



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

REQUERIMENTO N° , DE 2015

(Do Sr. Carlos Zarattini e outros)

Requer autorização para a realização de audiência pública no âmbito da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional para discutir a desnacionalização e transferência de linhas de produção da Embraer para outros países e o Setor Aeronáutico no Brasil.

Senhor Presidente,

Nos termos do Art. 58, §2º, inciso II da Constituição Federal combinado com os Artigos 24, item III, e 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro que seja realizada audiência pública no âmbito da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional para discutir a desnacionalização e transferência de linhas de produção da Embraer para outros países e o Setor Aeronáutico no Brasil. Solicito que sejam convidados a comparecerem à audiência pública as seguintes autoridades:

- Ministro de Estado da Defesa;
- Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão;
- Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
- Presidente da Embraer;
- Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

JUSTIFICATIVA

A Embraer é a maior fabricante de aviões do país e a terceira maior do mundo. A sétima maior empresa exportadora, sendo líder entre as exportadoras de produtos de alta tecnologia. Além disso, é uma das empresas que mais empregam no país. Apesar desses ótimos resultados e conquistas, a Embraer realiza hoje, segundo informações do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região, gradativamente desnacionalização da produção de aeronaves, direcionando a produção da empresa para o exterior.

Um exemplo da desnacionalização é que a Embraer confirmou, de acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região, a transferência da produção dos aviões Phenom 100 e Phenom 300 para os Estados Unidos, em 2016. E o jato Legacy para a planta da Embraer na Flórida, Estados Unidos. Destaca-se que a fabricação do Legacy, que será realizada na matriz da Embraer em São José dos Campos, representa diretamente a contratação de 800 trabalhadores.

Nesse processo, a Embraer deve transferir a produção de quase totalidade da sua aviação executiva para os Estados Unidos. Hoje possui duas fábricas em Melbourne que, até 2016, vão concentrar toda a aviação executiva. Segundo pesquisas em 2013, as unidades da Embraer localizadas no exterior obtiveram crescimento 26% e 6% de no Brasil.

Esse processo denunciado pelo Sindicato pode vir a ameaçar o emprego de milhares de trabalhadores, tanto em suas unidades espalhadas pelo Brasil quanto na cadeia produtiva do setor aeroespacial. Segundo informações da categoria, a desnacionalização vai ocasionar impactos consideráveis na cadeia produtiva e consequências diretas aos trabalhadores.

Diante das denúncias do Sindicato, é importante que os parlamentares debatam no Congresso esse cenário e busquem saídas para a manutenção dos postos de trabalho e crescimento e desenvolvimento dessa importante empresa brasileira.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Anexamos a seguir documentação apresentada pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região com informações sobre as denúncias.

Dessa forma, acreditamos ser de especial importância à aprovação do presente requerimento.

Deputado **CARLOS ZARATTINI**

(PT/SP)

Deputado **VICENTE CÂNDIDO**

(PT/SP)

Deputado **HERÁCLITO FORTES**

(PSB / PI)



***A DESNACIONALIZAÇÃO DA EMBRAER E DO SETOR
AERONÁUTICO NO BRASIL***

INTRODUÇÃO

A Embraer é hoje uma das maiores empresas do país, a sétima maior exportadora, sendo a maior entre as exportadoras de produtos de alta tecnologia. É uma das maiores empregadoras do país e tem grande espaço no mercado mundial de aeronaves nos segmentos comercial e executivo. Apesar desses ótimos resultados e conquistas, a Embraer realiza hoje um processo que ameaça o emprego de milhares de trabalhadores, tanto em suas unidades espalhadas pelo Brasil quanto na cadeia produtiva do setor aeroespacial: a desnacionalização da produção de aeronaves.

Muito diferente da Embraer estatal, que concentrou avanços importantes na área de tecnologia, tinha mais de uma centena de fornecedores nacionais e incentivou os campos de pesquisa e desenvolvimento, a Embraer atual se tornou uma “montadora final” de aviões, deixando o posto de protagonista no desenvolvimento de novas tecnologias para as empresas sediadas em outros países.

Com o intuito de atender apenas a sede de lucros de seus acionistas, a Embraer começou um processo lento de transferência da produção de sua aviação executiva para os Estados Unidos. Hoje possui duas fábricas em Melbourne que, até 2016, vão concentrar toda a aviação executiva. Cerca de 800 trabalhadores ligados diretamente, e outras centenas indiretamente, vão perder seus postos de trabalho, que serão fechados aqui para serem reabertos no exterior com a contratação de mão de obra estrangeira.

A Embraer também já deixou clara o seu desejo de produzir os E-Jets E2, a segunda geração de jatos comerciais, na unidade de Évora, em Portugal. Desta forma, restaria no país apenas a produção das aeronaves de defesa. No entanto, se avaliarmos a composição do principal projeto, o KC-390, veremos que os subcontratos também levam boa parte da produção de componentes da aeronave para o exterior.

Apesar de possuir ações da empresa, através do BNDESPar, o governo nada faz para impedir este processo. Contradicoramente, segue financiando as vendas da empresa através do BNDES e concedendo milionárias isenções e incentivos fiscais.

Não podemos assistir ao desmonte da principal empresa aeroespacial brasileira, financiada pelo governo, de braços cruzados. É hora de impedir a desnacionalização, defender os empregos dos trabalhadores, e retomar o projeto estratégico da Embraer para garantir a soberania do país.



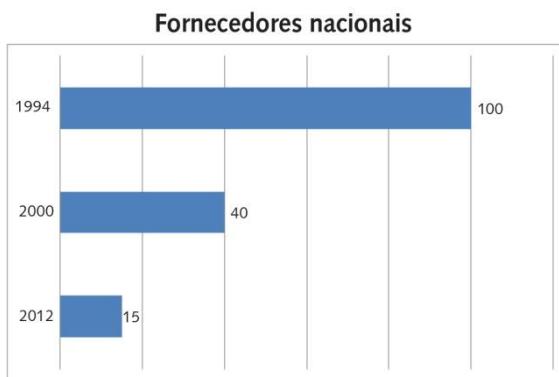
O INÍCIO DO PROCESSO DE DESNACIONALIZAÇÃO

Apesar de ter se intensificado nos últimos anos, inclusive com a transferência da aviação executiva para os Estados Unidos a partir de 2016, o aumento no número de empregados nas unidades estrangeiras, e as parcerias do projeto KC-390, o processo de desnacionalização na Embraer ocorre desde o início da década de 1990.

Nesse momento a Embraer sofria com a política de sucateamento do governo Fernando Collor, que parou de financiar a empresa, cancelando todos os financiamentos e incentivos direcionados à empresa. Deixando ainda mais clara sua política de destruir a estatal, em 1990, o governo baixou um decreto que isentava a alíquota do IPI sobre a importação de aeronaves. Enquanto empresas importavam aeronaves sem pagar um centavo, a Embraer recolhia 19,2% de impostos sobre as aeronaves produzidas no país.

Ao mesmo tempo, o mercado aeroespacial mundial tinha acabado de viver uma crise sem precedentes. Muitas empresas faliram, como Fairchild e Piper (americanas) e Fokker (holandesa). Cerca de 470 mil trabalhadores foram demitidos em todo o mundo. As empresas do setor cortaram em média 25% dos empregados.

A política do governo surtiu efeito: todos esses fatores somados deixaram a empresa quebrada com uma dívida de mais de US\$ 1 bilhão. Um forte lobby passou a defender a privatização da Embraer, que ocorreu em 1994, de forma escandalosa. O valor de venda foi de US\$ 110 milhões, cerca de R\$ 154,1 milhões em conversão da época. Além disso, o valor foi integralmente pago em títulos da dívida pública, “moeda podre” que valia apenas metade de seu valor de face. Como se não bastasse, o governo federal ainda injetou cerca de US\$ 700 milhões na empresa para quitar parte de sua dívida, deixando o débito em cerca de US\$ 350 milhões.



Dados: Livro “A Embraer é nossa” / Revista do BNDES 37

Valor na privatização x Valor de mercado



Baseado em dados do Relatório Anual 2014 da Embraer

Para se ter uma ideia de como a compra foi um ótimo negócio para os novos acionistas, em 2014 o valor de mercado da empresa atingiu US\$ 6,8 bilhões de dólares. Isso significa que a Embraer vale hoje mais de 28 vezes o valor pago na privatização após um cálculo de correção.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

O mais interessante, no entanto, é observar a composição dos novos donos da empresa após a privatização. Na prática grandes grupos financeiros abocanham a maior parte da empresa. O banco de investimentos americano Wasserstein Perella ficou com 19,09% das ações, e o consórcio nacional Bozano Simonsen ficou com outros 40%.

Com a privatização e a abertura econômica os fornecedores nacionais passaram de 100 para apenas 40 empresas. Segundo dados do BNDES, em 2012 o número de fornecedoras baseadas no país havia caído ainda mais. Apenas 15 empresas se encaixam nesse perfil, o que representa 5% do total. Os outros 95% dos materiais são fornecidos por empresas estrangeiras que exportam para o Brasil.

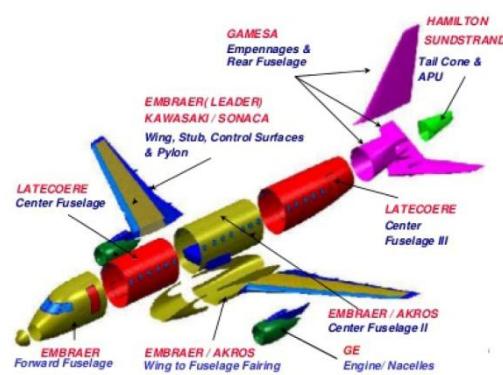
Novas oportunidades

Apesar da forte recessão do período anterior, havia um segmento do setor aeroespacial que apresentou recuperação e grande potencial de negócios: o mercado de aviação regional. O principal impulso nesse setor foi a renovação das aeronaves, através da troca dos modelos turboélice por jatos. Conquistar espaço nesse processo seria fundamental para a recuperação da Embraer e sua manutenção como uma empresa importante no mercado internacional.

A Embraer estava desenvolvendo seu primeiro jato, o ERJ-145, baseado em grande parte no projeto do turboélice Brasília, que já havia conquistado grande espaço e foi considerado pela Regional Airlines Association o avião regional mais utilizado no mundo, compondo a frota de 26 empresas aéreas em 14 países.

Com cinquenta lugares e voltado para o segmento de aviação regional, o ERJ-145 se mostrou superior ao seu concorrente direto no segmento, produzido pela Bombardier. No entanto, a empresa canadense possuía uma sólida reputação no mercado mundial e, principalmente, contava com o apoio do governo canadense nos campos comercial e econômico. Além disso, liderava o segmento de aeronaves comerciais até 120 passageiros. O desafio da empresa brasileira era enorme.

Parceiros e fornecedores da família E170/190



No desenvolvimento da aeronave a Embraer investiu um valor total aproximado de US\$ 600 milhões. Em 1987, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) havia liberado US\$ 350 milhões em financiamentos para a empresa. Após a privatização, o governo voltou a liberar recursos, aprovando um financiamento de US\$ 126 milhões para a produção do ERJ-145. Esses recursos, somados aos liberados antes da privatização foram fundamentais para a produção do jato, a partir de 1996.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

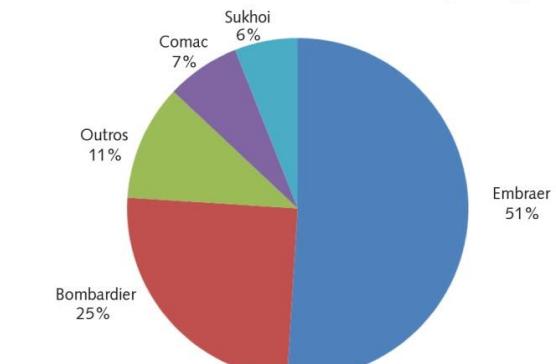
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Diferentemente da produção do Brasília, na qual a fuselagem era feita integralmente no país, a Embraer firmou “parcerias de risco” para fabricar o ERJ-145. A produção foi repartida com quatro grandes empresas: Gamesa (Espanha), ENAER (Chile), Sonaca (Bélgica) e C&D (Estados Unidos). Apesar de ter tecnologia e capacidade suficientes para produzir as aeronaves por conta própria, a Embraer preferiu dividir a responsabilidade (e seus lucros) com estas empresas. Desta forma, se tornou uma “montadora final” de aviões, importando praticamente todas as peças e componentes.

A aviação comercial

Em 1999 a Embraer começou a desenvolver sua nova família de jatos: Embraer 170, 175, 190 e 195, os chamados E-Jets, com capacidade de 70 a 118 passageiros. O programa para a produção dos E-Jets foi novamente através de parcerias de risco, com 16 grandes empresas do setor aeroespacial e envolveu mais de US\$ 850 milhões em investimento.

Mercado - Jatos comerciais até 120 passageiros



Investor Relations Book Embraer - Maio/2015

As primeiras vendas foram concluídas em 2003: o Embraer 170 foi adquirido pela US Airways e outros 100 jatos Embraer 190 foram vendidos para a Jet Blue Airways. A Embraer ganhava espaço no maior mercado mundial, o norte americano.

Juntamente com o sucesso das vendas do ERJ 145, as vendas dos E-Jets consolidaram a Embraer como uma das grandes no mercado aeronáutico e deram à empresa a liderança no segmento de aeronaves comerciais abaixo de 120 passageiros, cultivada por anos pela Bombardier. A análise dos pedidos firmes deste ano mostra que a empresa possui 51% de market share do mercado mundial no segmento. A Bombardier apresenta 25% enquanto Comac tem 7% e Sukhoi 6%. As outras empresas, como Mitsubishi, Boeing e Airbus possuem juntas 11% na divisão do mercado.

Os números confirmam o sucesso da família: ao todos foram entregues 1.137 E-Jets desde a sua criação até maio de 2015. Além disso, ainda existem 264 pedidos em backlog.

Somente estes resultados já seriam suficientes para mostrar que a Embraer não tem motivos para realizar o processo de desnacionalização. Demonstram, na verdade, o contrário. Com a nacionalização integral da produção a empresa poderia gerar milhares de postos de trabalho e contribuir com o desenvolvimento de tecnologia e capacidade produtiva no país. Esse objetivo faz parte, inclusive, dos planos de adensamento da cadeira produtiva no setor aeronáutico, um deles criado pelo governo federal, outro pela Embraer em parceria com a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) conforme veremos nos próximos capítulos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Os E-Jets E2 aprofundam a desnacionalização

Em 2013 a Embraer anuncia a criação da segunda geração da família Embraer 175/195, os chamados E-Jets E2. Assim como os modelos da 1ª geração, as aeronaves fazem grande sucesso no mercado, reforçando a posição de liderança da Embraer no segmento de jatos comerciais até 130 passageiros.

A previsão é de que as aeronaves entrem em operação nos anos de 2018 (E175/E-2), 2019 (E190/E-2) e 2020 (E195/E-2). Até maio de 2015, os E-Jets E2 já apresentavam uma demanda. Ao todo, 267 pedidos firmes confirmam o sucesso da segunda geração dos jatos. São 100 pedidos de E-175 E2, 77 pedidos de E190-E2 e 90 pedidos de E195-E2 além de 380 compromissos entre opções, direitos de compra e cartas de intenção.

Se o processo de desnacionalização já era forte na produção das aeronaves anteriores, ele se acelera ainda mais nos E-Jets E2. No projeto a Embraer passa a produção de várias peças e componentes que ainda eram desenvolvidas por fornecedores locais, para as mãos de empresas do exterior.

É o caso da fuselagem, fabricada até então pela Latecoere, em Jacareí, que será transferida para a empresa Triumph Aerospace, nos Estados Unidos.

Outro exemplo é a fabricação dos interiores das aeronaves Phenom 100 e 300 e da família Embraer 170/190, fabricados pela C&D, também em Jacareí. Neste caso a situação é ainda mais alarmante, pois a própria Embraer constituiu uma joint-venture no México, com a Zodiac Aerospace, para realizar a fabricação destes materiais, substituindo a C&D nos e levando parte importante da produção que abasteceria os E-Jets E2 para o México.

No final de 2014 a Embraer anunciou também a intenção de produzir a nova geração de jatos comerciais, os E-Jets E2, em sua fábrica de Évora, em Portugal. A empresa já possui duas fábricas de estruturas metálicas e materiais compostos na cidade. Além disso, é sócia majoritária da OGMA, localizada em Alverca.

A transferência da aviação executiva para os Estados Unidos

Com a intenção de diversificar suas operações a Embraer anunciou em 2000 sua entrada no mercado de jatos executivos. A primeira aeronave, a Legacy 600, foi entregue no ano seguinte.

Fornecedores e parceiros E-Jets E2

E-JETS E2 SUPPLIERS



Investor Relations Book Embraer - Maio/2015



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Em 2008 a Embraer finalizou a construção dos jatos Phenom 100 e Phenom 300, ambos voltados para a aviação executiva. No mesmo ano, teve início a construção de uma fábrica em Melbourne (Flórida), nos Estados Unidos. Sua inauguração aconteceu em 2011 e, aos poucos, a empresa começou a transferir algumas operações do setor de aviação executiva para esta unidade.

A primeira aeronave fabricada no local, no mesmo ano da inauguração, foi a Phenom 100. Que passou a ser produzida em série.

Em 2012 a Embraer assume o controle majoritário da subsidiária OGMA, com 65% das ações, em parceria com o governo português, que detém os outros 35%. Na unidade de Alverca são realizadas manutenções nas aeronaves da Embraer E170, E190, Legacy 600, Phenom 100. Também são produzidas peças e componentes para o avião militar KC-390.

Em 2013, a Embraer entregou seu primeiro Phenom 300 fabricado em Melbourne e iniciou também a produção em série deste modelo. Percebendo a movimentação da empresa, o Sindicato deu início a uma forte campanha contra a desnacionalização da produção de aeronaves.

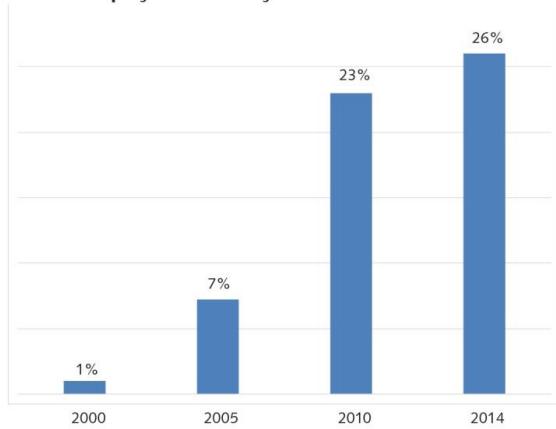
Ainda em 2013, o primeiro Legacy 650 foi fabricado na subsidiária HEAI, formada com a empresa estatal chinesa AVIC, e localizada em Harbin, na China. A primeira entrega foi realizada no ano seguinte.

O Phenom 300 se mostrou um grande sucesso e conquistou, por dois anos consecutivos, o título da General Aviation Manufacturers Association (GAMA) de aeronave executiva mais entregue: foram 60 unidades em 2013 e 73 em 2014.

Apesar das denúncias do Sindicato, a Embraer seguiu com sua política de desnacionalização. Em 2014, iniciou a construção de outra fábrica, também em Melbourne (Estados Unidos). Segundo a empresa, a intenção era que a nova unidade abrigasse a fabricação dos jatos executivos Legacy 450 e 500.

Há alguns meses o presidente de aviação executiva da empresa, Marco Túlio Pellegrini anunciou, através da imprensa, a intenção de transferir toda a produção dos jatos executivos Legacy 450 e 500 para a nova fábrica, construída em Melbourne, a partir de 2016. No mesmo ano, a empresa deve concluir também a transferência de toda a produção dos jatos Phenom para outra fábrica na mesma cidade.

Participação da aviação executiva na Receita



Dados: Relatórios Anuais da Embraer - 2000-2014

A evolução da Embraer no mercado de jatos executivos é notável. Em 2000, quando a empresa resolveu disputar o segmento, a aviação executiva representava apenas 1% da receita líquida da empresa. Após 13 anos,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

em 2014, a receita deste segmento representa mais de 26% da receita da Embraer, mostrando o acerto da política de diversificação de mercado.

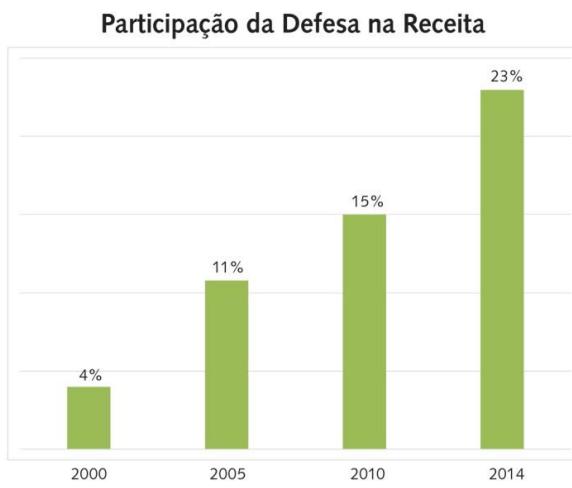
A projeção da Embraer para o mercado de jatos executivos no próximo período reforça a importância do segmento. Segundo o Investor Relations Book de maio deste ano, o potencial de mercado até 2024 é de 9.250 jatos, o que significa uma receita de até US\$ 265 bilhões.

Justamente por isso, nos causa estranheza a política de desnacionalização da produção. Com os movimentos realizados pela empresa, e como já foi admitida pelo presidente da aviação executiva, a intenção final é acabar com a aviação executiva no Brasil. Toda a produção será realizada no exterior. A nova sede da aviação executiva será nos Estados Unidos e todos os postos de trabalho ligados a este setor no Brasil serão fechados, deixando milhares de trabalhadores desempregados.

Essa política passa ainda por toda a cadeia produtiva do setor aeroespacial, impactando também os empregos indiretos, nas fornecedoras e parceiras, conforme denunciado no capítulo anterior.

O mercado de defesa

O mercado de defesa é outro segmento em que a Embraer apresentou um salto significativo. Se analisarmos o mesmo intervalo de tempo do gráfico anterior, o crescimento da importância do setor de defesa na receita líquida da Embraer é claro: enquanto em 2000, esse segmento representava apenas 4% da receita total, em 2014 esse percentual saltou para mais de 23%.



As primeiras aeronaves voltadas para o mercado de defesa produzidas pela Embraer foram o EMB 326 (Xavante), em 1971, e o EMB 312 (Tucano) em 1980. As duas aeronaves tiveram como principal comprador a Força Aérea Brasileira que encomendou 167 e 118 unidades respectivamente.

Na década de 80, o projeto que significou um salto no desenvolvimento de tecnologia militar, e possibilitou inclusive o lançamento da geração posterior de jatos, foi a parceria da Embraer com as empresas italianas Aeritalia e Aermacchi para a produção do caça AMX. Na época, a parceria previa a transferência de tecnologias importantes para o futuro da empresa, já que a Embraer estava entrando em um campo até então pouco explorado.

Em 1985 o AMX fez seu primeiro voo. Em 1988 as primeiras aeronaves da produção em série foram entregues na Itália. A Força Aérea Brasileira encomendou 54 unidades da aeronave.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

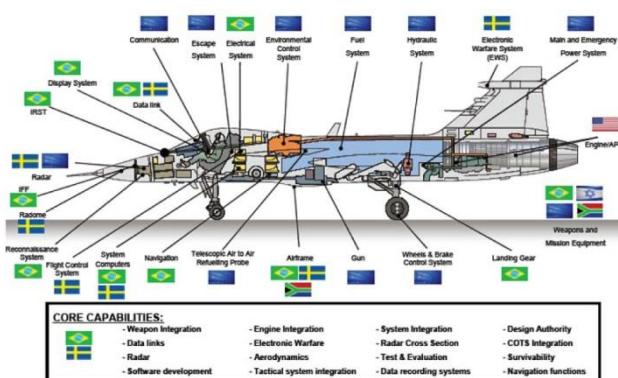
No fim da década de 80, com a intenção de participar de uma concorrência para o fornecimento de aeronaves de treinamento aos Estados Unidos, a Embraer cria o A-29 Super Tucano, uma versão modernizada do Tucano original que faz seu primeiro voo em 1993. Até maio deste ano foram entregues mais de 190 unidades desta aeronave. O backlog chega a 30 pedidos e a previsão da Embraer é que existe mercado para 300 aeronaves, que representam um investimento total de US\$ 3,5 bilhões.

Em 2014 a Embraer Defesa & Segurança fabrica seu primeiro Super Tucano no exterior, em parceria com a Sierra Nevada Corporation, na cidade de Jacksonville, nos Estados Unidos. O avião faz parte do Programa de Apoio Aéreo Leve (LAS) da Força Aérea Norte Americana (USAF), que prevê o fornecimento de 20 aeronaves em um contrato de US\$ 950 milhões. Segundo a própria Embraer, a produção destas aeronaves gera ao menos 50 empregos diretos e 1.400 indiretos no exterior.

Composição dos caças Gripen NG BR

Os Projetos FX e FX-2

Em 1996 o governo brasileiro dá início ao Projeto FX, com o objetivo de preparar a substituição dos caças Mirage III e F-5E que equipavam a FAB e tinham prazo máximo de utilização previsto até 2005. Após sucessivas mudanças e adiamentos, o programa é encerrado em 2005 sem que seja escolhida uma nova aeronave para substituir as antigas.



O governo Lula adquire, em 2006, 12 caças Mirage 2000C usados para substituir provisoriamente os caças antigos. Ao mesmo tempo, dá início às definições do Projeto FX-2, com novas especificações e uma nova concorrência para definir o caça supersônico que vai substituir a frota aérea existente. O projeto tem início em 2008.

Participam da concorrência final os caças F-18 Super Hornet, da Boeing (Estados Unidos), Rafale F3, da Dassault (França) e JAS-39 Gripen NG, da Saab (Suécia). No final de 2013, o governo e a FAB anunciam o caça Gripen NG como o vencedor do projeto FX-2. O contrato define a compra de 36 caças, que serão entregues à FAB entre 2019 e 2023, e tem um orçamento total de US\$ 4,5 bilhões que serão pagos somente em 2024.

Além disso, a Saab assinou um acordo de offset com o Comando da Aeronáutica (COMAER) que prevê 59 projetos com transferência de avançadas tecnologias para a indústria nacional. O valor estimado deste acordo, segundo o COMAER, é de aproximadamente US\$ 9,1 bilhões.

Na cadeira de produtiva do caça a indústria aeroespacial brasileira tem papel destacado. Fábricas como Embraer e Akaer são fundamentais, consideradas gestoras do projeto juntamente com a Saab. Outras como Mectron, AEL, Atech, Inbra e DCTA são



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

consideradas parceiras, enquanto Friuli e Winnstal, por exemplo, participam como fornecedoras.

O projeto prevê que a Embraer participe da fabricação de 8 aeronaves na Suécia que serão finalizadas no Brasil. Outras 15 aeronaves serão totalmente fabricadas no Brasil. Mais de 240 trabalhadores da Embraer, entre técnicos e engenheiros, ficarão na Suécia para participar do projeto.

Segundo o Comando da Aeronáutica, o projeto vai gerar 2300 empregos diretos no setor aeroespacial. A Embraer será beneficiada com 68% destes postos, o que significa um aumento de 1564 trabalhadores. Onde serão criados estes postos?

O Projeto KC-390

Fornecedores e parceiros KC-390

Com a necessidade de renovar as aeronaves de transporte militar C-130 Hércules, utilizadas pela FAB até então, o governo brasileiro deu início, em 2009, ao projeto para a criação de uma aeronave militar multiuso, o projeto KC-390.

O avião é o maior já fabricado no país e possui algumas vantagens sobre os concorrentes, como o próprio Hércules e o A400 Atlas: é uma aeronave multiuso, podendo ser utilizada para lançamento de cargas e tropas, reabastecimento em voo, combate a incêndios, pouso em pistas curtas e outras utilizações, além do transporte militar.

Segundo o blog do Planalto, seriam gerados até 1.300 empregos diretos, na Embraer, durante o período de desenvolvimento, entre 2009 e 2015, e mais de 2.100 empregos diretos durante o período de produção em série a partir de 2016. Esses dados, no entanto, contrariam os apresentados pelo Comando da Aeronáutica, que estima 1.430 empregos diretos durante o desenvolvimento e 1.060 durante o período de produção em série.

É interessante notar que se utiliza durante todo o tempo o argumento de que o projeto tem concepção e desenvolvimento 100% nacionais e que o conteúdo nacional estimado, segundo o BNDES, é de 60%, no entanto, uma verificação mais atenta nos contratos e subcontratos de fornecimento para a produção da aeronave derruba essa tese. Inclusive, até mesmo o COMAER explicita qual a parte do Brasil na produção do KC-390: peças primárias, células e montagem final na unidade de Gavião Peixoto, interior de São Paulo.

Os contratos de parceria envolvem a participação de empresas do Brasil, República Tcheca, Argentina e Portugal, no entanto, os subcontratos mostram a participação de empresas da Espanha, Alemanha, Reino Unido, França, Estados Unidos e Itália. Uma contradição em relação ao que Aeronáutica e governo divulgam.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

É importante destacar que parte das peças e componentes produzidos pela Embraer é da unidade de Évora, em Portugal. A OGMA, também foi beneficiada com um contrato de US\$ 460 milhões para fornecer partes do KC-390, levando mais uma parte do fornecimento da aeronave para o exterior.

A Força Aérea Brasileira encomendou 28 aeronaves que representam um investimento de R\$ 7,2 bilhões, sendo que R\$ 2,5 bilhões já foram pagos. O primeiro voo do KC-390 aconteceu em fevereiro deste ano e a primeira unidade da produção em série deve ser entregue em 2017. As cartas de intenções de compra de outros países somam mais 32 pedidos. A previsão de mercado da Embraer para o KC-390 até 2025 é de 700 aeronaves, em um investimento que supera US\$ 50 bilhões.

Com tanto espaço no mercado e investimento maciço do governo, não é possível que a Embraer continue criando empregos no exterior e assinando subcontratos de fornecimento com outros países. O governo concedeu importantes incentivos fiscais para a empresa e o BNDES tem grande participação na Receita Líquida, como veremos no capítulo seguinte. Não podemos aceitar que o governo permita e, pior, financie a desnacionalização de todo o setor aeroespacial e o fechamento de postos de trabalho no Brasil.

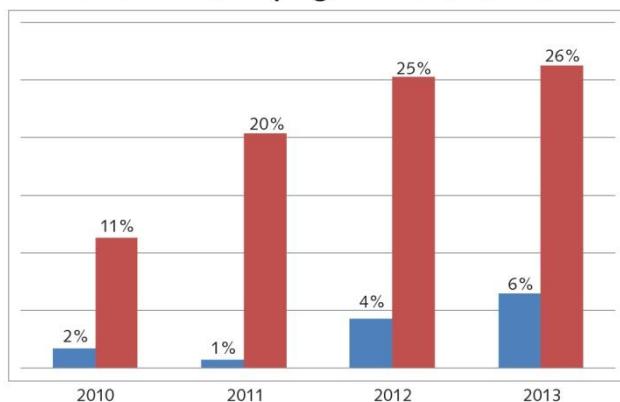
TRANSFERÊNCIA DE PRODUÇÃO E POSTOS DE TRABALHO

Passados quase 20 anos da privatização da Embraer, já não podemos dizer que a maior fabricante de aviões do país e a terceira maior do mundo é uma empresa genuinamente brasileira. Isso não apenas pela predominância de capital internacional, que assumiu seu comando após a privatização, em 1994, nem por ter trocado sua razão social de Empresa Brasileira de Aeronáutica para EMBRAER S.A., mas, sobretudo, porque a empresa está transferindo gradativamente sua produção para outros países.

Segundo o balanço financeiro da Embraer de 2014, o gasto total com os fornecedores e parceiros de risco atingiu R\$ 2 bilhões até o final do ano passado. No entanto, apenas R\$ 191 milhões foram direcionados aos fornecedores no país, ou seja, mais de 90% dos recursos foram direcionados a empresas no exterior.

Uma verificação simples nos relatórios anuais divulgados pela própria empresa deixa clara a estratégia para o próximo período: enquanto o crescimento dos postos de trabalho no país entre 2009 e 2013 é de, em média, 13%, no exterior este índice atinge 61%.

Crescimento emprego - Brasil x Exterior



Dados: Relatórios Anuais da Embraer - 2010-2013

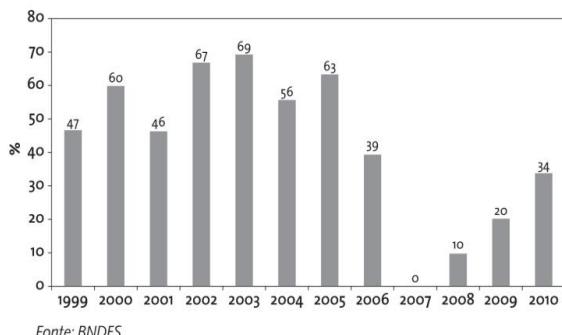


CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Ao final de 2009, apenas 901 trabalhadores atuavam no exterior. No final de 2013 este número saltou para 2.314. É importante lembrar que nestes números ainda não estão incluídos os trabalhadores de subsidiárias da Embraer. A Embraer possui 51% das ações da Harbin Embraer Aircraft Industry (HEAI), na China e 65% das ações da OGMA, em Portugal. Existem ainda joint-ventures como a formada com a Zodiac Aerospace no México. Essas e outras composições em países estrangeiros juntas empregam mais 2.370 trabalhadores. Dessa forma, ao menos 4.684 trabalhadores ligados à Embraer atuavam no exterior em dezembro de 2013.

Vendas da Embraer apoiadas pelo BNDES x Receita Líquida



Fonte: BNDES

A taxa de crescimento anual chega aos 26% ao ano nas unidades da Embraer localizadas no exterior. Já no Brasil, o crescimento percentual atingiu apenas 6% em 2013. Em 2014 a Embraer apresentou ligeira queda nos postos de trabalho, fechando o ano com 17.094 trabalhadores no Brasil e 2.073 no exterior, além dos empregados nas subsidiárias.

A AJUDA GOVERNAMENTAL

Conforme verificamos na história da Embraer, a empresa foi amplamente beneficiada por investimentos, isenções e incentivos fiscais do governo federal. Uma verdadeira ajuda para facilitar as vendas da empresa e garantir que sua Receita Líquida tivesse crescimento ano após ano.

No artigo “Embraer: um caso de sucesso apoiado pelo BNDES”, publicado na Revista do BNDES 37, de junho de 2012, Paulus Vinícius da Rocha Fonseca analisa a importância da entidade para o sucesso alcançado pela Embraer hoje. Um gráfico em especial mostra o quanto a Embraer é dependente dos financiamentos da entidade: em 2003, mais de 69% da Receita Líquida da empresa veio de desembolsos do BNDES para financiar suas vendas.

O gráfico segue até 2010, quando ao menos 34% das vendas foram financiadas diretamente pelo BNDES. Nos anos posteriores, os desembolsos do banco para o setor seguiram na casa dos bilhões, embora os relatórios apresentados por agrupamento de CNAE não permitam mensurar qual a porcentagem direcionada para a empresa.

É fácil confirmar, entretanto, que a Embraer figura sempre entre as maiores beneficiadas pelo banco. Somente nos últimos cinco anos, ao lado da construtora Odebrecht, abocanhou mais de 81% dos US\$ 12,3 bilhões destinados à exportação. Deste total, 40%, ou seja, US\$ 4,92 bilhões foram direcionados à empresa. Essa concentração levou o Ministério Público a investigar a legalidade dos empréstimos para essas empresas.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

No período, entre 2009 e 2014, a Embraer fechou 15 contratos de empréstimo com o BNDES. Dez para a venda de jatos a empresas norte-americanas e cinco para governos e empresas na Espanha, Argentina e Venezuela.

O próprio governo ainda possui parte da fabricante de aviões através do BNDES Participações e da Previ. Enquanto o BNDESPar detém 5,47% das ações, outros 7,82% estão com o fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil.

Mesmo essa forte ligação com o governo não impediu a demissão de 4.200 trabalhadores em 2009. O então presidente Lula (PT) fechou os olhos para as demissões, assim como Dilma faz agora com o processo de desnacionalização da produção do setor aeroespacial. O governo do PT não pode continuar conivente com a política da empresa de fechar postos de trabalho no Brasil, financiada com dinheiro público.

O BNDES e a cadeia aeronáutica

O BNDES é um forte parceiro da Embraer atuando através de algumas modalidades. A principal delas é o apoio às exportações das aeronaves através do Fundo de Garantia à Exportação.

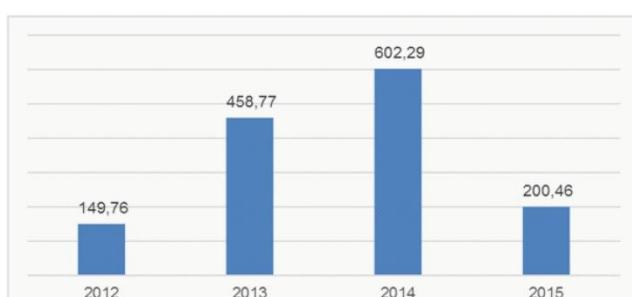
A definição da parceria entre BNDES e Embraer está descrita da seguinte forma, no site do banco:

“O BNDES já financiou a exportação de mais de 500 aeronaves da Embraer, 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 Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) que tem como missão a criação de postos de trabalho no Brasil e o fortalecimento da indústria nacional.”

O BNDES também concedeu um empréstimo de R\$ 1,4 bilhão para o desenvolvimento da nova geração dos jatos comerciais E-Jets E2 e do jato executivo Legacy 500.

A própria Embraer ressalta, em seu site, a importância da ajuda estatal nas exportações de suas aeronaves: *“De 2004 a 2014, cerca de 22% do valor total das entregas de nossas exportações na Aviação Comercial receberam apoio de créditos oficiais de Exportação do BNDES e do Fundo de Garantia à Exportação, ou FGE, um*

*Renúncia fiscal da desoneração da folha de pagamentos
Fabricantes de veículos de transporte, exceto automotores (em milhões)*



Fonte: Secretaria da Receita Federal do Brasil (até abril/2015)

fundo especial vinculado ao Ministério das Finanças e administrado pelo BNDES para incentivo às exportações. Em 2013 e 2014, aproximadamente 43% e 47% de nossas entregas de Aviação Comercial, respectivamente, foram apoiadas pelo programa brasileiro ECA”.

O BNDES também destina recursos para apoiar a chamada P&D, pesquisa e desenvolvimento de novos produtos na área de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

aviação e componentes aeroespaciais. A Embraer também ressalta a parceria em seus materiais:

“Em março de 2011, firmamos algumas linhas de crédito com o BNDES no valor agregado de US\$ 227,6 milhões, como apoio às despesas com pesquisa e desenvolvimento da aeronave Legacy 500, incluindo estudo conceitual, projeto e desenvolvimento, valor que foi parcialmente desembolsado em 2012. A linha de crédito tem juros conforme a taxa TJLP mais 1,92% e 3,5% a 4,5% ao ano e é totalmente garantida por penhor de determinadas máquinas e equipamentos e por uma carta de crédito bancária alternativa. A linha de crédito é reembolsável de maio de 2013 a abril de 2018. Em 31 de dezembro de 2014, US\$ 112,1 milhões permaneciam pendentes em nossas linhas de crédito junto ao BNDES (...).”

Desoneração da folha de pagamentos

Outra forma de garantir apoio estatal à Embraer é através de incentivos e isenções fiscais. E o governo não tem poupado esforços nesse sentido. Desde 2012 a Embraer vem sendo fortemente beneficiada pela Desoneração da Folha de Pagamento. O total da renúncia para a classe de atividade econômica a que pertence a Embraer foi de R\$ 1,1 bilhão. Estimamos que deste total, 70% tenha sido apropriada pela Embraer, o que resulta num apoio de R\$ 987 milhões no mesmo período.

Com tantos incentivos, isenções e participação do governo brasileiro, através dos empréstimos do BNDES, e contendo parte das ações da Embraer com o BNDESPar e a Previ, não podemos permitir que a empresa siga com a política de desnacionalização que ameaça o emprego de milhares de trabalhadores enquanto cria novos empregos no exterior. Esse processo contraria, inclusive, a política de adensamento da cadeia produtiva do setor aeroespacial, apoiada pelo governo. É preciso impedir a desnacionalização e retomar o papel estratégico que a Embraer teve enquanto estatal. Somente desta forma vamos manter os empregos e garantir a soberania do país em um setor que possui importância vital.

CONCLUSÃO

O Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região representa parcela significativa (53%) dos trabalhadores brasileiros empregados na fabricação de aeronaves, peças e manutenção de aeronaves. No município de São José dos Campos localiza-se a maior planta da Embraer com mais de 12 mil trabalhadores. Essa empresa, segundo a visão do Sindicato, deveria incentivar a formação, adensamento e internalização da cadeia produtiva aeronáutica em território brasileiro, gerando empregos de qualidade.

Apesar disso, como verificamos, a Embraer tem acelerado a contratação de trabalhadores no exterior, com um crescimento de 61% nos últimos quatro anos, além de transferir toda a produção de aeronaves executivas, como o Phenom 100 e 300 e os Legacy 450 e 500 para o exterior.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Além disso, já demonstrou o desejo de transferir a produção dos E-Jets E2 para a unidade de Évora, em Portugal e fechou parcerias e subcontratos com vários fornecedores do exterior para a produção da aeronave militar KC-390.

O governo federal, que garante financiamentos e incentivos à Embraer, assiste ao fechamento de milhares de postos de trabalho no Brasil e a abertura de outros milhares no exterior sem tomar nenhuma providência para defender os trabalhadores.

Diante deste grave quadro de desnacionalização da cadeia produtiva, o Sindicato dos Metalúrgicos de São Jose dos Campos e Região traz esta denúncia e cobra o apoio do governo e dos parlamentares para evitar esta situação. Neste sentido, apresenta algumas propostas:

Propostas do Sindicato

1. Realização de Audiência Pública sobre o tema na Câmara dos Deputados e Senado Federal;
2. Acesso às informações do MIDIC sobre importações e exportações da Embraer e suas parceiras;
3. Que empresas do setor de defesa cumpram o Decreto 7.970/2013, que orienta procedimentos em relação às compras de matérias militares;
4. Condicionar qualquer tipo de empréstimo de órgão público à exigência de contra partida de geração de emprego e transferência de tecnologias às empresas brasileiras.
5. Colocar o BNDES a serviço do desenvolvimento da cadeia produtiva do setor aeronáutica no país.

Não a desnacionalização da Embraer!

Diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos de São Jose dos Campos e Região - CSP-Conlutas