10 MOTIVOS PARA LUTAR PELA REESTATIZAÇÃO DA EMBRAER

EM DEFESA DOS NOSSOS EMPREGOS

Sindicato dos Metalúrgicos
CSP Conlutas
de São José dos Campos e Região

ÍNDICE

1 - É ESTRATÉGICA PARA O PAÍS E PARA A SOBERANIA NACIONAL 5

2 - PRIVATIZAÇÃO FOI UM ERRO 6

3 - BRASIL PRECISA MANTER PRODUÇÃO DE ALTA TECNOLOGIA 8

4 - SÓ COMO ESTATAL É POSSÍVEL ATENDER O MERCADO INTERNO 9

5 - AVIAÇÃO COMERCIAL MANTÉM EMBRAER VIVA 10

6 - É ESTÁVEL E LUCRATIVA 11

7 - PELA PRESERVAÇÃO DE EMPREGOS E CONHECIMENTO 12

8 - REESTATIZAÇÃO FORTALECERÁ INDÚSTRIA AERONÁLTICA 14

9 - RIQUEZA TEM DE SER USADA EM BENEFÍCIO DOS BRASILEIROS 16

10 - OS TRABALHADORES PODEM DEFINIR O DESTINO DA EMPRESA 17

APRESENTAÇÃO

Pretendemos mostrar, aqui, os motivos pelos quais os trabalhadores devem lutar pela reestatização da Embraer. Só se consegue construir uma indústria aeroespacial em décadas de grandes investimentos.

A boa notícia é que o Brasil já tem essa indústria consolidada no mercado mundial. A má notícia é que essa conquista estará ameaçada enquanto a Embraer continuar nas mãos de acionistas estrangeiros.

A reestatização é a única saída para a sua sobrevivência como empresa estratégica voltada aos interesses do Brasil e dos trabalhadores brasileiros.

Como acontece com todas as indústrias de aviação no mundo, a Embraer precisa do Estado para se firmar como um projeto nacional que permita atender os mercados interno e militar.

Esse caminho interessa, sobretudo, aos trabalhadores. São eles que devem tomar em suas mãos o destino desse setor-chave para o crescimento de todo setor aeronáutico e da preservação da soberania e desenvolvimento nacionais.

É por isso que defendemos uma Embraer para os brasileiros. Reestatização, já!

Diretoria

Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região

10 MOTIVOS PARA LUTAR PELA REESTATIZAÇÃO DA EMBRAER

1 É ESTRATÉGICA PARA O PAÍS E PARA A SOBERANIA NACIONAL

A Embraer foi fundada como estatal, em 19 de agosto de 1969, para ser um projeto estratégico para o país, tanto em termos econômicos quanto militares. Perdê-la para uma gigante estrangeira, como poderia ter ocorrido na transação comercial com a Boeing, significa jogar na lata do lixo décadas de investimentos que fizeram dela uma referência mundial em seu setor.

Se o Brasil tiver que criar uma fabricante de aviões com os mesmos patamares tecnológicos atuais, seriam necessários tantos recursos que somente o Estado poderia fazê-lo.

O resultado disso é que toda a cadeia aeronáutica brasileira estará seriamente ameaçada, caso a Embraer não seja reestatizada. Vendê-la seria tirar do Brasil a capacidade conquistada de projetar e desenvolver aviões civis e militares. Teríamos de recomeçar do zero.

O Brasil depende da Embraer para manter uma parte importante da soberania nacional. Foi pelas mãos de engenheiros e operários brasileiros que nasceu, por exemplo, o cargueiro KC-390, principal projeto de Defesa do Brasil.

O setor de aviação militar da fabricante brasileira é primordial para o Brasil. Não podemos perder uma empresa de tamanha importância.

O Estado à frente

Entre a criação da Embraer e do CTA (constituído com o projeto de construir uma indústria aeronáutica nacional) foram 25 anos. Somente o Estado brasileiro estava disposto a investir em uma grande produção com importância estratégica e com altos riscos.

Cargueiro militar KC-390 projetado, desenvolvido e construído pela Embraer

2 PRIVATIZAÇÃO FOI UM ERRO

Policiais e manifestantes, durante leilão da Embraer, em frente à Bolsa de Valores, em São Paulo, em 7 de dezembro de 1994

Um olhar superficial pode passar a impressão de que a privatização da Embraer estava associada à ineficiência e pouca competitividade por ser estatal. Errado. A empresa atraiu a atenção do capital privado somente depois de tornar-se uma sólida indústria do setor.

A Embraer produziu 5.202 aviões (civis, militares e leves) entre 1971 e 1989 e conquistou o mercado de modelos regionais de pequeno porte (entre 30 e 50 passageiros). Assim, converteu-se na quarta maior produtora de aviões comerciais do mundo, atrás somente da Boeing (norte-americana), Airbus (europeia) e Bombardier (canadense), sua concorrente direta.

Tudo isso foi conquistado no período em que a Embraer era estatal. Desde sua privatização, a posição da empresa no mercado mundial ficou estagnada.

Muitos podem se perguntar: então, por que foi vendida? Não atravessava grande crise na época? Na verdade, toda essa crise foi artificialmente produzida para viabilizar a privatização.

Isto se deu com o governo de Fernando Collor de Mello (1990 - 1992), que iniciou o processo de sucateamento da Embraer. Em dezembro de 1990, o então presidente baixou um decreto que reduziu a zero a alíquota do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para aeronaves importadas.

Criou-se uma situação esdrúxula: a Embraer tinha uma carga tributária de 19,2% no preço dos seus aviões, enquanto uma aeronave importada tinha 0%. Com isso, a Embraer chegou a exportar seus aviões para depois revendê-los ao cliente brasileiro.

O governo também parou de financiar a estatal, estrangulando-a. Todos os financiamentos e incentivos fiscais foram extintos. A isso, somou-se uma recessão no setor aeroespacial mundial.

A privatização da Embraer, em 1994, pode ser resumida assim:

- pagou-se pela empresa um valor aproximado de US$ 110 milhões, pela conversão da época. Foi paga com "moedas podres", isto é, títulos inadimplentes de dívidas.
- o governo saneou a empresa para vendê-la, injetando recursos na ordem de U$ 700 milhões, e absorveu uma dívida aproximada de US$ 350 milhões. Trata-se de um escândalo! O governo absorveu uma dívida que correspondia a quase sete vezes o valor arrecadado com o leilão da empresa.

3 BRASIL PRECISA MANTER PRODUÇÃO DE ALTA TECNOLOGIA

A Embraer cumpre um papel econômico estratégico do setor aeronáutico para o Brasil. Na balança comercial brasileira, só encontramos saldo positivo de alta tecnologia no setor de aeronaves.

O país segue em ritmo acelerado de desindustrialização de suas exportações. O déficit no comércio exterior da indústria de transformação avançou 32% em 2019, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Só a indústria da aviação permite ao Brasil combater a atual desindustrialização da economia e participar da produção que envolve alta tecnologia. Dessa forma, o país consegue reduzir sua dependência estrangeira e combater o déficit comercial provocado pela indústria de transformação.

Essa alta tecnologia é desenvolvida por uma equipe técnica formada nas principais escolas de engenharia brasileiras, como o ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica), em São José dos Campos. O modelo de negócios, que havia sido proposto pela Boeing, pretendia transferir todo esse conhecimento para os Estados Unidos.

Modelo E195-E2, produzido pela Embraer

Ampliação de mercado

A Embraer é ponta de lança e praticamente única possibilidade para o Brasil ingressar e ampliar sua participação no mercado de alta intensidade tecnológica, reduzindo o peso das importações.

4 SÓ COMO ESTATAL É POSSÍVEL ATENDER O MERCADO INTERNO

As vendas da Embraer são praticamente todas destinadas a outros países. Evidentemente, não há problema em ter grandes índices de exportação; o problema é estar fora do mercado brasileiro (atende apenas a empresa Azul em voos regionais).

Para abraçar o mercado interno, seria necessário a Embraer produzir aviões com capacidade superior a 150 passageiros. Sem suporte estatal e um projeto nesse sentido, essa possibilidade fica descartada.

Não é uma questão menor. A empresa chinesa Comac e a russa UAC estão desenvolvendo modelos para concorrer com a Embraer, Airbus e Boeing. O surgimento de novos concorrentes obriga a brasileira a entrar no nicho de aeronaves com capacidade entre 150 e 212 passageiros, atendendo também o mercado interno.

Apenas como estatal seria possível levar essa alternativa adiante. Mais do que isso: seria possível desenvolver seus próprios projetos de Defesa e entrar na produção de grandes aeronaves.

Hoje, o Brasil é o sexto maior mercado de aviação do mundo e tem potencial para ser o terceiro.

A Latam, Gol e Azul dominam 100% do mercado de passageiros e têm uma frota de 441 aviões. Mais de 80% dessa frota foram compradas da Boeing ou Airbus. Se toda a reposição fosse produzida pela Embraer, teríamos décadas de trabalho e melhores condições na disputa internacional.

Principais destinos de aviões
vendidos pela Embraer (2018)

58%	5,7%	4,4%
Estados Unidos	Países Baixos	Japão

fonte: Secex

5 AVIAÇÃO COMERCIAL MANTÉM EMBRAER VIVA

O acordo com a Boeing, rompido em abril de 2020, previa a incorporação apenas da aviação comercial da Embraer. Apesar do cancelamento do contrato, tal possibilidade não está encerrada.

Já se ventila que um novo negócio poderia ser feito com a fabricante chinesa Comac. Então, como seria a Embraer sem a aviação comercial?

O primeiro aspecto é que esse segmento é, de longe, o principal pilar de sustentação da empresa brasileira. Compare:

Lucro bruto acumulado de 2004 ao 1º T de 2020*

64,14%	22,45%	13,41%
AVIAÇÃO COMERCIAL	AVIAÇÃO EXECUTIVA	SEGURANÇA E DEFESA

**Porcentagem em relação ao lucro total da Embraer*

fonte: formulários 20-F Embraer

A aviação comercial representa cerca de dois terços do lucro bruto da Embraer, nos últimos 15 anos. Vender esse segmento, portanto, inviabilizaria a sobrevivência da empresa a curto ou médio prazo.

6 É ESTÁVEL E LUCRATIVA

A Embraer é a empresa mais estável e tem a maior taxa média de lucro dos últimos anos, entre as grandes do setor, mas vive em um cenário mundial marcado por grandes indefinições. Justamente por isso, seus acionistas têm interesse em vendê-la e garantir o retorno de seus investimentos.

Taxa média de lucro entre 2014 e 2019

	BOEING	AIRBUS	BOMBARDIER
21,55%	**17,53%**	**14,69%**	**12,34%**

Fonte: finazen.net e relatórios anuais da Embraer

7 PELA PRESERVAÇÃO DE EMPREGOS E CONHECIMENTO

As gigantes do setor aeronáutico passaram, nos últimos anos, por forte reestruturação produtiva. Apesar do mercado crescente de aeronaves antes da crise produzida pelo coronavírus, houve redução do nível médio de empregos no setor.

A Boeing anunciou, em maio, que fechará cerca de 13 mil postos de trabalho nos Estados Unidos, Canadá, Austrália e Nova Zelândia. Entre 2014 e 2019, já haviam sido fechadas 4.400 vagas.

Vale lembrar do que aconteceu com a Embraer na época de sua privatização. Apenas dois anos depois da venda, a empresa já havia passado de 12 mil trabalhadores para apenas 3.800 (em 1996). Eram profissionais que traziam consigo valiosos conhecimentos e que foram descartados em nome do lucro dos novos acionistas.

Perdas e danos

Manter a Embraer como empresa privada, podendo ser vendida a qualquer momento, representaria a morte da empresa. Sequer teríamos a garantia, em médio prazo, da permanência da matriz no Brasil. Confira, a seguir, um exemplo do que poderia acontecer.

Em 31 de janeiro de 2018, a Boeing anunciou a intenção de ver-

ticalizar sua produção, isto é, passar a produzir componentes que eram terceirizados. Ocorre que a Embraer produz componentes não fabricados pela Boeing, como trens de pouso, interior de aeronaves e software de aviônica.

Se a entrega para a Boeing tivesse sido concretizada, a tendência seria transformar a brasileira em mera produtora de peças. Iriam para o ralo empregos e conhecimentos acumulados ao longo de cinco décadas.

DESEMPREGO

14 mil

postos de trabalho foram fechados pela Boeing, Embraer, Bombardier e Airbus, entre 2014 e 2019.

fonte: finanzen.net e relatórios da Embraer

Trabalhadores da Embraer, na Matriz, em São José dos Campos

8 REESTATIZAÇÃO FORTALECERÁ INDÚSTRIA AERONÁUTICA

Toda empresa do setor aeronáutico que disputa o mercado de grande ou médio porte é estatal ou recebe forte apoio do governo. O futuro da Embraer, mesmo com bom desempenho, não estará assegurado enquanto estiver nas mãos de acionistas privados. Isso ocorre por se tratar de um setor-chave em termos militares, tecnológicos e econômicos. Observe:

Empresas com baixo aporte do Estado

• **McDonnell Douglas:** adquirida pela Boeing em 1997;

• **Fokker:** apesar do elevado padrão de seus aviões, a holandesa sucumbiu à concorrência e faliu em 1996;

• **Saab AB:** especializada em segurança e produção de caças, a empresa sueca declarou falência em 2011. Tentativas de aquisição e parcerias se arrastam até hoje. Foi esse cenário que possibilitou a parceria com a Embraer. Entre 2019 e 2024, 36 caças Gripen NG serão entregues à FAB. Em contrapartida, estabeleceu-se um programa de transferência de tecnologia, tendo a Embraer um papel de liderança na execução do programa;

• **Fairchild Dornier:** empresa norte-americana que faliu em 2002;

• **BAE Systems PLC:** a antiga British Aerospace abandonou o mercado de montagem de aeronaves comerciais. Hoje produz apenas componentes e material aeroespacial.

Empresas com forte aporte do Estado

• **Lockheed Martin Corporation:** a norte-americana é a maior fabricante de produtos militares do mundo. Noventa e cinco por cento de seu orçamento provêm de contratos com o Departamento de Defesa dos Estados Unidos e outras agências governamentais;

• **United Aircraft Corporation (UAC):** empresa russa de capital aberto, com cerca de 80% das ações pertencentes ao Estado. Entra a todo vapor no mercado de aeronaves comerciais com modelos para concorrer com a Embraer, Airbus e Boeing;

• **China Commercial Aircraft (Comac):** recebeu investimento inicial de U$S 2,7 bilhões do governo chinês, o principal acionista, e do governo de Xangai. O ambicioso projeto tem em mira enfrentar Airbus e Boeing. O avião Comac C919 já conta com 970 encomendas, a maioria feita por empresas chinesas;

• **Boeing e Airbus:** possuem amplo apoio estatal, por crédito barato e parcerias envolvendo a aviação militar. Somente a Boeing recebeu cerca de US$ 34 bilhões do governo americano em 2019, em contratos de defesa e segurança. O quadro abaixo mostra a composição das receitas da Boeing.

Distribuição de receitas da Boeing em 2019

41,92%	34,08%	24%
AVIAÇÃO COMERCIAL	DEFESA E SEGURANÇA	SERVIÇOS

Fonte: relatórios anuais da Boeing. Elaboração: Ilaese

Diante desse cenário, fica claro que empresas do setor aeroespacial em todo o mundo sobrevivem com amplo aporte do governo. Somente como estatal, a Embraer poderá sobreviver e prosperar.

9 RIQUEZA TEM DE SER USADA EM BENEFÍCIO DOS BRASILEIROS

Os principais interessados na venda da Embraer são os responsáveis por seu controle: os acionistas. Nesse sentido, os interesses não coincidem com os do país, pois estão voltados unicamente para o ganho financeiro imediato.

Hoje, 85% das ações da Embraer pertencem a bancos internacionais. Seus donos estrangeiros levaram para fora do Brasil US$ 3,7 bilhões em lucros, entre 2001 e 2016.

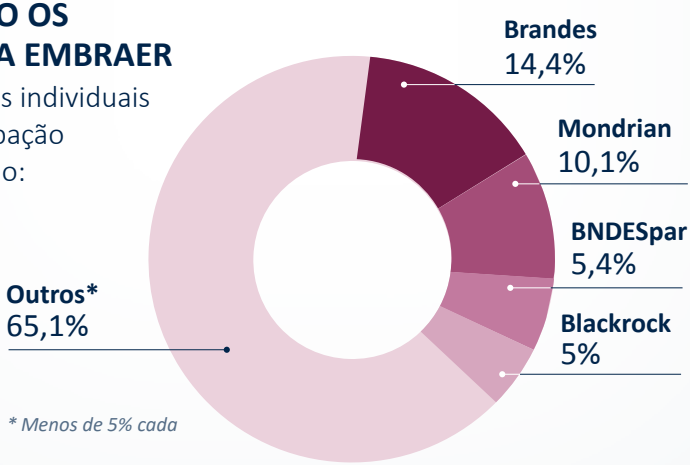
A participação do Estado brasileiro, por sua vez, é gerida pelo BNDES e representa apenas 5,37% do capital votante. No entanto, o mesmo BNDES abasteceu a Embraer com cerca de R$ 52 bilhões em financiamentos, entre os anos de 2004 e início de 2020. Os dados estão em relatórios do próprio banco e da Embraer.

Como podemos ver, o Estado continua a financiar a Embraer, mas seus recursos migram, em sua maior parte, para os acionistas estrangeiros. São eles, portanto, que definem as prioridades da empresa.

Aos acionistas, não interessa a soberania nacional ou questões estratégicas do Brasil. Tampouco interessa o futuro dos trabalhadores. O que pesa na balança são os ganhos financeiros imediatos com a venda de suas ações.

QUEM SÃO OS DONOS DA EMBRAER

Os acionistas individuais com participação relevante são:



** Menos de 5% cada*

10 OS TRABALHADORES PODEM DEFINIR O DESTINO DA EMPRESA

Muitos trabalhadores podem questionar se a reestatização não significaria associar a Embraer a todo mar de lama e corrupção que caracteriza o Estado brasileiro. O questionamento é legítimo. Por isso, a empresa deve ser estatizada sob controle dos trabalhadores. O que isso significa?

É mais simples do que parece. Medidas que atualmente são definidas na assembleia de acionistas passariam a ser deliberadas pelos trabalhadores. Seriam eles os responsáveis por tarefas como aprovar o balanço financeiro, definir o destino do lucro e a remuneração dos administradores.

O controle não tem nenhuma relação com a administração técnica da empresa. Essa já é feita por especialistas.

Dividendos versus PLR

Os acionistas nada mais fazem do que decidir quanto vai para suas respectivas contas bancárias e sobre as elevadas remunerações dos administradores. Não é por acaso que eles recebem dividendos milionários enquanto os trabalhadores amargam com uma das mais baixas PLRs da região.

Somente quem verdadeiramente produz pode definir e fiscalizar o destino da riqueza da empresa, tendo em vista os interesses dos trabalhadores, da população e do Brasil. Isto apenas é possível com a Embraer 100% estatal.

CONCLUSÃO

- A Embraer tornou-se uma das quatro grandes empresas de aviação do mundo, como estatal e graças aos investimentos públicos. Ela foi sucateada nos anos de 1990 para ser vendida.
- O setor aeroespacial é o único de alta tecnologia que possui saldo positivo na balança comercial, em função da Embraer.
- Não existe crise na Embraer. A empresa possui a melhor taxa média de lucro entre as gigantes da aviação.
- As grandes empresas do setor em todo o mundo são estatais ou recebem aportes significativos dos Estados, em função de programas militares. É um setor estratégico por envolver soberania nacional, tecnologia e questão econômica.
- Acionistas da empresa, com a crise instaurada pela covid-19, querem vendê-la a todo custo. A Embraer dificilmente conseguiria sobreviver sem o seu setor comercial, principal fonte de receita, lucros e liquidez.

DIRETORIA DO SINDICATO DOS METALÚRGICOS DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E REGIÃO (2018 - 2021)

- **Diretoria executiva:**

Weller Gonçalves- presidente
Renato Almeida- vice-presidente
Antônio Ferreira de Barros (Macapá)- secretário-geral
Aline Bernardo Santos- primeira secretária
Guirá Borba Guimarães- segundo secretário
Nilson Ferreira Leite- tesoureiro-geral
José Dantas Sobrinho- primeiro tesoureiro

- **Diretoria e Conselho Fiscal**

Anderson Elias Xavier (Costelinha)
Alex da Silva Gomes (Cabelo)
Altair Benedito da Silva (Índio)
André Luis Gonçalves (Alemão)
Antônio Lisboa de Souza Júnior
Argemiro Fonseca Santos (Miro)
Carlos Alexandre da Silva (Xandão)
Célio Dias da Silva (Celião)
Cleber Jacinto da Luz (Guelo)
Cristiano Rodrigo Sousa Silva
Danielson Porfírio da Silva França
Emerson F. Silva (Buldogue)
Emerson de Lima (Binho)
Edson Donizeti Cassal
Isabel Cristina da Silva Orioli (Bel)
Herbert Claros da Silva
Jenniffer de Sales Ferreira
Jesu Donizeti de Souza
José Roberto Batista (Selva)
Lauro Claudino Nunes (Laurão)
Luciene da Silva (Lu)
Luiz Henrique de Lima
Márcio José Barbosa Morais (Zeca)
Marco Antônio Ribeiro (Marcão)
Marcos Lopes de Oliveira
Maria de Fátima Barbosa (Fatinha)
Marina de Arantes Leite Sassi
Rodrigo A. Ramos (Linguinha)
Rodrigo dos Santos Brasileiro
Roberto Rosa de Oliveira (Baiano)
Sérgio Henrique Machado
Valmir Mariano da Silva
Vinícius Faria

EXPEDIENTE

Publicação de responsabilidade do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região. Agosto de 2020. Rua Maurício Diamante, 65, Centro, São José dos Campos (SP). **Telefone:** (12) 3946-5333. **Pesquisa e coordenação:** Gustavo Henrique Lopes Machado - Ilaese (Instituto Latino-Americano de Estudos Socioeconômicos). **Edição:** Shirley Rodrigues. **Editoração eletrônica e ilustração:** Bruno Galvão. **Fotolito e impressão:** Gráfica Agilprint.

Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região

/sindmetalsjc