

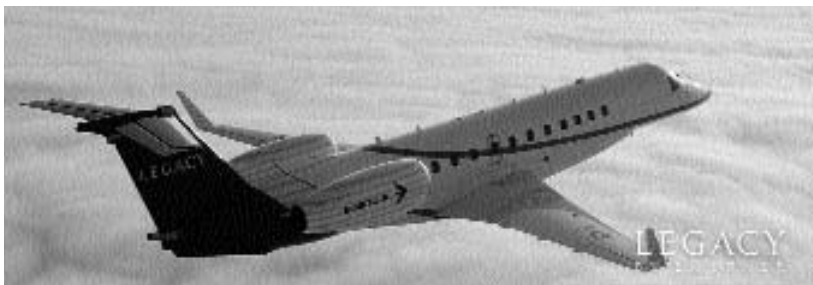
País é o quarto maior fabricante do mundo e dá muito trabalho aos concorrentes

## Aviões made in Brazil

TEXT: MARIA MENNER

**“Balança mas não cai” foi um famoso programa humorístico na televisão brasileira. A música de abertura e o programa parecem ter sido uma metáfora e visão futura do que seria para sempre a economia do Brasil.**

Foto: Embraer



O gigantesco País não cai porque, além de usar a criatividade e empréstimos externos, consegue equilibrar internamente as suas contradições. Um exemplo disto: tem desemprego e pobreza de um lado, e do outro, é um dos maiores fabricantes de aviões de pequeno porte do mundo, com tecnologia altamente sofisticada.

A aeronave foi o segundo produto brasileiro mais exportado em 2002; o primeiro nos anos de 2001 (US\$ 2,897 bilhões), 2000 e 1999. A boa performance numérica do setor vem contribuindo entre 36% e 50% do valor líquido da balança comercial. Além disso, consolidou-se a posição estratégica da fabricante Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica) no mercado mundial. Sua carteira de pedidos tem entregas previstas até o ano de 2005, numa média de 140 aeronaves por ano. Entre os seus clientes estão países como EUA, Suíça, Polônia, Austrália, China, Holanda e França.

O curioso é que quanto mais forte foi a tempestade em alguns países, mais azul tornou-se o céu de brigadeiro para a indústria aeronáutica brasileira. Explica-se: os atentados de 11 de setembro nos EUA – principal mercado brasileiro – fez com os americanos, paralisados pelo medo, perdessem o interesse por viagens de longa distância, priorizando viagens curtas. Azar para uns, sorte para outros. As grandes companhias aéreas mergulharam em devastadores prejuízos financeiros, e demissões em massa tornaram-se rotina no segmento. Já para companhias que trabalham com

aviões menores, houve um significativo aquecimento no mercado de vôos regionais. Empresas como a American Eagle, Continental Express e Atlantic South-east passaram a ter vôos bastante concorridos. A demanda cresceu a ponto de estimular, por exemplo, a Chautauqua

Airlines a comprar alguns aviões brasileiros. A empresa americana tem acordos compartilhados de transporte de passageiros com a American Airlines, a Delta Air Lines entre outras. No Brasil, o número de demissões foi grande nas empresas que transportam passageiros, e pequeno no seu maior fabricante. Aliás, o primeiro dos 22 jatos brasileiros encomendados pela Chautauqua foi entregue em outubro passado. Só nos EUA, que tem 91 empresas aéreas regionais, a Embraer ocupa 15,9% do mercado e a Chautauqua possui mais de 50 aviões da marca brasileira.

Porém, os atentados de 11 de setembro exigiram também mais atenção e melhoria no sistema de defesa de todos os países do mundo. Eis aí outra especialidade da indústria aeronáutica brasileira: jatos para ações militares. Há que ser lembrado que o Brasil possui o maior empreendimento de defesa e controle do espaço aéreo do mundo: o famoso Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam), onde aviões de última geração compõem o grande arsenal de defesa da floresta Amazônica.

Cerca de 20 forças aéreas no exterior (entre elas Grã-Bretanha, Egito, França, Colômbia e República Dominicana) operam as aeronaves made in Brazil. A aposta brasileira no crescimento do nicho militar, tem provocado o desenvolvimento de modelos de aviões para alerta aéreo antecipado, para sensoramento remoto, para patrulhamentos marítimos e guerra anti-submarina, além da versão leve de ataque do modelo Super Tucano.

Já na renovação da frota do próprio País, a Força Aérea Brasileira (FAB) terá o modelo Mirage 2000-5BR produzido em parceria com a Dassault.

Na lista de sorte e azares, a desvalorizações do Real teve e tem o seu lado compensador. Aumentou o valor das importações de peças para se construir as aeronaves, entretanto, como 97% das receitas da Embraer são em dólar, melhorou-se assim a sua margem bruta de ganho. O seu endividamento é de R\$ 2,1 bilhões, mas numa subtração entre despesas e receitas, o que ficou para a empresa no último trimestre, segundo o balanço de setembro, foi um caixa líquido de R\$ 845,9 milhões, valor 17,4% menor do que o resultado do segundo trimestre deste ano (R\$ 1,032 bilhão). Em compensação, ela tem ainda a receber de seus devedores R\$ 1 bilhão. Outro momento positivo para o segmento, é a atual vigorosa abertura da China para o capitalismo. O aumento de 11% do movimento aéreo, em apenas 8 meses, e a expectativa de que o populoso país compre em torno de 400 aviões em 10 anos, motivou uma tacada de mestre da indústria brasileira: montar uma fábrica do jato ERJ-145 dentro da própria China, numa joint-venture com a Aviation Industry Corporation. As peculiaridades da sua política e cultura, o Brasil já conhece, e isso não só por causa dos milhares de chineses que vivem no País. Mas sim, porque a indústria brasileira tem um escritório, um centro de distribuição e cinco jatos China. Mas o trajeto até lá não foi muito fácil, houve uma acirrada disputa travada entre algumas empresas, dentre elas a canadense Bombardier.

### Mas porque os aviões brasileiros fazem tanto sucesso?

Em linhas gerais, suas peculiaridades mais destacáveis são a alta tecnologia e o preço. Leia-se: aeronaves com capacidade de assentos que variam de 30 a 120 lugares, divisão equilibrada entre o espaço dos passageiros e o da bagagem (mais conforto). Eles comportam-se bem em pistas pequenas, viajam longos trechos sem precisar abastecer (ou abastece-se pouco em rotas com paradas mais frequentes), projetos desenvolvidos em tempo recorde, facilidade e baixo custo de manutenção (em caso

de defeitos). Preços acompanhando boas condições de pagamento e motor com baixa emissão de poluentes. Estes pequenos detalhes, somados a outros fazem com que o Brasil seja o 4. Maior fabricante do mundo, num mercado que vem crescendo mês a mês, em todas as direções do Globo, inclusive na na própria América Latina. Sua posição no ranking mundial é precedido por Boeing, (1. Lugar), Airbus (2.) e Bombardier (3.).

E por falar em Bombardier, ela é a líder do mercado nos EUA, ocupa uma fatia de 22,3%, e é a principal concorrente da Embraer. A disputa entre as duas fabricantes é algo como dois leões famintos, numa selva disputando um suculento pedaço de carne. O exemplo mais recente foi concluído depois de se arrastar por mais de cinco anos. A companhia americana Air Winsconsin queria aumentar sua frota em 150 jatos. Abriu a concorrência e começou então a guerra. Duelos lá e cá, venceu a Bombardier. Mas por pouco tempo. O Brasil sentiu-se injustiçado com a derrota e levou o caso para a Organização Mundial do Comércio (OMC). O governo brasileiro acusava o governo canadense de dar subsídios às exportações da Bombardier e seus 150 jatos, prejudicando assim as vendas dos jatos brasileiros. Seguiram-se acusações, atritos diplomáticos entre os dois países e por fim ameaças de retaliações econômicas de vários produtos canadenses exportados parte o Brasil, como maquinário, papel e celulose e fertilizantes. Por fim, os árbitros da OMC concluíram que os subsídios no valor de US\$ 1 bilhão do Canadá à sua fabricante foram ilegais e realmente prejudicaram o Brasil. O governo brasileiro espera ser ressarcido, de alguma forma, nos US\$3,36 bilhões que deixou de ganhar. E o governo canadense aceita que os seus produtos sejam retaliados, mas apenas parcialmente. A mais recente disputa entre Brasil e Canadá foi para ver quem forneceria 21 aeronaves de 70 assentos para a companhia aérea nacional da Polónia, a LOT. O Brasil fez sua proposta no valor de US\$ 500 milhões para os modelos ERJ 170/190. A Polónia parece ter gostado, mas de repente tudo começou a andar para trás. Chegou-se a dizer que o governo canadense estaria ameaçando retirar investimentos do país, caso não fossem comprados os aviões da Bombardier.

Um outro concorrente de peso, mas na aérea militar, são os EUA. E foi grande a confusão, iniciada também em outubro passado, envolvendo as américas. A Colômbia



Embraer  
Legacy

resolveu expandir e modernizar a sua frota, que ainda utiliza os velhos jatos Cessnas famosos na guerra do Vietnã. O País demonstrou interesse em comprar 40 aviões brasileiros Emb-314, que são para ataques leves, ideal em regiões de selva e montanha. O foco são as missões antiguerrilha contra as Forças Armadas Revolucionárias (Farc). As conversas avançavam. Os EUA, interessados em vender os seus cargueiros C-130 Hércules, que decolam em qualquer tipo de pista, demonstraram por escrito, a insatisfação com o comportamento da Colômbia, a quem ajudam financeiramente. Resultado: o governo colombiano disse que apenas cogitou adquirir as aeronaves brasileiras. A Comissão de Relações Exteriores da Câmara, do Brasil, aprovou um movimento de solidariedade à Colômbia, por estar sendo pressionada a comprar dos americanos, os aviões que parece não desejar. E Fernando Henrique Cardoso disse que vai lutar até o fim para fazer valer o desejo do vizinho. O valor da compra está estimado em, no mínimo, US\$ 234 milhões.

Além da aviação comercial e militar, um outro segmento no qual a indústria aérea brasileira está investindo é no corporativo. Estão sendo desenvolvidos jatos para executivos de empresas e do governo. Mais de 60 exemplares do modelo já foram produzidos. Porém, a maioria dos componentes usados nas aeronaves produzidas no Brasil são importadas. O que faz com que a Embraer seja uma das maiores importadoras do País. Bom para seus parceiros internacionais, como por exemplo a Alemanha. Da junção entre a empresa e a Liebherr Internacional nasceu a ELEB- Embraer Liebherr Equipamentos do Brasil, que importa trens de pouso e componentes hidráulicos.

#### Como tudo começou?

Os sucessivos governos militares do País tinham a seguinte opinião: o setor aeronáutico é muito estratégico e tem que se investir nele. Em 1969 fundaram a Embraer, uma empresa estatal de capital misto. Mas faltava a tecnologia de ponta.

Então, era buscar onde havia. E assim, enviou-se para o exterior estudantes e professores que conheceram o que existia de mais avançado. Hoje, os engenheiros brasileiros são famosos pela criatividade e capacidade de desenhar aeronaves confortáveis, seguras e que funcionam bem.

Em 1994, a empresa entrou no boing das privatizações pilotado por Fernando Henrique Cardoso. Os anos se passaram e faltavam ainda o acesso mais rápido a novas tecnologias – o que possibilitaria melhorar a eficiência – e incrementar os processos de fabricação, o que iria resultar em alta na qualidade dos produtos e serviços. E como angariar novos mercados? Para resolver estas questões estabeleceu-se, em 1999, uma aliança estratégica com um grupo formado por empresas aeroespaciais européias, dentre elas a Dassault Aviation, EADS, Snecma e Thales, que detêm 20% do capital votante da Embraer. Já a Cia. Bozano e os fundos de pensão Previ e Sistel têm 60%, e ao governo federal cabe apenas 1,5%. A empresa tem um total de 711.345.093 ações (entre ações ordinárias e preferenciais), e está inclusive listada na Bolsa de Nova York, índice NYSE. Sua sede fica em São José dos Campos, em São Paulo, tem mais de 12.161 empregados ocupados em projetar, desenvolver, fabricar, vender e dar assistência pós-vendas de suas aeronaves.

No dia 10 de outubro, uma das subsidiárias da Embraer, a Indústria Aeronáutica Neiva, pôs no ar o primeiro avião brasileiro movido a álcool hidratado, o mesmo combustível que se mistura à gasolina e abastece-se os carros no Brasil. O voo foi um sucesso e o avião mostrou ser muito efetivo na pulverização e no combate a incêndios. Espera-se que em 18 meses a aeronave possa entrar no mercado. Espera-se também um grande sucesso em torno dela. Não sem razão: a gasolina custa R\$ 3,50 o litro e o álcool R\$ 0,90. Numa época de escassez e alto preço do petróleo, e ainda sob a vigência do protocolo de Kyoto, este aparelho pode ser uma alternativa para lá de rentável. ■