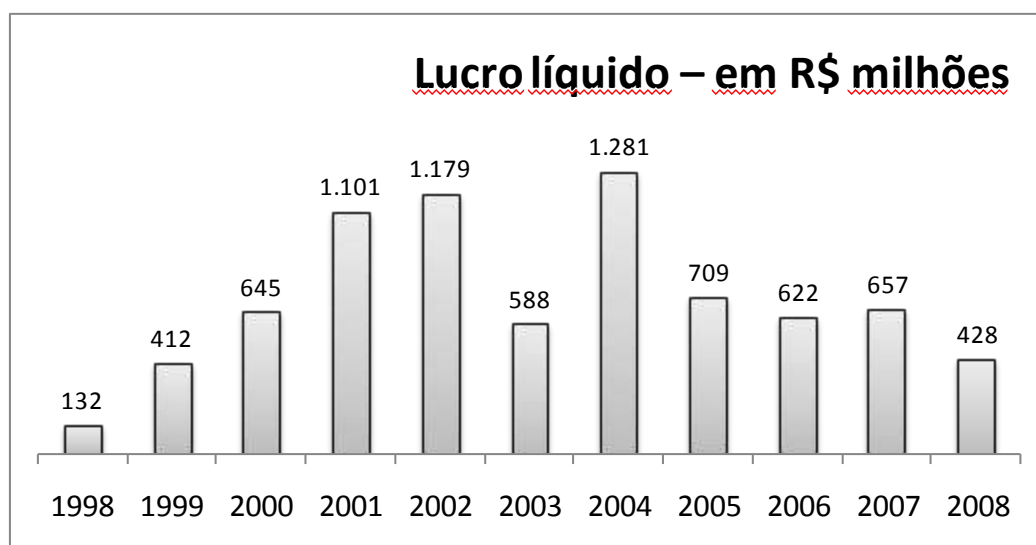
Os executivos poderiam abrir mão de uma parte destes honorários de R\$ 50 milhões para manter operários altamente qualificados na produção.

Os executivos da empresa (10 membros da Diretoria, 11 membros do Conselho de Administração e 5 membros do Conselho Fiscal) e os acionistas são pródigos em descarregar todo o peso da crise sobre as costas dos trabalhadores, não se apiedam dos efeitos sociais provocados para o trabalhador e a cidade com a demissão de milhares de trabalhadores. Porém, recusam-se a perder qualquer parte dos seus milionários salários e lucros.

É uma remuneração maior que a que se paga aos mais altos executivos da Boeing (que recebem, cada um, cerca de US\$ 3 milhões por ano) e da Airbus, cujos executivos receberam, todos juntos, em 2007, US\$ 10,7 milhões (tendo mais membros na diretoria do que a Embraer).

Situação interessante: o trabalhador da Embraer recebe 4 vezes menos que os trabalhadores da Boeing ou da Airbus, enquanto os executivos da Embraer recebem mais que os executivos das grandes empresas mundiais do setor. Será um prêmio dado pelos bancos americanos para quem administra e defende tão bem seus interesses?

O gráfico abaixo mostra o lucro líquido da empresa de 1998 até 2007. O montante alcançou R\$ 6.551.179.000,00 (mais de R\$ 6 bilhões). Se o grosso deste dinheiro tivesse sido usado para o desenvolvimento tecnológico da empresa, já poderíamos ter desenvolvido projetos de aeronaves comerciais de grande porte, para disputar com a Boeing e a Airbus, ou mesmo aviões de carga para transporte dos Correios brasileiros ou uma frota de aviões militares, para uso militar do Brasil.



Fonte: Embraer

¹⁸ Fonte: <www.embraer.com.br> (assembléia geral ordinária 14/04/2008).

Mas, como a empresa está a serviço de gerar valor para os acionistas, o dinheiro saiu...

7. A EMBRAER NUMA ENCRUZILHADA: DISPUTAR O MERCADO MUNDIAL (SENDO REESTATIZADA) OU SE TORNAR UMA SUBCONTRATADA

A indústria aeroespacial mundial

A indústria aeroespacial mundial é muito concentrada. É um duopólio.

Dois grandes empresas (a Boeing e a EADS, consórcio europeu, dono da Airbus) dominam a fabricação de aeronaves comerciais de grande porte e estão no topo da cadeia. Duas outras empresas (Embraer e Bombardier), bem menores, dominam o mercado de jatos regionais de pequeno e médio porte. Estas empresas produzem aviões comerciais para um mercado que cresceu 4% ao ano em 20 anos (de 1984 a 2004) e emprega 7 milhões de pessoas, movimentando mais de US\$ 1 trilhão anuais.

A Boeing, ao comprar sua concorrente direta, a MacDonnel Douglas, em 1996, ocupou 70% do mercado mundial de aeronaves comerciais. Além disso, é a segunda maior fábrica de aviões militares dos EUA, depois da Lockheed Martin. Produz mísseis e satélites. Tem 139 mil funcionários (sendo 71 mil na produção da área de defesa), trabalhando em 67 países. A empresa é a maior exportadora dos Estados Unidos. A Boeing enfrentou uma poderosa greve de seus trabalhadores nos EUA, em 2008, que durou 52 dias e foi vitoriosa.

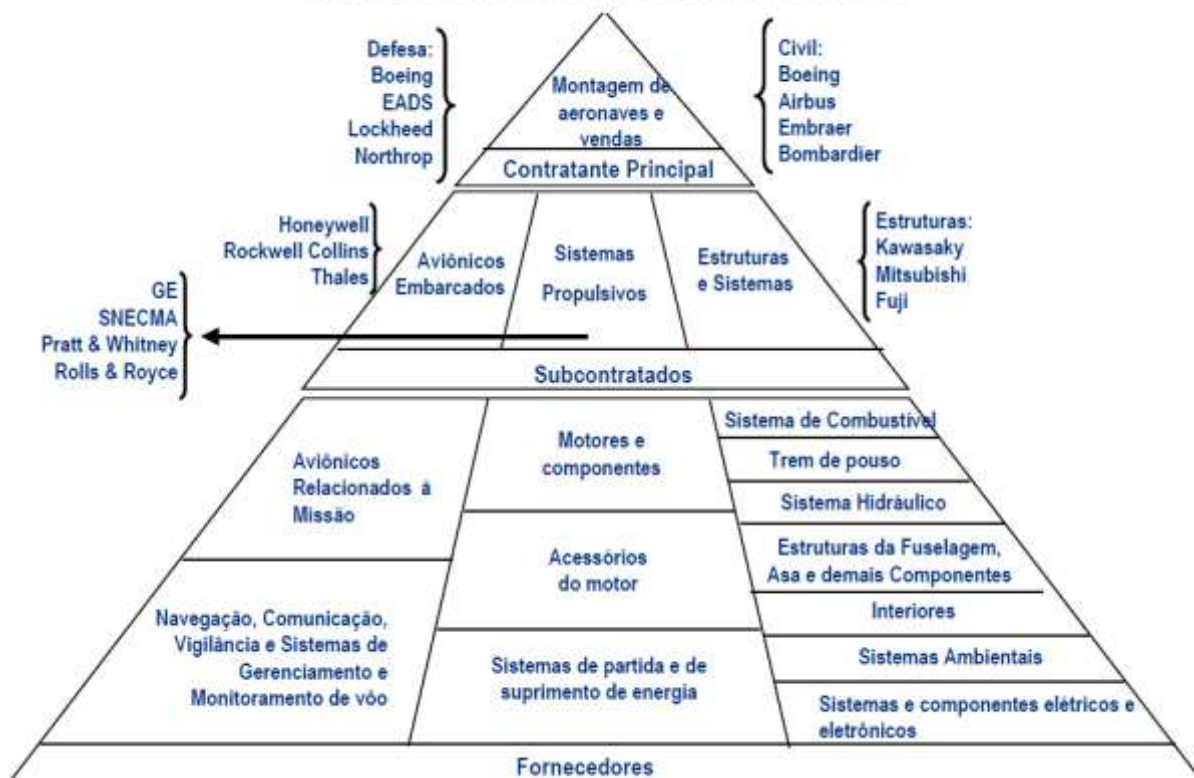
A Airbus ultrapassou a Boeing na fabricação e vendas de grandes aviões comerciais, abocanhando 54% das vendas mundiais em 2007. Venceu a concorrência da Boeing nesta área nos últimos 6 anos. Em 1990 detinha somente 15% do mercado. O grupo EADS, dono da Airbus, está presente em 50 países e emprega 116 mil trabalhadores, sendo 43 mil na área de defesa. Na produção de helicópteros, a EADS detém 50% do mercado mundial, através da Eurocopter. A Helibrás, fábrica de helicópteros instalada em Itajubá, MG, é uma subsidiária do grupo. Em 2007, a Airbus enfrentou uma greve de 20 mil funcionários da empresa, na França, contra um plano de demissão de 10 mil trabalhadores.

A terceira maior produtora de aviões comerciais é a Embraer.

A Bombardier está na quarta colocação. É líder na produção de pequenas aeronaves executivas, enquanto a Embraer lidera nas aeronaves médias. É uma empresa canadense, cujo braço aeroespacial é responsável pela metade das vendas do grupo. Cresceu a partir da compra da empresa estatal Canadair. A Bombardier está ingressando também, junto com a Embraer, na disputa do mercado com as duas gigantes, Boeing e Airbus, produzindo aviões com capacidade para 110 a 145 passageiros. A Bombardier tem fábricas no Canadá, nos EUA, na Irlanda do Norte e no México.

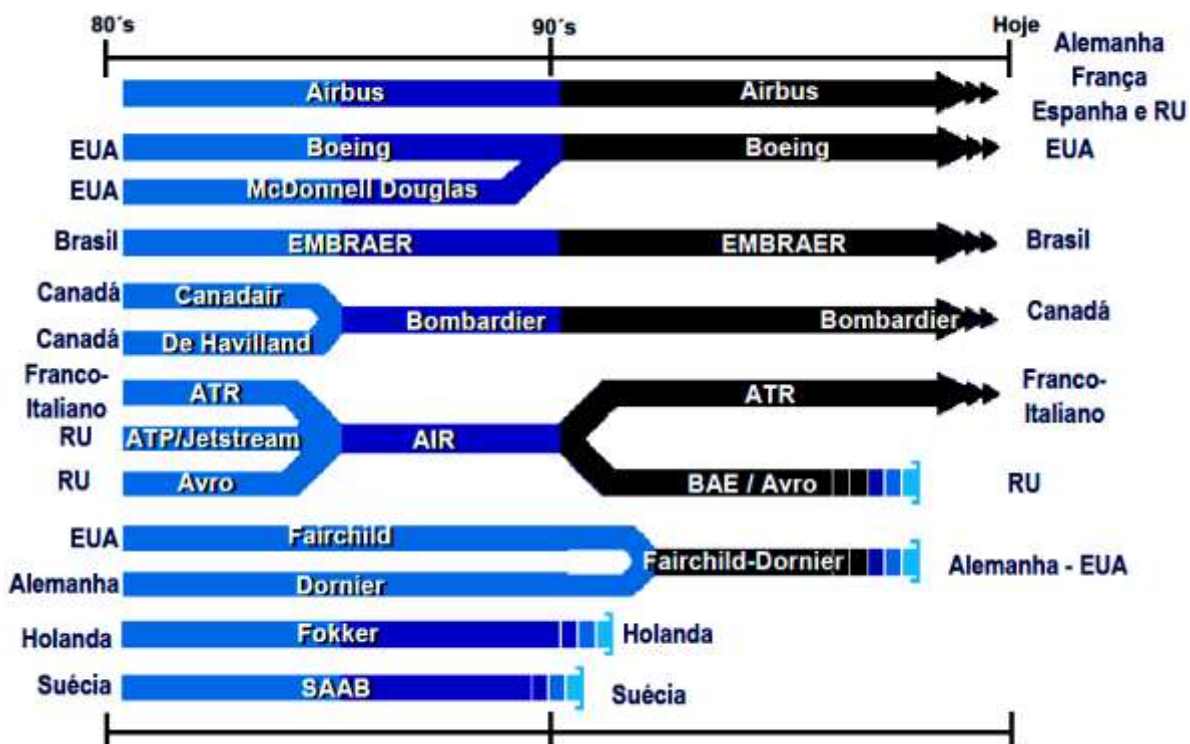
Os gráficos abaixo mostram a distribuição da indústria aeroespacial mundial:

ESTRUTURA DA INDÚSTRIA AEROESPACIAL MUNDIAL



Fonte: Embraer

CONSOLIDAÇÃO DOS FABRICANTES NO MUNDO



Fonte: Embraer

Diante das duas gigantes do setor, futuras concorrentes, a Embraer e a Bombardier são pequenas, como se pode ver na tabela abaixo:

Empresas	Nacionalidade	US\$ bilhões
Boeing	EUA	61,5
EADS	França/Alemanha/Espanha	52,0
Lockheed Martin	EUA	39,6
BAE Systems	Reino Unido	27,2
Finmeccanica	Itália	20,6
Bombardier	Canadá	8,1
Dassault	França	4,3
Gulfstream	EUA	4,3
Mitsubishi	Japão	4,1
Embraer	Brasil	3,9

Fonte: Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia - Instituto de Economia - UNICAMP

Na área de defesa (militar), o volume de vendas alcançou, no mundo, US\$ 153 bilhões em 2002. Quatro grandes empresas dominam todo o setor: as maiores são Lockheed Martin, Boeing, ambas dos Estados Unidos, British Aerospace, da Inglaterra, Raytheon, Northrop Grumman, General Dynamics, os três dos Estados Unidos e a EADS, consórcio europeu.

A localização da Embraer no mercado mundial

A Embraer chegou a uma situação em que ou ela cresce para disputar o mercado com as duas grandes (isto só é possível de ser realizado como estatal, que lhe garantiria o financiamento e o mercado cativo brasileiro de aeronaves de grande porte e militares) ou ela se transformará em uma subcontratada de uma grande empresa do setor, dependente da tecnologia e das decisões estratégicas dos países ricos.

Com a privatização da empresa, em 1994, se iniciou o processo de conversão da Embraer em uma subcontratada das grandes empresas mundiais.

A Embraer, desde seu tempo de estatal, conseguiu entrar em um nicho de mercado (jatos de pequeno e médio porte), em que as duas grandes empresas não atuam.

Conseguiu ocupar um nicho do mercado mundial, mas, para isso, teve que pagar um preço alto, já que se converteu em uma montadora final, que importa 95% das peças e exporta toda produção, esquecendo o mercado interno (dominado pela Boeing e pela Airbus). As peças-chave das aeronaves, como a parte inteligente e os motores, são controladas pelas grandes empresas internacionais.

Para fabricar o ERJ-145, a Embraer repartiu a projeto entre 4 grandes produtores: Gamesa (espanhola), ENAer (Chile), Sonaca (Bélgica) e C&D (EUA). Essa inovação, produzir uma aeronave dividindo responsabilidades, ajuda na aquisição de novos mercados, mas perde o controle da totalidade. Por exemplo, a firma norte-americana responsável por fabricar os interiores do ERJ-145, a C&D, o fez com uma qualidade inferior ao que já fabricava a própria Embraer. Porém, como fazia parte do consórcio ficou por isso mesmo.

“Em 2000, do volume físico total de insumos, matérias-primas, componentes, turbinas, aviônicos, alumínio aeronáutico, cablagem utilizados na produção dos aviões da Embraer, cerca de 95% provinha do mercado externo. Os fornecedores do programa ERJ-145 somam 450 empresas, e das quais 95% deles estão instalados no exterior. Do universo de fornecedores externos, 73% são sediados nos EUA e 25% na Europa, além de 2% em outros países. O programa ERJ-170/190 reduziu o número de fornecedores para 40 empresas.”¹⁹

¹⁹ Roberto Bernardes, “Aglomeração e aprendizado na rede de fornecedores locais da Embraer” – 2002.

A empresa reconhece essa situação quando diz: *“Nossos parceiros de risco desenvolvem e fabricam partes expressivas de nossas aeronaves, incluindo motores, componentes hidráulicos, sistemas eletrônicos de aviação, asas, interiores e partes da fuselagem e da cauda.”*²⁰

Isso não era necessário do ponto de vista da produção. A Embraer tinha condições tecnológicas e produtivas para fabricar o ERJ-145 nas suas instalações. O custo para o desenvolvimento do projeto havia sido financiado pelo Estado, através do BNDES. A Embraer abdicou da fabricação completa da aeronave por motivos financeiros e empresariais, de mercado, não da produção. Isto quer dizer que a empresa alienou parte da produção do avião, portanto perdeu parte importante dos seus lucros para outras grandes empresas do setor.

Para ocupar este nicho e um lugar no mercado internacional, a Embraer teve que pagar um pedágio, associando-se aos grandes produtores mundiais, e mesmo assim, ocupando um nicho de mercado que os concorrentes tinham desprezado.

Dinâmica de subsidiária

A dinâmica de tornar-se subsidiária de uma grande empresa é muito presente, porque os novos donos da Embraer não estão dispostos a investir e preparar a empresa para a concorrência no mercado mundial. Para se ter uma idéia, o governo brasileiro está encomendando a fabricação de 36 caças de última geração, no valor de US\$ 2,2 bilhões, podendo chegar a US\$ 10 bilhões. O governo selecionou 3 modelos de grandes empresas (F-18 Super Hornet da Boeing, o Rafale da Dassault francesa e o Gripen da sueca Saab). Qualquer uma das três escolhidas usará a Embraer como subcontratada, para fazer partes dos aviões aqui no Brasil. Essa é o provável futuro da Embraer sob controle de especuladores internacionais.

Dentro do próprio BNDES já se escutam as críticas a Embraer por isso:

*“Mais recentemente, com a retomada do objetivo de crescimento econômico na agenda política brasileira, renovaram-se as críticas sobre as contrapartidas a serem exigidas para a manutenção do apoio público, reembolsável ou não, à Embraer nos níveis históricos observados. Essas críticas fundamentaram-se na constatação de concentração de recursos públicos em empresa com baixo índice de nacionalização das aeronaves produzidas.”*²¹

A produção de uma aeronave se divide em três áreas: a fabricação da fuselagem (setor em que se concentram as grandes empresas Boeing, Airbus, Embraer e Bombardier), os motores (3 grandes empresas concentram a fabricação de turbinas – GE, Prattney-Whitney e Rolls Royce – e os preços alcançam de 25 a 40% do preço dos aviões) e os aviônicos, restante das peças que são distribuídas entre centenas e milhares de fornecedores. Um avião tem cerca de 28 mil peças e componentes.

As grandes empresas, como a Embraer, se concentram na montagem final das aeronaves. Porém, há uma diferença importante: cerca da metade da produção da Boeing é para o mercado interno, enquanto a outra metade é exportada. As vendas das Airbus são feitas em 55% para mercado fora da Europa, porém a maioria das fábricas e dos fornecedores são europeus, já que suas peças são fabricadas em 16 lugares diferentes da Europa.

A disputa pelo mercado vai se acirrar

Porém, já se iniciou, por parte das grandes empresas, a produção de aviões que disputarão com a Embraer e a Bombardier. E vice e versa. Tanto a Embraer, com seus ERJ 190-195, quando a Bombardier com os C-Series vão entrar no mercado das duas gigantes.

²⁰ Relatório anual da Embraer 2007, entregue a Bolsa de Valores de SP.

²¹ “Convergência Público-privada no adensamento da cadeia produtiva aeronáutica”, in Revista do BNDES.

A EADS há muito tempo está de olho no Brasil e por uma vez já tentou transformar a Embraer numa subcontratada sua:

“A EADS, segundo maior grupo de defesa e aviação do mundo, quer produzir e vender mais, comprar empresas e fazer mais parcerias no País. “Somos atraídos pelo custo da mão de obra, mesmo com a valorização do real, pelos recursos tecnológicos, pelo tamanho do mercado e pelos fornecedores, que já estão acostumados a trabalhar para a Embraer. Está claro que, na Europa, temos um problema de custo.”²²

Nesta situação, a única alternativa para a Embraer é disputar o espaço das grandes, fabricando aviões com mais de 120 assentos. Porém, para isso a Embraer precisa desenvolver tecnologia para grandes aviões comerciais e de carga, assim como projetos de aviões militares.

Isso só é possível, na situação do Brasil e do mundo hoje, sendo uma empresa estatal, que lhe garantiria investimentos e um mercado cativo.

Tanto a Boeing quanto a Airbus, para se transformarem em gigantes, contaram com o apoio dos seus Estados (a Boeing com o apoio dos Estados Unidos e a Airbus contou com o apoio da França, Alemanha, Inglaterra, Espanha, etc.), que lhes garantiu investimentos e mercado protegido.

Os Estados Unidos e a Europa estão desenvolvendo aeronaves com tecnologia de última geração, subsidiados pelos governos, cuja tecnologia não será repassada para empresas de países pobres.

O governo brasileiro, reestatizando a Embraer, pode exigir das empresas de aviação tipo Gol, TAM, Azul etc., que utilizem aviões da Embraer sob pena de cassar a licença delas. Mas isto só é possível se a Embraer produzir grandes aeronaves comerciais.

O governo pode encomendar centenas de aviões militares, deixando de comprar do estrangeiro, como está fazendo hoje.

Só quem pode garantir um grau de investimentos deste nível é o Estado brasileiro, como parte de um plano global de recuperação da soberania nacional. Um plano de investimentos deste, para a Embraer, seria muito mais modesto que o plano de investimentos que o governo tem com a Petrobrás.

Ou a Embraer toma o caminho da reestatização ou se resignará ao nicho de mercado, sujeitando-se a uma concorrência brutal, pois além dos concorrentes já citados surgiram novos concorrentes: a Rússia e China, além da Bombardier, vão entrar na luta pelos aviões com capacidade para 70 a 110 passageiros, área exclusiva da Embraer.

Ou toma o caminho da reestatização ou se tornará, nas mãos de especuladores internacionais, uma empresa subcontratada, como montadora final, sem domínio da tecnologia e a serviço das gigantes do setor. Será uma fornecedora de serviços aeronáuticos para as grandes empresas do setor.

O perigo é ela ser adquirida pela Boeing, Airbus ou outra grande, mas como ela não pode ser adquirida diretamente, o será indiretamente, via mercado de capitais e Bolsa de Valores.

A única forma de impedir a destruição da Embraer é a reestatização da empresa, sob controle dos trabalhadores, como veremos no próximo capítulo.

8. RETOMAR O GRANDE PROJETO ESTRATÉGICO DA EMBRAER

Na cabeça de muitos trabalhadores a ideia de uma empresa estatal é a ineficiência. Isso é um preconceito introduzido pelos empresários para comprar as estatais a preço de banana. A própria realidade mostrou que as empresas estatais, agora privatizadas, eram essenciais para o Brasil e muito lucrativas. O exemplo da Vale do Rio Doce, da Embraer, das siderúrgicas, telefônicas e elétricas confirmam-no. Todas estas empresas converteram-se no que se chama “multinacionais brasileiras”.

Ineficiente é a “iniciativa privada” que ganhou quase de graça estas empresas rentáveis, com mão-de-obra especializada e que cumpriam um papel estratégico na industrialização do Brasil e que foram, todas elas, entregues aos capitalistas e banqueiros internacionais.

Os mesmos que estão sendo tendo suas empresas estatizadas nos Estados Unidos e na Europa porque as fizeram falir!

²² Louis Gallois, presidente da EADS, sobre o Brasil, entrevista em 2 de julho de 2008.

Estes especuladores não vão gerir a Embraer melhor do que o Estado, os trabalhadores da empresa e seu corpo técnico. Primeiro porque “gerir melhor” para eles não é “gerir melhor” para nós, povo brasileiro.

Os banqueiros americanos não sabem nem apertar um parafuso, muito menos fazer um projeto de um avião. São bons em surrupiar dinheiro alheio, porque produzir eles não produzem nada!

Para se ter uma idéia de como eles governam a Embraer para eles e não para a empresa: os investimentos necessários para o desenvolvimento do projeto do ERJ-145 foi da ordem de US\$ 350 milhões. Para o desenvolvimento do ERJ-140 se gastou US\$ 45 milhões. O ERJ-135 levou outros US\$ 100 milhões. Os novos jatos ERJ-170-190 exigiram um investimento de US\$ 850 milhões. Estes projetos, que garantem o grosso das vendas da empresa, custaram no total de US\$ 1.345 bilhão. No entanto, somente de lucros, os acionistas americanos levaram neste período US\$ 2.662 bilhões de dólares, o dobro do necessário para desenvolver projetos importantes da empresa.

Enquanto isso, o governo, através do BNDES, estava financiando a empresa em US\$ 2.479 bilhões.

A Embraer deve ser brasileira, como a Boeing é dos Estados Unidos e a Airbus da Europa

Esta crise mundial está mostrando que as empresas multinacionais não são tão multinacionais assim. O governo americano defende “suas” empresas como o Citigroup, a GM, a Chrysler, a Boeing. Assim como a Alemanha protege a Volkswagen, a França defende a Peugeot, a Itália, a Fiat, o Japão defende a Sony e Mitsubishi.

Da mesma forma devemos defender e proteger as empresas brasileiras. Porém, para isso, temos que estatizar estas empresas senão estaremos entregando um dinheiro necessário para o Brasil para as mãos dos milionários estrangeiros.

Lula já entregou bilhões de reais às grandes empresas privadas; elas usam o dinheiro público, demitem trabalhadores em massa e Lula faz que não vê!

Existe mercado de aviação no Brasil para absorver a produção da Embraer estatal?

Sim, existe!

A TAM e a GOL são as duas empresas que detêm o monopólio da aviação civil no Brasil. As duas juntas dominam 92% do mercado de passageiros e têm uma frota de 230 aviões, com uma margem de lucro 4 vezes superior à média mundial. Nenhum dos 230 aviões foram fabricados pela Embraer.

A TAM opera uma frota de 120 aviões da Airbus, não tem nenhum avião da Embraer. Solicitou a compra de mais 26 aviões adicionais.

A Gol opera uma frota de aviões da Boeing com cerca de 110 aeronaves.

Se estes aviões tivessem sido produzidos pela Embraer, garantiriam um mercado para vários anos de trabalho.

O número de passageiros aéreos aumenta 12% ao ano desde 2004. O mercado brasileiro ainda tem muito espaço para crescer: é um país continental onde somente 5% da população viaja de avião. 45 milhões de brasileiros andam de ônibus, pagando o mesmo que uma passagem aérea.

Por isso, a previsão é de que estas empresas comprem mais 640 aviões nos próximos 20 anos, no valor de US\$ 47,5 bilhões. Eles serão comprados da Boeing (que tem 50% do mercado) e da Airbus (que tem os outros 50% restantes). Nenhum será da Embraer.

Porém, o governo Lula também prefere comprar no estrangeiro a contratar aviões da Embraer. Na área de transporte militar para as Forças Armadas brasileiras, o governo de Lula contratou a EADS-Casa (empresa europeia, setor espanhol) para fornecer 12 aviões C-295 e para modernizar 8 aviões patrulheiros, no valor de US\$ 530 milhões. Em 2006, esta mesma empresa foi selecionada para fornecer 50 aviões C-212 no valor de US\$ 300 milhões.

O exército, a marinha e a aeronáutica já compraram a maior frota de helicópteros da América Latina da Helibrás, subsidiária da Eurocopter, empresa da EADS europeia. O governo pretende encomendar 60 helicópteros Super Cougar, no valor de US\$ 1,2 bilhões. As Forças Armadas brasileiras deveriam fazer um acordo Helibrás/Embraer para desenvolver helicópteros nacionais, pois já temos toda a tecnologia na Helibrás. O problema é que o lucro proveniente da venda destes helicópteros vai para fortalecer a indústria

européia. A Helibrás já fabricou 550 helicópteros e rendeu US\$ 1 bilhão para a EADS, enriquecendo os empresários europeus.

Quando, em 2005, a presidência da República foi trocar o avião presidencial comprou um avião da... Airbus!

Chegou-se ao absurdo de o governo brasileiro encomendar a reforma de 43 caças AMX da FAB, fabricados pela Embraer, não na fábrica aqui em São José dos Campos, que acabava de demitir 2.473 funcionários. O governo encomendou essa reforma para a Embraer Aviation International, instalada em Paris.

Desta forma é impossível garantir que uma empresa aeronáutica de um país pobre possa sobreviver. O governo americano é responsável pela compra de mais da metade da produção das grandes empresas aeroespaciais dos EUA. A mesma coisa acontece na Europa. Eles protegem seu mercado e suas empresas. Como isso conseguem vencer a concorrência.

O objetivo do povo brasileiro deve ser a construção de um pólo aeroespacial nacional, estatizando o conjunto das empresas do setor, incluindo a Helibrás, todas as fornecedoras nacionais e internacionais em solo brasileiro. Valorizar o CTA e o ITA, projetando um setor aeroespacial brasileiro para os próximos 20 anos. Junto com isso, formar uma empresa nacional de aviação civil estatal, que monopolize o mercado de passageiros aéreos.

"Imagine só, poder pegar um avião e passar o fim de semana em Recife e pagar um preço bem barato por isso. Ou ir visitar os parentes em Belo horizonte pagando menos de R\$ 100,00". Esse diálogo poderia se tornar realidade no Brasil com a formação de uma empresa estatal de aviação civil, que possibilitaria viagens aéreas para todo o país a preços baixos, já que prescindiria do lucro.

Vamos seguir os passos dos americanos e europeus. Vejamos como eles fizeram.

Investimento maciço de capital e mercado protegido é indispensável para uma indústria nacional aeroespacial

Se o problema não é de mercado, como vimos acima, sobra uma questão importante: quem teria capital, força e condições para construir uma forte indústria aeroespacial e de aviação civil, por fora da iniciativa privada? A resposta é simples: o Estado.

O Estado brasileiro já começou este projeto há 50 anos, desenvolveu um parque aeronáutico respeitável e agora precisa retomar o controle deste projeto, que foi abandonado com a privatização da Embraer.

A história desta indústria demonstra que ela só pode existir com apoio maciço do Estado. O surgimento da Airbus e da Boeing comprova que este setor só consegue levantar voo com o suporte estatal. Não existe nenhuma empresa privada, em todo o mundo, que não dependa, desde seu nascimento, do investimento estatal.

O salto da indústria aeronáutica norte-americana se deu com a Segunda Guerra Mundial. O grande esforço de guerra e a produção massiva de aeronaves, assim como de pesquisas dirigidas ao setor de defesa, formou o patrimônio do que hoje é a Boeing. Entre 1939 e 1945, anos de guerra, a North American produziu 43 mil aviões para o governo dos EUA. A McDonnell Douglas produziu outros 30 mil neste mesmo período.

O novo avião da Boeing, o 787 Dreamliner, foi financiado pelo Estado de Washington. Os jumbos civis 707 e 747 da Boeing derivaram de projetos militares, financiados pelo governo dos EUA.

Atualmente, o governo americano compra diretamente mais da metade da produção da indústria aeroespacial do país. O governo, com seus contratos na área de defesa e pesquisa, gera uma enorme sombra, sob a qual repousam as grandes empresas aeroespaciais.

Nos países ricos os governos subsidiam entre 30 e 70% dos gastos com pesquisa e desenvolvimento no setor aeroespacial.

O surgimento da Airbus também mostra a ação dos governos da França, Inglaterra, Alemanha e Espanha, que se juntaram em 1967 para fundar a empresa. Estes governos concluíram que se necessitava de um avião de 250 assentos e, em vez de comprar da Boeing, estes governos resolveram, unificando várias empresas européias, se associar e fundar a Airbus. Desde então, os governos têm garantido a pesquisa e o

desenvolvimento desta indústria. Garantem cerca de 40% do financiamento das exportações da empresa, além de garantir a compra de boa parte da produção da empresa. Garantiram o mercado cativo para seu primeiro avião de combate, o Tornado, na década de 70. Financiam o projeto de aviões com dinheiro público, por exemplo, o super avião A380, que pode transportar até 845 passageiros em uma só viagem. Segundo informações de analistas, os subsídios europeus à Airbus chegaram a US\$ 13 bilhões em 1990.

O mesmo se passa com a Bombardier, que recebe apoio maciço do governo canadense, tendo sido inclusive condenada na OMC por ser subsidiada ilegalmente pelo governo. Os novos modelos de aviões, o C-Series, que entrarão na disputa com a Embraer, Boeing e Airbus, foram financiados por verbas do governo, no valor de US\$ 778 milhões. O governo do Canadá subsidiou as exportações da Bombardier no valor de US\$ 4 bilhões.

O Japão está entrando na disputa com a Embraer e a Bombardier pelo espaço da aviação regional. O governo está financiando a Mitsubishi no desenvolvimento de um avião de 95 lugares, no valor de US\$ 1 bilhão.

Os enormes incentivos dos Estados para a indústria aeronáutica privada representam transferência de verba pública para empresas privadas. Demonstram que os Estados dos países “ricos” retiram dinheiro dos serviços públicos e da exploração dos países pobres, para repassar aos grandes empresários dos seus países.

O quadro abaixo mostra a forte participação dos Estados garantindo suas indústrias nacionais:

PARTICIPAÇÃO DO ESTADO EM NÍVEL MUNDIAL
EUA: Política federal centrada nas compras públicas (exemplo: desenvolvimento dos caças F-22 e F-35 estimados em US\$ 28 e 25 bilhões). Política estadual através de incentivos fiscais (exemplo: o Estado de Washington disponibilizou US\$ 3 bilhões para a produção do B-787).
Canadá: Technology Partnerships Canada está destinando US\$ 900 milhões para Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) na indústria aeronáutica (2007-2010).
Europa: apoio à consolidação da indústria (participação indireta nas empresas). 7th Framework Program está destinando US\$ 11 bilhões para a P&D de novas tecnologias aeronáuticas (2007-2013).
Rússia: criação da holding UABC – United Aircraft Building Corporation. Planeja investir US\$ 10 bilhões até 2015.
Japão: JADC Japan Aircraft Development Corporation (consórcio das principais empresas aeroespaciais). US\$ 3 bilhões em subsídios para participar no projeto B-787 da Boeing.
Coreia: Criação da KAI – Korea Aerospace Industries. Garante 50% do custo de desenvolvimento dos projetos civis e 100% dos projetos militares e espaciais.
China: duas grandes holdings estatais, a AVIC I – China Aviation Industry Corporation I e a AVIC II.

Fonte: Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia - Instituto de Economia - UNICAMP

O governo brasileiro já incentiva a Embraer desde a sua fundação. A Embraer só decolou pelo apoio do governo. A empresa depende estruturalmente do financiamento estatal, por isso, deve ser reestatizada. Defendemos que o governo não só financie a Embraer, como garanta um mercado cativo para a empresa seja civil ou militar. Porém, com a condição de que ela seja reestatizada, senão estaremos dando dinheiro público para especuladores internacionais.

Segundo informações do próprio banco, o BNDES já desembolsou US\$ 8,39 bilhões em empréstimos que favorecem a Embraer. Este montante representa quase três vezes a soma de todos os lucros da empresa de 1998 até 2008: R\$ 7,6 bilhões. Representa 75 vezes o valor que pagaram para privatizar a Embraer.

A Embraer reconhece este investimento do BNDES:

“De 1995 (ano anterior à introdução pela Embraer do seu primeiro jato regional, o ERJ 145) até o fim de 2003, o BNDES financiou um volume de recursos que representaram, em média, 48 por cento das exportações da Embraer.”²³

Isto significa que a empresa, apesar de ser controlada pela iniciativa privada e distribuir seus lucros para grandes investidores privados estrangeiros, **ela depende estruturalmente do financiamento do governo**. A empresa está usando de má-fé, pois utiliza dinheiro público para favorecer grandes investidores, enquanto destrói massivamente empregos altamente qualificados.

Apesar do Presidente da Embraer, Sr. Frederico Curado, afirmar no jornal *Vale Paraibano* de 4 de março de 2009 que o BNDES nunca financiou a Embraer, a informação dada pelo próprio BNDES contraria o executivo: *“O BNDES já financiou exportações da Embraer de mais de 500 aeronaves, além de projetos de desenvolvimento de produtos e modernização industrial. As operações realizadas até o momento superam US\$ 6 bilhões, desde 1995, com recursos do FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador –, que tem como missão a criação de postos de trabalho no Brasil e o fortalecimento da indústria nacional.”²⁴*

A Embraer também recebeu incentivo fiscal da Prefeitura de São José dos Campos, que isentou a empresa de pagar ISS, através da Lei 182/99. A empresa foi isentada de pagar IPTU através da lei municipal 195/99. Além disso, o governo do Estado de São Paulo isentou a empresa de pagar ICMS.

Assim o Estado brasileiro, ao reestatizar a Embraer, somente estaria reavendo o controle de uma empresa que ele segue financiando com os cofres públicos. Neste sentido, a reestatização da empresa sem nenhuma indenização é o caminho para reestruturar a empresa e recuperar os postos de trabalho.

9. POR QUE LULA NÃO REESTATIZA A EMBRAER?

O fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, Previ, detém hoje 13,9% das ações da Embraer. Este fundo participou ativamente da privatização da empresa, conformando o bloco controlador da empresa junto com o Banco Bozano, Simonsen e o fundo de pensão Sistel. No período da privatização da Embraer, esse fundo era gerido meio a meio entre petistas e tucanos. O grupo do PT que codirigia a Previ era dirigido por Luiz Gushiken.

Hoje, esse fundo de pensão é dirigido por militantes do PT e da CUT. O Presidente da Previ é Sérgio Rosa, ex-sindicalista bancário da CUT. A Previ tem assento importante no Conselho de Administração da Embraer, onde tudo é decidido na empresa.

Além disso, o BNDES, um órgão estatal, tem uma participação importante na direção e no financiamento da empresa, portanto sabe, nos mínimos detalhes, a situação da empresa.

Portanto, o governo Lula tem perfeito conhecimento de tudo que acontece na Embraer.

Este conhecimento ficou comprovado no episódio das demissões de 4.273 trabalhadores em fevereiro de 2009. Lula fez um teatro, se “indignou” com a maldade dos empresários, disse que não sabia das demissões e depois se comprovou que ele havia sido informado uma semana antes pelo presidente do BNDES, Luciano Coutinho.

O governo tem um peso importante na empresa, pois detém uma participação de 19,7%, se somar as ações em nome da Previ, do BNDES e da União.

Porém, mais importante do que isso, o governo detém uma ação especial, chamada de “Golden Share”, que lhe dá o direito de veto em várias questões importantes. Essa ação foi entregue ao governo como garantia frente ao processo de privatização da Embraer.

“Ação Ordinária Especial (“Golden Share”). O Governo brasileiro detém uma ação ordinária especial. Como detentor dessa ação, tem o mesmo direito de voto dos outros acionistas detentores de ações ordinárias. Adicionalmente, a ação de classe especial terá poder de veto nas seguintes matérias:

²³ Pronunciamento da Embraer – 20 de junho de 2004.

²⁴ Notícias do BNDES –Release do banco dia 30/06/2006.

- I - Mudança de denominação da sociedade e objeto social.*
- II - Alteração e/ou aplicação da logomarca da empresa.*
- III - Criação e/ou alteração de programas militares, que envolvam ou não a República Federativa do Brasil.*
- IV - Capacitação de terceiros em tecnologia para programas militares.*
- V - Interrupção de fornecimento de peças de manutenção e reposição de aeronaves militares.*
- VI - Transferência do controle acionário.*
- VII - Qualquer mudança dos poderes da ação de classe especial e na estrutura e composição do Conselho de Administração, e nos direitos atribuídos à ação ordinária especial.”²⁵*

O item VI (transferência do controle acionário) é o mais importante de todos. Dá ao governo poder de impedir que a empresa seja alienada ao capital internacional, que era a principal preocupação de toda a sociedade no processo de privatização das estatais brasileiras.

Lula pode reestatizar a Embraer com um decreto-lei

Desde 2006, a maioria das ações da Embraer foi vendida a investidores estrangeiros. Isto está em contradição com as leis do país e, em especial, com as próprias regras que definiram a privatização da empresa.

O governo pode exercer seu direito de veto e retomar o controle da empresa, com um simples decreto presidencial.

Não o faz porque não quer se indispor com as grandes potências (Estados Unidos e Europa) e com as empresas multinacionais, que dirigem a economia brasileira.

O grosso da produção industrial brasileira (automobilística, siderúrgica, mineração, agronegócio, aeronáutico, telecomunicações, informática, eletricidade e metalurgia) é dominado por empresas estrangeiras.

Essas empresas utilizam o Brasil como uma plataforma de exportações para ganhar o mercado latino-americano e estão transformando o Brasil em uma colônia, pois cada dia mais estamos nos transformando em exportadores de matérias-primas e alimentos para o desenvolvimento mundial. O Brasil hoje é grande fornecedor de minérios e de alimentos.

A expressão disto na indústria aeronáutica é a transformação da Embraer em uma montadora final, que importa o grosso das peças e materiais, monta o avião e exporta mais de 90% da produção.

Por esta dependência do Brasil frente às grandes empresas internacionais, assim como a dependência de capitais externos para financiar as empresas aqui no Brasil, é que Lula não se dispõe a enfrentar esse ninho de jararacas.

Um pequeno exemplo demonstra essa covardia do governo em enfrentar as grandes potências imperialistas.

Segundo nos relata Júlio Ottoboni, jornalista da *Gazeta Mercantil* e profundo conhecedor da Embraer,

“em janeiro de 2006, o presidente da Venezuela, Hugo Chávez, acusou o governo de George W. Bush de vetar a venda de 24 Super Tucanos para a força militar venezuelana. O contrato renderia aos cofres da Embraer US\$ 170 milhões. Segundo Chávez, a operação foi vetada pelo governo dos EUA devido à oposição à transferência indireta de tecnologia americana utilizada em componentes dos aviões brasileiros. Atualmente, a Embraer tem 650 unidades deste modelo operando em 15 forças aéreas no mundo inteiro.”

²⁵ *Balanço de 2001 da Embraer.*

Este episódio revela o domínio dos Estados Unidos, através do controle de **sua** tecnologia, no Brasil e na Embraer, pois a produção da parte inteligente dos aviões está sob controle das grandes potências, que se recusam a repassar tecnologia para a Embraer e para o Brasil.

Ao não querer romper com as grandes potências e não defender nossa soberania, Lula termina se subordinando ao projeto de recolonização do Brasil.

Assim, seu projeto para a Embraer terminará por transformá-la em uma subsidiária das grandes empresas internacionais.

Isto fica evidente no episódio da compra de aviões de caça para a FAB, o projeto F-X2, que pretende adquirir 36 caças de última geração. É um negócio da ordem de US\$ 2,2 bilhões, podendo chegar a US\$ 10 bilhões, caso o governo adquira 120 aviões de guerra.

Esse grandioso projeto poderia ser desenvolvido pela Embraer, ainda que fosse utilizando a tecnologia de algum país que se dispusesse a abrir a caixa-preta tecnológica, como foi o desenvolvimento dos aviões Tucano ou mesmo o projeto de desenvolvimento de um avião militar pela Embraer, o Mirage 2000 BR, em associação com a Dassault.

Porém, estes aviões serão encomendados à Boeing ou à Dassault (do grupo EADS). A Embraer atuará como uma subsidiária, fabricando alguma parte menos importante destes aviões, para dar um verniz nacional ao projeto imperial.

Desta forma, o governo Lula ajuda a Embraer a se converter em uma subsidiária das grandes empresas do ramo aeroespacial mundial.

Outro exemplo funesto é o que nos relata Roberto Godoy, jornalista da Agência Folha:

“O governo brasileiro está retomando a assinatura de um contrato no valor de US\$ 326 milhões para modernizar oito aviões de patrulha marítima P-3A Orion, fabricados há 40 anos e usados pela Marinha dos Estados Unidos até 1989. A revitalização será feita pelo grupo espanhol Eads-Casa, selecionado pelo Comando da Aeronáutica em outubro de 2002. Em abril de 2003, o processo de compra do serviço tinha sido suspenso “por absoluta falta de dinheiro”, segundo nota emitida pelo ex-ministro da Defesa, José Viegas. A Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil (Aiab) desaprova a encomenda porque “há opção nacional de melhor qualidade”, uma referência ao jato de patrulha P-99E, fabricado e exportado pela Embraer. Um pacote do mesmo tamanho dos P-3A – oito aviões –, mas feitos no Brasil, poderia custar até 10% menos ou cerca de US\$ 32 milhões.”

Estes episódios lamentáveis mostram que o governo Lula, enquanto fala muito em defender o caráter nacional das empresas e especialmente da Embraer, na realidade, impulsiona um projeto que leva à perda da soberania brasileira sobre suas indústria de base.

Lula, em recente viagem aos Estados Unidos, defendeu a estatização dos bancos norte-americanos e falou contra a especulação. Por que a estatização é boa somente para os EUA? Lula fala em defender a indústria nacional, mas o que faz é permitir a destruição da Embraer, ao silenciar frente às mais de 4 mil demissões na empresa.

Talvez não seja mera coincidência a promiscuidade do governo Lula, do PT e da CUT com os chefes dos países imperialistas (EUA e Europa), com as grandes multinacionais que dominam a economia brasileira e com os “investidores internacionais”, os novos donos das grandes empresas ex-estatais do Brasil.

Talvez não seja mera coincidência que *“Em 2006, a Embraer compôs o seletivo grupo dos 12 maiores doadores de recursos para a campanha presidencial do PT, contribuindo com R\$ 1,3 milhão.”*²⁶

Nada é de graça no sistema capitalista, e muito menos no “mundo dos negócios”.

Em troca dos “favores” do Estado, as grandes empresas, principalmente as empreiteiras da construção, as mineradoras, a Embraer, distribuíram R\$ 1,5 bilhão aos candidatos nas eleições de 2006. Um grupo de 10 empresas entregou R\$ 137 milhões.

²⁶ Citado por Gilberto Maringoni em 10/03/2009 no artigo: “Nas demissões da Embraer disputam-se as saídas para a crise”. Os números estão no site *Contas Abertas*, que se baseia em dados do TSE (http://contasabertas.uol.com.br/noticias/imagens/Comite_Fin_Nac_Pres_Rep_PT_RESUMO.xls).

10. SÓ A CLASSE TRABALHADORA PODE GARANTIR A REESTATIZAÇÃO DA EMBRAER

Aparentemente, a mudança de donos da Embraer não teria muitas consequências para o país, mas não é assim: **a venda da Embraer para banqueiros estrangeiros é a culminação de um processo de recolonização do Brasil e de perda da soberania nacional.**

A luta pela reestatização da Embraer é parte da luta para recuperar a soberania do Brasil, que está se perdendo.

A burguesia brasileira já se rendeu. Sua debilidade e covardia histórica é o que permitiu a alienação das nossas empresas estatais. Com elas se vendeu a independência do Brasil.

O papel dos atuais administradores da Embraer, na figura do sr. Frederico Curado, revela que as elites do Brasil, incluindo boa parte da intelectualidade acadêmica (por exemplo, Luciano Coutinho, ex-intelectual de esquerda e hoje presidente do BNDES), estão transformando-se em administradores coloniais, em gerentes dos negócios imperialistas dentro do país.

Isto quer dizer que recai sobre a mão dos trabalhadores e do povo brasileiro a tarefa de recuperar nossa soberania, pois somos nós, trabalhadores, os únicos interessados nesta soberania, na medida em que construímos com o nosso trabalho todas as riquezas materiais, que estão sendo dilapidadas pelo capital estrangeiro, com a complacência de todos os governos, incluído o governo Lula.

Soberania significa lutar para que os aviões da Embraer sejam produzidos com tecnologia nacional, e isto significa mais e melhores empregos; significa investimento em pesquisa e desenvolvimento que necessariamente se transmite para todos os ramos da economia; significa o investimento em mais fábricas, desenvolvendo o complexo aeroespacial e mais empregos; soberania significa, então, fortalecer as universidades e centros de pesquisas a serviço de um projeto de desenvolvimento, que tenha como objetivo o bem-estar da população.

Mas o que vimos ao longo deste texto é que nosso país não pode ser soberano sem romper com o capital financeiro internacional. As demissões na Embraer representam muito mais do que quatro mil demitidos. Ao aprofundar este modelo da Embraer como uma “montadora” de partes que não produzimos, as demissões realizadas agora significam postos de trabalho fechados, que não serão mais reabertos, caso a empresa não seja reestatizada. Somente com um projeto da Embraer estatal (como parte de um parque produtivo nacional), cada emprego na Embraer pode gerar milhares de empregos fora da Embraer.

Defender a soberania é defender os postos de trabalho que serão queimados para cobrir as perdas que os fundos de pensão norte-americanos tiveram com a especulação e os *subprimes*.

O grande reflexo da crise não é o fato de que a Embraer não possa continuar existindo, senão que ela está sendo destruída para compensar as perdas do capital financeiro.

Defender e aumentar os postos de trabalho, diminuir a jornada, é a luta pela soberania nacional. É a luta por uma Embraer reestatizada, sob o controle dos trabalhadores.

BIBLIOGRAFIA:

1. Roberto Bernardes, *Elos entre o Estado e o mercado*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000.
2. Maria Regina Estevez Martinez, “A globalização da indústria aeronáutica: o caso Embraer” – Tese de mestrado UNB, 2007.
3. Lívia Moraes Godoi, “Indústria Aeronáutica brasileira, reestruturação produtiva e o reforçada luta do capital sobre o trabalho”, Tese de Mestrado Unesp/Marília-SP –
4. Roberto Portella Bertazzo, “A crise da indústria aeronáutica brasileira: 1945-1968” – Tese de mestrado – Universidade Federal de Juiz de Fora – 2003
5. Daniela Carbinato, “Indústria automobilística e aeronáutica: reestruturação produtiva e contribuição para o recente alívio da restrição externa” – Boletim da FIPE – junho de 2008
6. Dante Mendes Aldrighi e Roberto Mazer Neto, “Estrutura de Propriedade e de Controle das Empresas de Capital Aberto no Brasil”. – Revista de Economia Política – abril/junho de 2005.

7. Roberto Bernardes e Marcelo Pinho, “Aglomeração e aprendizado na rede de fornecedores locais da Embraer”, Setembro, 2002.
 8. Maria Cecília Spina Forjaz, “As origens da Embraer” - *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, v. 17, n. 1
 9. Equipe NEIT-IE-UNICAMP: Rodrigo Sabbatini, Marcos Barbieri, José Augusto Ruas e Fernando Sarti, “Lições das cadeias automobilística e aeronáutica.” – USP, Unicamp – 2007.
 10. Roberto Bernardes, “O CASO EMBRAER: PRIVATIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA GESTÃO EMPRESARIAL: DOS IMPERATIVOS TECNOLÓGICOS À FOCALIZAÇÃO NO MERCADO”. Cadernos de Gestão Tecnológica – USP, 2000
 11. Entrevista com Zil Miranda, autora do livro “O vôo da Embraer” publicado pela Editora Papagaio em 2007. Publicada no jornal Digital *Via Fanzine*.
 12. Comando da Aeronáutica: “O Adensamento da Cadeia Produtiva da Indústria Aeronáutica” - 16 de abril de 2004 - BNDES- Rio de Janeiro – RJ
 13. ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO PROCESSO Nº 00400.001319/99-62 -ORIGEM: Ministério da Defesa - ASSUNTO: Transferência de ações ordinárias da EMBRAER dos acionistas controladores para empresas francesas.
 14. Relatórios anuais da Embraer 1998-2007 e relatórios da empresa para a Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA) e para a Bolsa de Nova York (Nyse).
 15. Informações prestadas pela empresa no site, especialmente os releases à imprensa, atas e comunicados.
 16. Relatórios anuais da Boeing, EADS e Bombardier disponíveis em seus sites na internet.
1. Federación Internacional de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas (FITIM), “Conferencia mundial sobre la industria aerospacial”, Toulouse, Francia, 16-19 de junio de 2002.
 2. Relatórios e notícias do site do BNDES.
 3. Materiais da imprensa em geral.