



# Aprovação pelo CADE da fusão Embraer/Boeing. Transparência é essencial. Uma retrospectiva.



É tempo de colocar a questão da Embraer em pratos limpos, cuidar da montanha de dinheiro público investido na Empresa, evitar terminantemente sua evasão e prevenir que a finalidade desse investimento seja preenchida. É a nossa Economia que precisa ser destravada, não a dos outros (...). (Queira ver em [onairnunesblog.com](http://onairnunesblog.com) o artigo de 04 de Outubro de 2017 combinado com os artigos de 19 de Junho de 2018 e 28 de Março de 2012, sumarizados no artigo de 02 de Janeiro de 2019)

Cogita-se dividir a Embraer com o exterior, ultrapassamos a fase dos balões de ensaio. A indústria aeronáutica é estratégica. Onde serão de fato tomadas as decisões sobre os destinos da Empresa? O grau de desnacionalização do nosso parque industrial é assustador. A prática tem sugerido medidas para que o Brasil não se equipe, para que os brasileiros não constituam meios de defesa; chegará o tempo de serem enxotados do seu próprio país? Não é piada, tremo ao pensar nisso, não jogados no mar, necessariamente, mas confinados no que temos de mais árido e inóspito, as melhores regiões e cidades reservadas para usufruto de gentes especiais, as gentes não especiais reservadas para as funções inferiores, a serem especificadas pelas gentes especiais e seus *experts*. Isso é fantasia, alucinação, teoria da conspiração, chavões usados sempre que alguém toca em pontos sensíveis? É vedado à população em geral pensar nessas coisas? Tenta-se impedir sejam ditas, divulgadas, consideradas, comentadas? O blog tem histórias *personais* interessantíssimas a contar nesse sentido. De hoje, de ontem, de dias, meses atrás. E para variar, este texto está sendo *raqueado* da forma costumeira. A internet já começou a apresentar problemas (Queira ver o artigo de 19 de Fevereiro de 2018 combinado com o artigo de 28 de Junho de 2018).

O desenvolvimento econômico tem seus limites e condicionamentos. As tecnologias realmente valiosas são reservadas por quem as detém para um futuro à vista, perfeitamente previsível, quase deparável. Muito mais do que de ordinário se propaga, as Economias mais avançadas estacionaram pela ausência de meios para se expandirem no ritmo do crescimento das suas populações e isso gerará consequências, chega, mesmo, a parecer um caminho sem volta. Os países de grandes Economias não estão acumulando tanto poder para nada. (Queira ver o artigo de 20 de Setembro de 2015 combinado com o

artigo de 26 de Setembro de 2016).

Nenhuma Empresa pública recebeu 20 (vinte) bilhões de Reais de dinheiro público em investimentos diretos extra-operacionais, nem movimentou desembaraçadamente sua conta de empréstimos junto a banco público, totalizando ambas as operações financeiras cerca de 70 (setenta) bilhões de Reais, para depois propor-se jogar-se nos braços de uma Empresa estrangeira por qualquer coisa como 20% (vinte por cento) desse valor, sem contar o seu valor intrínseco e patrimonial, incluindo-se aqui, por suposto, tudo o que representa valor em sua estrutura. Procure saber de que Empresa o blog está falando.

Além de investimentos diretos de dinheiro público na Embraer, via KC-390, a empresa, no ranking dos 50 (cinquenta) maiores clientes do BNDES, está em segundo lugar, atrás apenas da Petrobras, ultrapassando a movimentação da sua conta de empréstimos, ou financiamentos, a casa dos 49 (quarenta e nove) bilhões de Reais ou 12.785 (doze bilhões, setecentos e oitenta e cinco) bilhões de dólares ao câmbio de R\$3,80 (três Reais e oitenta centavos) de ontem, terça-feira, 22. Dinheiro do BNDES é dinheiro público; o maior acionista do banco é o Tesouro Nacional. Ninguém fala da enxurrada de dinheiro público na Empresa, nada se noticia, assim como não se tem a menor notícia do tratamento que vem sendo dado ao saldo devedor da conta nessa estranha negociação Embraer/Boeing, na qual o conceito de *joint-venture* está descaracterizado. O que se tem, de fato, na hipótese, é uma operação de compra e venda; numa operação desse tipo, o passivo da empresa comprada não pode ficar fora do equacionamento do negócio, ou, simplesmente, ignorado, ser jogado às calendas. Estamos falando de dinheiro do Contribuinte brasileiro, do qual alguém se beneficiou, devendo, portanto, objetiva e claramente definir-se as responsabilidades pelo passivo existente. Sem falar-se de impedimentos outros, já discutidos. O BNDES informa em seus sites sobre os empréstimos que faz e a quem empresta, (Queira ver os artigos de 23 e 30 de Janeiro de 2019).

A Embraer é criatura da atividade oficial aeronáutica brasileira; nasceu da visão acurada de ter no país a produção de aviões de treinamento, de transporte e de combate, um projeto de longo prazo cuja essencialidade não deveria, como não deve ou deverá jamais ser afastada. Deixando de ser oficial transforma-se em alvo e presa fácil da paciente capacidade de articulação e econômica que com o passar dos anos chegou ao tempo de não permitir o exercício para dentro da cláusula Golden Share, quer pelos efeitos econômicos, quer pelos efeitos estratégicos. É necessário fixar em demonstrativos contábeis analisáveis de plano a totalidade dos investimentos de dinheiro público no KC-390, a ultrapassar os 5 (cinco) bilhões de dólares — volume de dinheiro igual ou maior do que o valor envolvido nas negociações de compra de toda a Embraer —, assim como é necessário fixar o retorno desse investimento. Não há nenhuma razão para que tal retorno se corporifique por inteiro em benefício de empresas particulares, a nacional e a estrangeira, esta com nenhuma contribuição fundamental de suporte à criação, planejamento, desenvolvimento e produção da aeronave. O KC-390 existe porque projetos, desenvolvimento e produção foram sustentados com o dinheiro do Contribuinte brasileiro. O avião pertence à FAB, assim como os Caças já em linha de montagem e absorção de tecnologia de produção, que não pode ser interrompida. E pertencendo à FAB pertence às Forças Armadas. Os especuladores saíram a campo, o preço das ações da Embraer entraram em curva ascendente movida por forte movimento de compra. Grandes lucros se desenham graças ao investimento de dinheiro público, para todos, menos para o Estado Brasileiro. Os especuladores só estão preocupados com os seus

próprios lucros, o país não lhes interessa, absolutamente. É natural, provável, quase previsível que o Congresso, no reinício dos trabalhos, em Fevereiro, ponha o foco nas negociações Embraer/Boeing. Embraer tem uma apreciável carteira de pedidos, inclusive do KC-390, é líder nos segmentos de mercado em que atua, não pode estar em dificuldades tantas que justifiquem sua desnacionalização. Se estiver, induzem-se automaticamente uma conclusão e uma medida:

(1) Cai por terra fragorosa e definitivamente o mito da eficiência privada, que, diga-se de passagem, foi tornada mito para revestir e sustentar interesses sabe lá Deus até que ponto confessáveis;

(2) Se a situação da Empresa é a tal ponto ruim, a consequente natural é que a Embraer Defesa & Segurança passe para o domínio oficial por conta dos investimentos que levaram à sua constituição, nela mantendo-se o KC-390 e os Caças, perfeitamente viável que a operação constitua o embrião de um complexo industrial-militar gerido pelas Forças Armadas conforme a natureza do produto e locado no organograma do Estado Maior das Forças Armadas. Essa medida daria em definitivo à matéria o caráter de Questão de Estado, eliminando completamente a possibilidade de interferências alienatórias de qualquer natureza ou origem. Não fosse parte de um projeto oficial, o nosso submarino de propulsão nuclear sobreviveria? O Congresso tem a responsabilidade crucial de fiscalizar, esse é um assunto de altíssima prioridade nacional (Queira ver o artigo de 16 de Janeiro de 2019).

A China, independentemente dos demais países e continentes, graças ao seu gigantesco plano de ampliação das vias aéreas do país e construção de aeroportos regionais, será nos próximos 20 (vinte) anos um poderoso mercado consumidor de aeronaves de todos os tipos. China é Brics. Para que precisa a Embraer de ajuda da Boeing, quando esta empresa luta com questionamentos seríssimos relativamente a recentes acidentes aéreos? Depois, considerada cruamente a questão, a concorrente da brasileira é a canadense, não a francesa! A fusão das duas últimas, a ser devidamente situada e conceituada, é problema da Boeing, não da Embraer.