

GOLPE CONTRA O ESTADO

O anúncio da fusão entre Embraer e Boeing é mais um sinal da afronta que o golpe impõe contra a soberania nacional. Uma fusão que será assimétrica, sacrificando os interesses nacionais. Estaremos diante de mais uma venda dos interesses nacionais por um governo que apequena a soberania do país e fica de cócoras diante dos interesses dos grandes players do tabuleiro geopolítico e geoeconômico global

A EMBRAER ENTRE INTERESSES COMERCIAIS E INTERESSES NACIONAIS

No final de 2017, o anúncio de uma possível fusão entre a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) e a The Boeing Company USA (Boeing) foi apresentado pelos CEOs das duas companhias de maneira bastante sucinta com relação aos termos das conversações e negociações em curso. Nesse início de ano, novas notícias indicam que tal fusão acontecerá, entretanto, como ambas as empresas estão diretamente envolvidas em projetos estratégicos de seus respectivos países, esse é provavelmente mais um sinal da afronta que o golpe em curso impõe contra a soberania nacional.

Tal processo tem sido apresentado à opinião pública como uma mera decisão empresarial de mercado. No último trimestre de 2017, a canadense Bombardier se associou à francesa Airbus, intensificando a concentração de mercado em um segmento já bastante oligopolizado. Segundo os argumentos oficiais, a aproximação entre a Boeing e a Embraer estaria inscrita no objetivo de as duas empresas não perderem *market share* na linha de aviões comerciais e executivos.

No entanto, a própria Embraer já abriu processo

junto à Organização Mundial do Comércio (OMC) questionando o apoio do governo canadense à Bombardier, enquanto a Boeing pressiona o Congresso dos Estados Unidos para a aprovação de uma tarifa de até 300% sobre os jatos fabricados e importados da canadense.

Em fevereiro de 2018, durante a realização de um evento do setor, o Singapore Airshow, a Embraer apresentou uma perspectiva de crescimento de longo prazo anunciando a previsão de mercado para a região da Ásia-Pacífico. A empresa estima que, nos próximos vinte anos, as linhas aéreas encomendarão cerca de 10.550 novas aeronaves no segmento de até 150 lugares - sendo que praticamente 1/3 do mercado, isto é, 3.010 aeronaves, é a fatia potencial da empresa brasileira.

Tamanha movimentação político-econômica, combinada a resultados e potenciais promissores, dá indícios de que não se trata apenas de uma questão de mercado, mas de um problema que envolve dimensões geoestratégicas e nacionais mais amplas.

O Ministério da Defesa no Brasil também tem se

abstido de aprofundar explicações sobre o assunto, tendo se limitado a afirmar, em dezembro de 2017, que o controle acionário da empresa brasileira não será colocado em risco, dada a intenção do governo de se manter como portador prioritário das ações, com poder de veto em decisões estratégicas da companhia, as chamadas *golden share*.

A proposta mais recente apresentada pelas partes envolvidas nos diálogos, em fevereiro de 2018, sinaliza a construção de uma terceira companhia oriunda da fusão de determinada cota dos capitais das duas empresas, Boeing e Embraer, deixando fora do negócio as respectivas áreas de Defesa e Segurança. Nada garante, no entanto, que todo o investimento feito pelo governo brasileiro na Embraer será resguardado com a junção das companhias, de modo que tal empreendimento pode gerar uma confusão geopolítica e geoeconômica.

A opacidade da transação deixa dúvidas sobre os impactos que a fusão pode causar do ponto de vista macroeconômico, isto é, na balança comercial, na redução do número de empregos e na perda de capacidade tecnológica brasileira; e, do ponto de vista geoestratégico, na fragilização aeroespacial do país e na vulnerabilidade da defesa e da segurança nacional.

Tais preocupações não são meros detalhes, já que a Embraer é a principal exportadora de bens de alto valor agregado do país; em 2017, o item aviões gerou uma receita total de mais de 3,5 bilhões de dólares para a balança comercial brasileira, correspondentes a cerca de 2% das exportações totais do Brasil. Mais ainda: as aeronaves ocuparam a 14^a posição no ranking da pauta exportadora brasileira e o terceiro lugar na lista de vendas externas de produtos industrializados (os dados são do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços).

Considerando as aeronaves vendidas pela empresa brasileira ao longo da última década, 48% foram aviões executivos, 45% aviões comerciais, 14% aviões militares e 1% aviões agrícolas, tendo sido comercializados para países como Estados Unidos, China, Japão, Países Baixos e Azerbaijão; além disso, houve a participação da empresa em projetos para a construção de peças e na oferta de serviços para o conjunto da área aeroespacial,

contando com cerca de dezoito mil trabalhadores, tais dados são da própria Embraer S/A.

A companhia brasileira também participa de programas estratégicos que vão além da fabricação de aeronaves, como: o Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE), com o Ministério da Defesa e o das Comunicações, que visa ao desenvolvimento de meios de lançamento e de estações de controle para plataformas espaciais, como satélites de comunicação, sensoriamento remoto e coordenadas geográficas; o Projeto F-X2 (Gripen NG), com a Aeronáutica do Brasil, que busca o reequipamento da frota de aeronaves de caça supersônicas, substituindo as aeronaves Mirage 2000 pelas aeronaves suecas JAS 39 Gripen NG; e o desenvolvimento de tecnologias para o submarino à propulsão nuclear com a Marinha do Brasil.

A Embraer nasceu em 1969 como parte constitutiva de um tripé que deveria ser responsável pela política aeroespacial e de defesa no país, em parceria estratégica com a Força Aérea Brasileira (FAB) e com o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), transformando a cidade de São José dos Campos (SP), o Vale do Paraíba e o Brasil em referência na produção de aeronaves. Em 1994 a empresa foi privatizada, desde então ela tem oscilado entre os interesses dos acionistas, expressos nas diversas reestruturações societárias ocorridas a partir dos anos 1990, e entre os interesses da soberania, materializados na Lei 12.598/12 que resguarda a Embraer como empresa estratégica na área de defesa nacional. No atual governo Temer, é forçoso dizer, o pêndulo pró-mercado tem prioridade de anos-luz sobre a dimensão pró-Estado e de defesa da soberania nacional.

É importante lembrar que a Boeing, por seu turno, é parte constitutiva do complexo industrial-militar norte-americano e um instrumento fundamental das políticas aeroespacial e de defesa desse país, além disso, é a maior exportadora individual por valor dos Estados Unidos.

A trajetória da Boeing guarda intensa proximidade com a história de expansão e de conquista hegemônica dos Estados Unidos. Na Primeira Guerra Mundial, a empresa foi responsável pelo fornecimento de hidroaviões para a marinha norte-americana; no

intervalo entre as duas grandes guerras, tornou-se a principal parceira do United States Army Air Service nos projetos de feitura de aviões caça e, durante a Segunda Guerra Mundial, foi a empresa que construiu o maior número de bombardeiros B-17 e B-19, chegando a vender mais de 350 aeronaves por mês às forças armadas norte-americanas.

Entre um conflito bélico e outro, nos efêmeros intervalos de paz internacional do século 20, valendo-se das aeronaves excedentes das guerras, a Boeing foi consolidando suas atividades comerciais, criando, por exemplo, os primeiros aviões para transporte unicamente de passageiros e a primeira frota de aeronaves para o serviço de correios.

No período da Guerra Fria, a empresa consolidou-se como uma das maiores fornecedoras de unidades, peças, serviços e suprimentos aéreos para os projetos estratégicos norte-americanos; esteve presente no Programa Apollo e no conjunto das missões espaciais coordenadas pela Nasa, que levaram o homem à lua; atuou na Guerra do Vietnã com o fornecimento de jatos e caças ao longo de todo o conflito. Quando o primeiro desses projetos foi concluído e o segundo experimentou um revês diante da redução do investimento dos Estados Unidos em defesa, a Boeing, uma vez mais, redirecionou seus negócios para a aviação comercial e privada, lançando seu primeiro e famoso modelo de quatro motores, o Boeing-747. Por fim, como

não poderia ser diferente, assim como esteve presente nos principais capítulos da “guerra espacial”, na segunda metade do século 20, a empresa atuou como participante ativa na chamada “guerra contra o terror”, no início do século 21.

Tal trajetória não deixa dúvidas: apesar de ser formalmente uma empresa privada de capital aberto, a Boeing atua como uma empresa paraestatal, associada aos principais projetos estratégicos do governo norte-americano. Isso porque a face comercial da companhia se subordina à sua face militar, exatamente por isso a empresa se apresenta em seus documentos prioritariamente como uma “corporação de desenvolvimento aeroespacial e de defesa” e não como uma “empresa fabricante de aviões comerciais, executivos, agrícolas e militares”, como é o caso da Embraer, na qual a face militar se subordina aos seus interesses comerciais.

A provável fusão entre ambas, se ocorrer, será certamente assimétrica e, uma vez mais, a elite no poder terá resguardado seus interesses comerciais de curto prazo, sacrificando os interesses nacionais de longo prazo. Se consumada a operação, estaremos diante de mais uma venda dos interesses nacionais por um governo que apequena a soberania do país e fica de cócoras diante dos interesses dos grandes *players* do tabuleiro geopolítico e geoeconômico global.