



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

AO MM. JUÍZO DA_____VARA DO TRABALHO DE XXXXXXXX

“A indústria aeroespacial é um componente dos mais importantes do Poder Aeroespacial. O país estrangeiro que controla a nossa indústria aeroespacial controlará parcela expressiva do nosso Poder Aeroespacial. (...) A EMBRAER é hoje uma empresa de indiscutível importância estratégica para o Brasil, uma questão de interesse nacional”.
(Informação n. C-4/JUR/99 do Comando da Aeronáutica, apud Parecer AGU/LA-01/2000)

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, pelos Procuradores do Trabalho que esta subscrevem, no exercício de suas funções institucionais previstas nos arts. 127 e 129, inciso III, da Constituição da República e art. 83, incisos I, III e IV, da Lei Complementar nº 75/93, e com fundamento nas disposições contidas nas Leis nº 7.347/85 e 8.078/90, vem respeitosamente perante V. Exa. propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO LIMINAR

em face de **UNIÃO**, CNPJ n. 26.994.558/0001-23, pessoa jurídica de direito público interno, representada por sua Advocacia-Geral, através da Procuradoria Seccional da União em XXXXXXXX, com endereço na Av. XXXXXXXX, Cep. XXXXXX, pelas razões fáticas e jurídicas a seguir expostas:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

1) DOS FUNDAMENTOS FÁTICOS E JURÍDICOS:

1.1) INTRODUÇÃO: RESUMO DOS FATOS

O Ministério Público do Trabalho instaurou o inquérito civil n. 353.2018.15.002 a partir do recebimento de notícias sobre a existência de tratativas para a possível compra ou fusão da Embraer com a Boeing. Ante a relevância e repercussão do assunto, o Sr. Procurador-Geral do Trabalho constituiu um grupo especial de atuação finalística para conduzir as investigações, portaria em anexo.

No primeiro momento, chamou a atenção do MPT a realização, em 02 de abril deste ano, de uma audiência pública perante o Senado Federal a respeito do tema, para a qual foram convidados, mas não compareceram, as duas empresas envolvidas. Também a União, convidada através dos ministérios da Defesa, da Ciência e Tecnologia e da Casa Civil (conforme reportagem da agência de notícias do Senado, em anexo), não se fez presente. Tal comportamento, de simplesmente não enviar qualquer representante para discutir o assunto no Senado, sugeriu ao Parquet a possibilidade de que as partes envolvidas na operação não pretendessem discutir os possíveis reflexos da operação, com relação à preservação dos empregos no Brasil, por não julgarem o tema merecedor de atenção.

Na audiência pública foi ouvido, entre outras pessoas, o diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de Botucatu, Fabiano Roque, que manifestou preocupação com relação à preservação dos empregos: *“Para o diretor, tanto os funcionários como a sociedade precisam saber mais sobre a possível compra da Embraer. E destacou que a decisão pode afetar os cerca de 18 mil funcionários, que temem pelo fechamento da empresa, caso a Boeing efetive a compra”*.

Tendo reunido elementos de convicção a respeito dos fatos (que



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

serão apresentados detalhadamente a V. Exa. nesta petição inicial), e tendo constatado o acentuado risco de migração da atividade produtiva para o exterior, e consequente extinção em massa de empregos no Brasil, o MPT expediu, em 02 de maio de 2018, notificações recomendatórias à Embraer e à Boeing, com idêntico conteúdo, recomendando a ambas que:

“1) INCLUAM expressamente salvaguardas trabalhistas no acordo comercial em discussão, caso este venha a ser efetivamente atingido, especialmente no que tange à manutenção do patamar de empregos no Brasil, de modo a impedir que eventual decisão pela controladora sobre transferência de atividade econômica ao exterior redunde em impacto negativo ao nível de empregos no Brasil;

2) PRESTEM INFORMAÇÕES aos sindicatos que representam os empregados da Embraer quanto aos possíveis impactos das negociações em andamento e do acordo comercial que vier a ser firmado sobre o nível de emprego no Brasil, E RECEBAM dos sindicatos sugestões a respeito do tema”.

As empresas responderam através das petições em anexo, sendo afirmado pela Embraer que “*tendo em vista o estágio atual das negociações, a EMBRAER esclarece que não possui neste momento elementos para assumir qualquer compromisso envolvendo as recomendações previstas na notificação recomendatória*”, e pela Boeing que “*É muito cedo para saber se qualquer transação será concluída, e, caso positivo, quando e sob qual estrutura corporativa*”.

Note-se que, de forma inconfundível, as duas empresas na verdade recusaram cumprimento às notificações recomendatórias, pois nem confirmaram a disposição de, na eventualidade do acerto ser atingido (como de fato posteriormente o foi), incluir as garantias pedidas, nem forneceram quaisquer informações aos sindicatos profissionais.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Realizou-se, em 14 de junho, audiência administrativa com representantes de Embraer e da Boeing, na qual estas afirmaram, conforme ata em anexo, que *“ainda não há nenhuma definição sobre o modelo de negócio”*, e ambas se comprometeram *“a comunicar ao MPT eventual novo fato relevante, nos termos da legislação vigente, que ocorra antes da próxima audiência, designada para 20 de setembro, às 14h”*.

Ora, apenas três semanas depois disso, como se verá, as empresas anunciaram ao mercado a definição do modelo de negócio, e não cumpriram a promessa de comunicar imediatamente o MPT a respeito, comportamento desleal que denota a disposição de embaraçar a atuação do Parquet, e dificultar questionamentos à operação na esfera trabalhista. A propósito, a designação da segunda audiência para setembro ocorreu a pedido das empresas, que sustentaram que até lá não deveriam ter chegado a qualquer definição quanto ao negócio.

Verificou o MPT, a partir de notícias jornalísticas (em anexo), que o governo federal havia constituído um grupo de trabalho (informal, eis que, insolitamente, não foi ele criado por portaria ou ato administrativo congênere) para acompanhar as tratativas entre as empresas e analisar o modelo de negócio, com a participação de representantes do Ministério da Defesa, do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Fazenda e do BNDES. Tal grupo já tinha se reunido algumas vezes com as empresas, no Ministério da Defesa, e ao final das tratativas caberia ao grupo estudar a operação para recomendar a utilização, ou não, da chamada “golden share”, ação de natureza especial que a União possui na Embraer, e que lhe dá poder de veto em certos assuntos, como se verá em item subsequente.

Diante disso, dirigiu o MPT à União, em 21 de maio, uma notificação recomendatória, que foi entregue em mãos ao Sr. Ministro da Defesa, em reunião com o Sr. Procurador-Geral do Trabalho e com um dos procuradores do GEAF. Nela o Parquet recomendou à União que:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“... no exercício do poder que lhe confere a ação de classe especial (“golden share”), condicione a alteração do controle acionário da Embraer ao oferecimento, pelas companhias envolvidas, de garantias relacionadas à manutenção da fabricação e montagem final de aeronaves em território nacional, e à preservação do nível de emprego no Brasil”.

Em resposta, apresentou a União um ofício subscrito pelo Ministro da Defesa, datado de 05 de junho, nos seguintes termos:

“Sobre o assunto, venho à presença de Vossa Excelência esclarecer que a EMBRAER tem mantido entendimentos com a BOEING, com o acompanhamento de um Grupo de Trabalho designado pelo Governo Federal, composto de membros do Ministério da Fazenda, do Ministério da Defesa, do Comando da Aeronáutica e do BNDES, com vistas a assegurar que a soberania nacional seja preservada, dentro do alcance legal proporcionado pela Ação de Caráter Especial, também chamada de “Golden Share”, em favor do Estado Brasileiro.

Por oportuno, esclareço que, por se tratar de companhia aberta, as informações referentes a uma possível combinação de negócios envolvendo a EMBRAER e a BOEING já são de conhecimento público, uma vez que foram divulgadas por meio de Fato Relevante e Comunicados ao Mercado, disponíveis no website da Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), não havendo qualquer informação adicional até a presente data.

Toda a conversação está sendo acompanhada pelo Grupo de Trabalho que verificará a existência de eventual inconsistência na negociação, bem como se serão preservados a soberania e os interesses nacionais. No entanto, o resultado final das conversações não é do conhecimento até o momento, pois as empresas estão em fase de discussão.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Uma vez que as companhias tenham chegado a uma proposta de negócio, esta será analisada pelo Governo Federal, que definirá o posicionamento a ser adotado pela "Golden Share", conforme definido quando da privatização e discriminado no Estatuto da EMBRAER".

Constata-se que o conteúdo da resposta se mostrava bastante dúbio, e na verdade a União não assegurava a disposição de dar cumprimento à notificação recomendatória. Em particular, não esclarecia a resposta, ao mencionar que “serão preservados a soberania e os interesses nacionais”, se entre os “interesses nacionais” reconhecidos pela União estaria a preservação dos empregos no Brasil.

Diante disso, para aclarar o conteúdo do posicionamento da União, designou o MPT uma audiência administrativa, realizada no dia 29 de junho, estando presente o Major Brigadeiro do Ar, Vice-Chefe do Estado Maior da Aeronáutica, Heraldo Luiz Rodrigues, justamente o representante da Aeronáutica no grupo de trabalho que acompanha, em nome do governo federal, as tratativas entre as empresas. Declarou o Major Brigadeiro do Ar:

“(...) que a Golden share não confere, no entendimento do grupo de trabalho, poderes com relação à preservação de postos de trabalho no segmento de aviação civil; que as prerrogativas conferidas pela Golden share se referem apenas a questões de soberania e ao setor de defesa; que o grupo de trabalho elencou para as empresas como prioridades a preservação da soberania, da propriedade intelectual e a preservação dos compromissos assumidos com a SAAB; que o grupo também propôs a manutenção da sede da empresa no Brasil; (...) que a questão sobre preservação de postos de trabalho da aviação civil não faz parte do âmbito de atenção do grupo de trabalho; que outras instâncias do governo é que possuem competência para tratar desse assunto, como a Casa Civil; que, portanto, na resposta encaminhada à notificação recomendatória entregue pelo MPT ao Ministério da Defesa em 05/06.2018,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

quando é mencionado que serão preservados ‘a soberania e os interesses nacionais’, refere-se a passagem à preservação do setor de defesa e não à preservação de empregos da aviação comercial; acredita que não interessará á Boeing o encerramento de atividades no Brasil, pois a Embraer desenvolveu um modo de funcionar bastante eficiente e econômico, e não acredita que a Boeing iria abrir mão de tal vantagem; que não tem como dizer, neste momento, se a manutenção do segmento de defesa, separado do civil, terá condições econômico financeiras de sobreviver e se desenvolver sozinho; que para isso mostra-se necessário receber os detalhes do formato final do negócio pelas empresas; quando os detalhes do negócio forem apresentados, será pelo governo federal realizada análise de tal viabilidade de modo a subsidiar a decisão soberana; que se análise de viabilidade, que deve ser realizada pelo BNDES e/ou outros especialistas na matéria, apontar que o setor de defesa não tem como sobreviver no formato eleito pelas empresas, o grupo de trabalho deverá recomendar o veto ao negócio mediante a utilização da Golden share; que quando as empresas apresentarem os detalhes do negócio, de forma oficial pelo Conselho de Administração, o governo federal tem trinta dias para exercer ou não a prerrogativa conferida pela Golden share; no silêncio, após esse prazo, a decisão do Conselho de Administração da Embraer a esse respeito se torna definitiva” (grifamos).

Tal manifestação, bastante elucidativa, **deixa claro que a União não possui atualmente qualquer preocupação com relação à preservação dos empregos no Brasil, e sequer reconhece algum risco nesse sentido envolvido no negócio** da venda do principal, e mais lucrativo, segmento da Embraer à empresa estrangeira.

Em síntese, para a União a preservação dos empregos no Brasil (tanto os da Embraer quanto os da rede de fornecedores brasileiros da Embraer, que dela dependem) não é um problema com o qual ela deva se preocupar!



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Os esclarecimentos também revelam **a urgência envolvida no caso**, pois a partir do momento em que as empresas submeterem, formalmente, a proposta ao governo federal, o que deve ocorrer em breve, **este terá apenas 30 dias para analisá-la em todos os seus detalhes**, inclusive para verificar a viabilidade da sobrevivência do segmento de Defesa, que será separado da aviação comercial. **Expirado tal prazo, no silêncio do governo federal a operação será reputada aprovada, exaurindo-se a possibilidade de exercício de veto** conferida pela titularidade da “golden share” (embora exista previsão, nos estatutos da Embraer, de uma segunda oportunidade para exercer a prerrogativa, mas apenas na hipótese do negócio ter que ser submetido, também, à Assembleia de acionistas da companhia).

No dia 05 de julho Embraer e Boeing anunciaram, de público, que assinaram um Memorando de Entendimento. De acordo com o “press release” por elas apresentado, em anexo:

“O acordo não-vinculante propõe a formação de uma joint venture que contempla os negócios e serviços de aviação comercial da Embraer, estrategicamente alinhada com as operações de desenvolvimento comercial, produção, marketing e serviços de suporte da Boeing. Nos termos do acordo, a Boeing deterá 80% da propriedade da joint venture e a Embraer, os 20% restantes.

(...)

A transação avalia 100 por cento das operações e serviços de aviação comercial da Embraer em 4,75 bilhões de dólares e contempla o pagamento por parte da Boeing do valor de 3,8 bilhões de dólares pelos 80 por cento de propriedade na joint venture. A expectativa é que a parceria proposta seja contabilizada nos resultados da Boeing por ação, no início de 2020, e gere sinergia anual de custos estimada de cerca de 150 milhões de dólares – antes de impostos – até o terceiro ano.

(...)

Uma vez consumada a transação, a joint venture na aviação comercial será liderada por uma equipe de executivos sediada no Brasil, incluindo um



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

presidente e CEO. A Boeing terá o controle operacional e de gestão da nova empresa, que responderá diretamente a Muilenburg”.

A apresentação divulgada aos investidores traz alguns detalhes adicionais:

“AVIAÇÃO EXECUTIVA E DEFESA & SEGURANÇA COM OPERAÇÕES SIMPLIFICADAS - FOCO NA EXECUÇÃO E NA CAPACIDADE FINANCEIRA PARA BUSCAR NOVAS OPORTUNIDADES DE MERCADO - CRIAÇÃO DE UMA OUTRA JV PARA PROMOVER E DESENVOLVER NOVOS MERCADOS E APLICAÇÕES PARA PRODUTOS DE DEFESA, EM ESPECIAL O KC-390 - MANTER AS CAPACIDADES OPERACIONAIS E DE ENGENHARIA APRIMORADAS PELA PARCERIA CONTÍNUA (ACORDOS PARA SUPORTE) COM A BOEING

CRIAÇÃO DE VALOR SIGNIFICATIVO PARA ACIONISTAS - MONETIZAÇÃO DO ATUAL NEGÓCIO DA AVIAÇÃO COMERCIAL E POTENCIAL CAPTURA DE GANHOS DE LONGO PRAZO - ESPERADA SINERGIA DE CUSTOS IMPULSIONADA PELAS CAPACIDADES DA CADEIA DE SUPRIMENTOS, ENGENHARIA E MANUFATURA - FORTE POSIÇÃO FINANCEIRA COM INJEÇÃO SIGNIFICANTE DE CAIXA NO BALANÇO - POTENCIAL DIVIDENDO ESPECIAL E/OU RECOMPRA GERANDO VALOR AOS ACIONISTAS DA EMBRAER NO FECHAMENTO DO NEGÓCIO

BOEING ADQUIRIRIA 80% DO NEGÓCIO DE AVIAÇÃO COMERCIAL DA EMBRAER - AVIAÇÃO COMERCIAL SERÁ CONTROLADA PELA BOEING - SEDE, OPERAÇÕES E GESTÃO DA JOINT VENTURE SEDIADAS NO BRASIL - OPÇÃO DE VENDA DE 10 ANOS PARA OS 20% DA EMBRAER NA JOINT VENTURE”

Destaque-se que as próprias empresas admitem que o negócio,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

nos moldes apresentados, está sujeito às regras da “golden share”, ou seja, reconhecem que a mudança autoriza a invocação da ação especial pelo estado: “SE CONTRATOS DEFINITIVOS FOREM FIRMADOS, O FECHAMENTO ESTARÁ SUJEITO A APROVAÇÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA EMBRAER, DA GOLDEN SHARE, DOS ACIONISTAS, DE CERTOS REGULADORES E DA SATISFAÇÃO DE DETERMINADAS CONDIÇÕES”.

Portanto, o segmento de aviação comercial da Embraer, justamente o que mais lhe proporciona receita e lucro, será vendido à Boeing, sendo constituída uma nova empresa – fala-se em “joint venture” ou parceria, mas como se verá, esses não são os reais contornos da operação – com capital fechado, controlada diretamente pelo Presidente mundial (CEO) da Boeing. A Embraer continuaria com participação minoritária, de 20%, nessa nova empresa, **mas em 10 anos poderia vender tal participação, consolidando 100% de controle pela Boeing** (integral desnacionalização da companhia brasileira).

Em síntese, o segmento de avião comercial da Embraer, empresa brasileira, irá se tornar um braço da multinacional norte-americana.

O anúncio das empresas foi mal recebido pelo mercado financeiro, sendo que as ações da Embraer caíram, imediatamente após a divulgação, 14% na bolsa (desvalorização de R\$ 2,85 bilhões), conforme reportagem do Estado de Minas, em anexo.

Quanto ao ponto que imediatamente diz respeito a esta ação civil pública, as empresas anunciam que “a sede, operações e gestão da joint venture” seriam mantidas no Brasil. Mas, contrariando as notificações recomendatórias expedidas pelo MPT, **não foi oferecida, ou sequer mencionada, qualquer garantia de cumprimento de tal promessa**, de modo que o tema seria mantido como simples “obrigação moral”, sem qualquer consequência em caso



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

de descumprimento (deslocamento da “sede, operações e gestão” ao exterior).

Dado que as empresas descumpriram o compromisso assumido em audiência administrativa, e não deram imediatamente notícia ao MPT acerca do negócio nos autos do inquérito civil, o Parquet intimou a Embraer a apresentar cópia integral do memorando de entendimento assinado. Em resposta datada de 11 de julho, em anexo, a Embraer simplesmente recusou-se a cumprir a requisição, alegando genericamente, com flagrante ofensa ao estabelecido no art. 8º, § 2º, da Lei Complementar n. 75, “*o caráter sigiloso do referido documento e as regras da CVM*”. Após a reiteração da requisição, a empresa apresentou ao MPT cópia do memorando, requerendo a manutenção do sigilo com relação a ele, o que foi deferido, motivo pelo qual se junta o documento aos autos com a preservação do seu sigilo.

O MPT irá se abster de mencionar nesta petição inicial qualquer trecho ou conteúdo do memorando, inclusive porque ele pouco acrescenta, embora reforce e confirme, a narrativa (fundamentos fáticos e jurídicos) contida nesta inicial, inclusive no que diz respeito à ausência de prestação de quaisquer garantias da preservação dos empregos, aspecto que já se encontrava inequívoco no “release” divulgado pelas empresas. Assim sendo, mantém-se o sigilo do documento, mas preserva-se a publicidade dos autos, eis que a lide diz respeito a interesses públicos, coletivos e de dezenas de milhares de trabalhadores, aos quais se deve assegurar conhecimento das discussões que terão enorme repercussão em suas vidas, em conformidade com o que determina o art. 5º, inc. LV, da Constituição Federal e art. 155 do CPC.

Dado o anúncio do negócio com tais contornos, e o descumprimento das três notificações recomendatórias expedidas, tornou-se indeclinável, e mesmo urgente (ante a existência de prazo fatal para o exercício do poder de veto pela União), a propositura da presente ação, como forma de exigir da União providências concretas diante do extraordinário risco, envolvido na operação e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

que não está sendo por ela reconhecido, de extinção (ou significativa diminuição) da atividade industrial no Brasil, e de desaparecimento em definitivo de dezenas de milhares de empregos, perda de arrecadação pelo estado, transferência de recursos humanos altamente qualificados e de tecnologia avançada ao exterior, e aprofundamento do processo de desindustrialização e dos elevados índices de desemprego que se observa no Brasil.

E frisa-se que não se trata da perda de qualquer emprego. São empregos de destacada qualidade e especialidade, com alto valor agregado para o padrão nacional e que refletem positivamente em todo o contexto que compõe o mercado laboral pátrio, como a formação continuada de mão-de-obra altamente qualificada, que faz girar todo um virtuoso segmento laboral. As perdas para o trabalho podem ser incalculáveis e irrecuperáveis, como abaixo será demonstrado.

O MPT está a analisar, também, a propositura de ação civil pública em face de Embraer e Boeing, mas evidentemente os pedidos, além dos réus, seriam completamente distintos, assim como parte considerável dos fundamentos. Ademais, tal possível segunda ação não possui, no momento, os mesmos contornos de urgência do pedido em face da União, pois as empresas ainda necessitam buscar e obter a aprovação da operação em aproximadamente dez países, inclusive, no Brasil, perante CVM e Cade, de modo que ainda levará meses até a efetiva assinatura dos contratos. O exercício da prerrogativa conferida à União, ao qual se refere a presente ação, é, ao revés, assunto absolutamente urgente, pois a janela de oportunidade para isso irá se abrir e fechar em breve.

1.2) DA IMPORTÂNCIA DA EMBRAER PARA O BRASIL E PARA XXXXXXX

Mostra-se absolutamente impossível superestimar a importância



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

da Embraer para o Brasil, particularmente para a indústria brasileira, para o Estado de São Paulo, para o Município de XXXXXXXX, e para qualquer projeto nacional de atingirmos, um dia, o desenvolvimento econômico e social.

A Embraer é a única empresa da alta tecnologia brasileira dotada de importância mundial. É a terceira maior exportadora do Brasil, e a maior exportadora de bens com valor agregado (não commodities, como minérios e produtos agrícolas). A empresa sozinha responde por 2,13% da balança comercial de todo o país. Também sozinha responde por mais de 80% da receita de toda a indústria aeroespacial brasileira, e é a principal fornecedora da Força Aérea Brasileira. Graças a ela, os aviões são o produto industrializado mais exportado pelo Brasil.

De acordo com as Demonstrações Financeiras de 2017 divulgadas pela companhia, trata-se de:

“Empresa global com sede no Brasil, a Embraer atua nos segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva, Defesa & Segurança e Aviação Agrícola. A Companhia projeta, desenvolve, fabrica e comercializa aeronaves e sistemas, além de fornecer suporte e serviços de pós-venda.

Desde que foi fundada, em 1969, a Embraer já entregou mais de oito mil aeronaves que operam em 100 países. Em média, a cada 10 segundos uma aeronave fabricada pela Embraer decola de algum lugar do mundo, transportando anualmente mais de 145 milhões de passageiros.

A Embraer é líder na fabricação de jatos comerciais de até 150 assentos e a principal exportadora de bens de alto valor agregado do Brasil. A Empresa mantém unidades industriais, escritórios, centros de serviço e de distribuição de peças, entre outras atividades, nas Américas, África, Ásia e Europa.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

A Embraer foi a primeira grande empresa brasileira com controle acionário pulverizado, com capital aberto e ações negociadas tanto em São Paulo (B3: EMBR3) quanto em Nova York (NYSE: ERJ). Com práticas estruturadas de governança, em 2017 integrou as carteiras do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3 e do Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI).

Em 2017, a receita líquida da Embraer foi de R\$ 18,7 bilhões. A Aviação Comercial representou 58% desse montante, a Aviação Executiva 26% e Defesa & Segurança 16%. Ao final do ano, a carteira de pedidos firmes a entregar alcançou US\$ 18,3 bilhões.

O quadro de pessoal da Empresa ao final de 2017 era composto de 18.434 empregados diretos, dos quais 15.711 no Brasil e 2.723 no exterior. O efetivo das empresas controladas e coligadas correspondia a 1.884 profissionais.

(...)

No segmento de aeronaves comerciais de até 150 assentos, a Embraer manteve a liderança mundial com 29% das entregas totais do mercado.”

As Demonstrações anuais também revelam a importância da companhia para o equilíbrio das finanças públicas, tendo ela arrecadado em 2015, a título de impostos, taxas e contribuições sociais, o montante de R\$ 1.251.000.000,00 (um bilhão, duzentos e cinquenta e um milhões de reais), e em 2016, R\$ 592.000.000,00 (quinhentos e noventa e dois milhões de reais), parte dos quais reverte em favor do Município de XXXXXXXX, através dos repasses estaduais e federais.

Como menciona reportagem da Folha de São Paulo, em anexo: “Como é uma das maiores contribuintes do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) da cidade, a produção da empresa contribui para aumentar o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

valor agregado e, conseqüentemente, o percentual do repasse do tributo para XXXXXXXX”.

Pertinentes, também, os apontamentos de Talita Dayane Metzner, na recente monografia “Análise Econômico-Financeira Embraer S.A.”, em anexo:

“A Embraer é a terceira maior fabricante de aeronaves do mundo, junto com a Boeing (Estados Unidos), Airbus (Alemanha, França e Espanha) e Bombardier (Canadá). O mercado aeronáutico é muito consolidado, em virtude do alto custo de desenvolvimento e conhecimento técnico e de mercado, que aumentam as barreiras para novos entrantes.

No mercado civil existe um duopólio formado pela Boeing e Airbus (aeronaves a jato de 130 a 500 assentos) e Embraer e Bombardier (aeronaves a jato de 37 a 120 assentos ou mais, geralmente denominados jatos regionais)

(...)

A Embraer é líder mundial na fabricação de jatos de 70-130 assentos, com 51% do mercado em termos de pedidos líquidos acumulados desde 2004. Nas demais posições temos a Bombardier com 24%, Comac (10%), Mitsubishi (8%), Sukhoi (8%) e outros concorrentes com 6% (ibidem).

É necessário ressaltar que o aumento da concorrência nesse segmento deve demorar mais alguns anos, pois os novos entrantes devem percorrer uma curva de aprendizado, relativos a técnica, certificações das autoridades aeronáuticas e reputação, de modo que são projetos nacionais de longo prazo.

(...)

Ao analisar a relevância do setor aeronáutico na balança comercial brasileira (gráfico 23), observa-se que a venda de aeronaves possui grande expressão no total de importações e exportações, alcançando 16,06% da posição corrente em 2016. Do ponto de vista de intensidade tecnológica, segundo classificação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

do Siscomex (2017), dentro da segmentação da indústria de transformação de alta tecnologia, formado pelas aeronaves, equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos e produtos farmoquímicos e farmacêuticos, as aeronaves representam 73,92% desse segmento, confirmando a influência da indústria aeronáutica na agregação de valor e riqueza.

(...)

A seguir, são destacadas as aeronaves presentes no portfólio da companhia (EMBRAER, 2015a):

- Família ERJ 145: formada pelos jatos ERJ 135, ERJ 140 e ERJ 145, com capacidade para operar com 37, 44 e 50 assentos, respectivamente;*

- Família Embraer 170/190: constituída por 04 jatos – Embraer 170 (iniciou suas operações em 2004 e possui capacidade de 70 a 76 assentos); Embraer 175 (em operação desde 2006 e capacidade de 76 a 86 assentos); Embraer 190 (atividades comerciais desde 2006 e capacidade de 97 a 106 assentos); e Embraer 195 (operação comercial desde 2007 e capacidade de 106 a 118 assentos);*

- E-Jets E2: são considerados a segunda geração da família E-Jets e compreende 03 aeronaves: E175-E2 com capacidade de 80 a 88 assentos, E190-E2 de 97 a 106 assentos e E195-E2 com capacidade de 120 a 132 assentos em configuração típica de classe única. Essas aeronaves ainda não estão em operação, com o E190-E2 entrando em serviço no primeiro semestre de 2018. O E195-E2 programado para entrar em serviço em 2019 e o E175-E2 em 2020.*

No segmento de jatos comerciais de 70 a 130 assentos, a Embraer manteve a liderança com mais de 50% das vendas acumuladas e 60% das entregas no mercado mundial, com seus produtos reconhecidos pela versatilidade, economia e eficiência operacional. Assim, a aviação comercial alcançou o montante de R\$ 12,1 bilhões em receitas líquidas, 7% maior que em 2015, com participação de 57%



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

das receitas totais da companhia (EMBRAER, 2016a)”.

O significado de tal proeminência é agudamente sentido no meio trabalhista. Como esclarecem as Demonstrações Financeiras 2017, a empresa possui atualmente 18.434 empregados, sendo 15.711 no Brasil, a maior parte dos quais em XXXXXXX. As empresas controladas e coligadas à Embraer possuem outros 1.884 empregados. As mesmas Demonstrações esclarecem, ainda, que a companhia possui 4.574 trabalhadores terceirizados.

Essa não é a cifra inteira dos empregos envolvidos, pois a companhia conta com uma cadeia de fornecedores brasileiros formada por aproximadamente 70 empresas, a maioria das quais completamente dependente da Embraer. O MPT logrou verificar dados atualizados, obtidos através de consulta ao sistema CAGED do MTE, abrangendo 60 dessas empresas fornecedoras, tendo apurado que elas empregam 4.501 trabalhadores, dos quais 1.114 em XXXXXXX.

Constata-se, então, que o universo de pessoas empregadas pela Embraer ou envolvidas em suas atividades chega (na verdade ultrapassa, pois não se logrou apurar os dados de todos os fornecedores) a **26.670 trabalhadores**. Isso em um ambiente econômico adverso, marcado por três anos seguidos de estagnação econômica do país, e com desemprego elevado (segundo informou o IBGE em maio deste ano, “falta trabalho para 27,7 milhões de brasileiros”).

De acordo com dados da RAIS e CAGED, em anexo, dos trabalhadores diretamente empregados pela Embraer, quase 20% são engenheiros aeronáuticos, que recebem salários de em média 12,7 mil reais, 9% chapeadores de aeronaves, com salários médios de 5,5 mil reais, e 8,7% montadores de estruturas, com salários em média de 4,6 mil reais. Embora sejam salários muito inferiores aos pagos pelas concorrentes da Embraer, como Boeing e Bombardier, são ainda assim



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

superiores à média nacional, de modo que correspondem, inegavelmente, a empregos de melhor qualidade que a média da indústria brasileira, e contribuem para o avanço das condições de vida nas cidades em que a empresa está estabelecida, particularmente XXXXXXXX.

É como destaca o especialista Marcos José Barbieri Ferreira, em sua tese de doutorado “Dinâmica da inovação e estruturais: um estudo de caso da indústria aeronáutica mundial e a inserção brasileira”, em anexo:

“Dada a sua posição singular na estrutura produtiva nacional, a indústria aeronáutica é de grande importância para o desenvolvimento tecnológico do país, gerando empregos de alto nível”.

Quase metade (46,56%) dos empregados da Embraer está na empresa há 10 ou mais anos, e 27,8% estão entre 4 e 10 anos de contrato.

Segundo as Demonstrações Financeiras, o total de pagamentos realizados pela companhia por ano com pessoal corresponde a **R\$ 3.3 bilhões**, dinheiro que movimenta a economia das cidades em que vivem os empregados.

Imagine-se o impacto que seria experimentado por XXXXXXXX, pelo estado de São Paulo, e por todo o país, se porventura a maior parte desses empregos, e, portanto, a maior parte dessa massa salarial e dessa arrecadação, simplesmente desaparecesse, pela transferência da atividade econômica para o exterior? O prejuízo seria simplesmente incomensurável, e é praticamente certo que a cidade de XXXXXXXX jamais se recuperaria de tal abalo, e sua população amargaria por décadas uma enorme, e praticamente irreversível, deterioração das condições sociais, com aumento da pobreza, desemprego e violência.

Parece evidente que a existência de risco de geração de tal



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

impacto, cujos contornos serão esmiuçados a seguir, torna indeclinável a adoção de providências por parte da União, no sentido de utilizar o instrumento societário que possui (ação especial/"golden share") para neutralizá-lo.

1.3) DO INVESTIMENTO PÚBLICO NA EMBRAER NO PERÍODO PÓS-PRIVATIZAÇÃO

A indústria aeroespacial subsiste, não apenas no Brasil, mas em todo o mundo, graças a maciços investimentos públicos. Assim, a Boeing recebe bilhões de dólares em isenções e benefícios fiscais dos estados norte-americanos em que estão localizadas suas fábricas, e recebe o resultado de colossais investimentos públicos aplicados no desenvolvimento de novas tecnologias, através da rede de instituições que gravita em torno do Pentágono, que inclui, por exemplo, o MIT (Massachusetts Institute of Technology), que serviu de inspiração para a criação do ITA. No caso da Bombardier, a participação do dinheiro público é ainda mais direta, tendo o estado canadense se tornado sócio da companhia em vários projetos, com investimento de vários bilhões de dólares.

A realidade da Embraer, no Brasil, não é diversa, sendo certo afirmar que a empresa jamais teria atingido o grau de sucesso que vem alcançando, desde a privatização, não fosse a enorme quantidade de recursos públicos que lhe é destinada, de diferentes formas, sendo as principais a relação praticamente umbilical com o ITA – Instituto Tecnológico da Aeronáutica – fonte permanente de conhecimento e qualificação profissional para a empresa, e os recursos advindos do BNDES.

Tal dimensão do empreendimento econômico é apontada por Nazareno Godeiro, pesquisador do Instituto Latino-Americano de Estudos Socioeconômicos, no artigo "Venda da Embraer à Boeing: bom ou mal negócio", contido na obra "A Embraer é nossa", em anexo:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“Na privatização da Embraer, em 1994, pagou-se pela empresa um valor aproximado de US\$ 110 milhões. O valor de mercado, segundo a imprensa, está em torno de US\$ 5 bilhões – o que não endossamos de modo algum. Mesmo considerando-o como referência, corresponde a 42 vezes ao valor pago na privatização. Os lucros da Embraer, desde a privatização, chegaram a US\$ 3,7 bilhões, 33 vezes o que foi pago por ela.

O Estado brasileiro investiu bilhões de dólares na empresa desde a sua fundação, em 1969. A Embraer só conseguiu se firmar como uma empresa mundial porque contou com o apoio do Estado e da logística produzida pelo CTA e ITA. O financiamento de projetos, a compra por parte do Estado de uma parte da produção, principalmente nos momentos que a empresa alçava voo, nas décadas de 1970 e 1980, permitiram à Embraer encontrar um nicho de mercado e galgar posições no disputado mercado mundial. Já no primeiro ano de vida, em 1970, o governo encomendou à Embraer a fabricação de 242 aviões, no valor de US\$ 600 milhões. Essa produção correspondia a oito anos de trabalho da empresa. Em 1974, a Embraer ficou isenta de pagar IPI e em 1976 foi isenta de pagar ICMS. Naquele período, adquiriu a capacidade de produzir a família de aviões comerciais que até hoje garantem a sua sobrevivência. (GODEIRO, CRISTIANO e SILVA, 2009).

Mesmo depois de privatizada e controlada por fundos de investimentos estrangeiros, a Embraer contou com o BNDES (...). O Estado brasileiro financiou o cargueiro KC-390 com US\$ 6 bilhões dos cofres públicos.

A Embraer também foi a principal beneficiária do programa de isenção da folha de pagamento pelo governo federal. Entre 2013 e 2015, a empresa economizou mais R\$ 1 bilhão com o benefício (DIEESE, 2018).

(...) os investimentos para o desenvolvimento do projeto do ERJ-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

145 foram da ordem de US\$ 350 milhões. Para o desenvolvimento do ERJ-140, gastaram-se US\$ 45 milhões. O ERJ-135 levou outros US\$ 100 milhões. Os novos jatos ERJ-170 e 190 exigiram um investimento de US\$ 850 milhões. Esses projetos, que garantem o grosso das vendas, custaram um total de US\$ 1,3 bilhão. Os investimentos foram garantidos pelo Estado brasileiro. ”

O próprio Formulário de Referência 2017 da Embraer, documento dirigido aos investidores, confirma que: “Os gastos com desenvolvimento associados ao KC-390 são de responsabilidade da Força Aérea Brasileira”. Os lucros, entretanto, ficarão com a companhia.

A importância crucial do ITA, ente público, para a existência e subsistência da Embraer é bem narrada pelo cientista Carlos Henrique de Brito Cruz, em artigo publicado pela Folha de São Paulo, em anexo:

“Quem, há 50 anos, imaginaria que o Brasil viria a ser um dos principais fabricantes de aviões a jato do mundo? Ou que aviões a jato se tornariam o segundo maior item da pauta nacional de exportações? Alguns visionários sabiam que podia acontecer. Mais: queriam que isso acontecesse.

Para realizar aquela visão, o que fizeram? Construíram uma escola, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, em XXXXXXX (SP). Sábia providência. Hoje, em retrospectiva, torna-se óbvio que, se o Brasil pode fazer e vender aviões a jato, é porque o país vem formando, ano após ano desde 1950, várias gerações de engenheiros capazes, educados dentro dos mais elevados padrões acadêmicos.

Esses engenheiros criaram uma empresa, a Embraer, antes estatal e agora privada. A partir da competência e do esforço de seus profissionais, a empresa passou a ser reconhecida como uma das quatro mais importantes fábricas de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

aviões do mundo. Um dos visionários que nos proporcionaram esse feito foi o coronel Ozires Silva (formado no ITA, turma de 1962), criador da empresa. Mas o principal deles, que certamente gostaria de poder voar de Campinas ao Rio em 35 minutos num ERJ-145, foi o marechal Casimiro Montenegro, criador do ITA e do CTA.

No ano passado, a Embraer faturou perto de US\$ 1,2 bilhão com o ERJ-145, jato para linhas regionais. Recentemente, no salão de Le Bourget, na França, fechou contratos para vender vários outros modelos, inclusive um novo jato para 90 passageiros. Esses contratos somam hoje, como noticiado nesta Folha, mais de US\$ 6 bilhões.

Esse total não é pouca coisa: representa uma parcela considerável das exportações anuais brasileiras e uma fração significativa do PIB nacional. Mais: é um PIB construído a partir de um contínuo investimento em educação superior de qualidade, que permitiu ao país desenvolver tecnologia de ponta.

O ITA custa ao contribuinte aproximadamente R\$ 12 milhões por ano. O faturamento já contratado pela empresa equivale, a um câmbio de R\$ 1,80 por dólar, a 900 anos -nove séculos, quase um milênio de funcionamento da escola. Há algum investimento que renda mais? Dificilmente.

É óbvio que o investimento em ensino superior deve ser feito por muitas outras razões menos interesseiras ou contábeis. Mas esse caso ilustra que, mesmo pela ótica estreita de quem só quiser valorizar o ensino superior pela riqueza material que possa gerar, o investimento é mais que justificado”.

Sem o apoio do ITA, e de universidades públicas, a Embraer simplesmente não conseguiria formar a mão-de-obra especializada de que necessita, como esclarece reportagem do jornal O Estado de São Paulo, em anexo:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“Falta gente para trabalhar na Embraer. A afirmação soa estranha, já que se trata de uma das principais empresas nacionais. Mas não há engenheiros aeronáuticos ou profissionais de outras áreas com experiência na tecnologia de fabricação de aviões suficientes no Brasil. A solução? A Embraer resolveu se associar a universidades públicas para dar especialização a recém-formados e torná-los aptos a integrar seus quadros. Existem no País apenas dois cursos de engenharia aeronáutica, o da Universidade de São Paulo (USP) e o do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), que, juntos, têm 70 vagas anuais. Segundo o Ministério da Educação, em 2001 formaram-se apenas 13 profissionais dessa área no Brasil. “Precisaremos de centenas de pessoas nos próximos anos”, diz o coordenador acadêmico do Programa de Especialização em Engenharia (PEE) da Embraer, João Pedro Escosteguy. O programa começou no ano passado como um treinamento interno e atualmente ganhou o título de mestrado profissionalizante, numa parceria com o ITA. O mestrado profissionalizante é uma nova categoria de pós-graduação Stricto sensu, aprovada pelo MEC, com formação voltada para o mercado. A Embraer e o ITA selecionam, por currículos e provas, jovens recém-formados que recebem bolsa - cujo valor não é divulgado - e têm emprego garantido na empresa ao terminar o curso. A diferença é justamente esta: as parcerias da Embraer oferecem especialização para pessoas que, no futuro, vão trabalhar para ela”.

Temos aí o caso, portanto, de instituições públicas, bancadas com recursos orçamentários, agindo em benefício direto de uma única empresa privada, a qual busca o lucro a seus acionistas. O que é absolutamente justo, e até necessário, do ponto de vista dos interesses nacionais, exceto, claro, quando tal investimento público é esquecido, no contexto da venda da empresa a uma concorrente estrangeira.

O ITA não é, entretanto, a única instituição pública que aplica recursos em favor da Embraer, conforme esclarece a seguinte notícia, extraída do site do FINEP – Empresa Brasileira de Inovação e Pesquisa, uma agência pública federal:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“O Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) é uma instituição de educação e ensino superior ligada ao Comando da Aeronáutica. Criado em 1954, o Instituto oferece cursos de graduação e pós-graduação em áreas ligadas a engenharia, principalmente no setor aeroespacial, e é considerado um centro de referência no ensino de engenharia. Nos últimos dez anos, a Finep já investiu cerca de R\$ 50 milhões no ITA, em quase 30 projetos.

A Embraer SA é uma das maiores empresas aeroespaciais do mundo. Com mais de 40 anos de experiência, a Empresa já produziu cerca de cinco mil aviões, que hoje operam em 88 países. Fundada em 1969 como empresa de capital misto, foi privatizada em 1994 e seu controle está em mãos brasileiras. A empresa já recebeu cerca de R\$ 300 milhões de financiamento da Finep, desde 2002”.

Recentemente uma publicação oficial do BNDES, o Livro Verde (em anexo), revela a extraordinária dimensão da utilização de dinheiro público pela Embraer, esclarecendo que, no período de 2001 a 2016, a companhia foi a segunda empresa que mais recebeu financiamentos com juros subsidiados pelo estado, perdendo apenas para a Petrobrás. **A Embraer foi beneficiada pelo BNDES com financiamentos na ordem de R\$ 85,9 bilhões!**

A Embraer foi, também, a empresa que mais se beneficiou com as isenções concedidas durante o Governo Dilma, relacionadas a contribuições incidentes sobre a folha de pagamentos. Sobre o tema, informou o Bradesco Corretora em abril de 2017, em análise sobre a companhia, em anexo:

“O Governo Federal recentemente eliminou a isenção de imposto sobre a folha de pagamento para várias indústrias, incluindo o segmento de aviação. Esse incentivo fiscal teve uma contribuição positiva de US\$ 60 milhões por ano sobre o lucro operacional da Embraer no passado”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Outros benefícios fiscais também foram instituídos pensando-se especificamente na Embraer, como informa a seguinte reportagem da Folha de São Paulo, em anexo:

“A indústria aeronáutica é a mais nova beneficiária dos programas de incentivos fiscais do governo federal. A compra de matéria-prima para a fabricação de peças e aeronaves não será mais tributada com PIS e Cofins, contribuições que financiam a seguridade social, nem com IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados). O governo federal abrirá mão de R\$ 2,1 bilhões nos próximos cinco anos de olho na chance de o país se transformar em um fabricante e fornecedor de caças de última geração”.

Considerando as formas de financiamento a juros baixos, benefícios e incentivos acima mencionados, descobre-se que, no período pós-privatização, o estado brasileiro investiu, de múltiplas formas, mais de uma centena de bilhões de reais na Embraer, muito mais, portanto, que os 3,8 bilhões de dólares (14,4 bilhões de reais) com os quais a Boeing pretende comprar o controle absoluto (80%) de todo o segmento de avião comercial da Embraer, sua maior fonte de receita.

Cumpre então indagar, estando a Embraer na iminência de se tornar, na prática, uma subsidiária da multinacional norte-americana: **de que forma os cidadãos brasileiros, proprietários dos mais de R\$ 100 bilhões de dinheiro público investido na empresa, serão compensados? Como é possível que, com uma minúscula fração do investimento feito na empresa com dinheiro público, uma companhia estrangeira se tornará dona do segmento mais lucrativo da Embraer, e os donos do recurso público não receberão qualquer benefício compensatório? Não receberão os donos dos recursos públicos nada em troca, nem sequer a garantia de que a empresa continuará gerando riqueza no Brasil?**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

1.4) DAS RAZÕES DA VENDA DA EMBRAER À BOEING

Os motivos do negócio anunciado no dia 05 de julho são praticamente notórios, e já vinham sendo antecipados pelos meios de comunicação há meses. A Boeing deseja adquirir o segmento de avião comercial da Embraer como forma de dar uma resposta imediata à provocação de sua única real concorrente, a Airbus, que se tornou sócia majoritária da produção dos jatos CSeries, desenvolvidos pela Bombardier.

A história é bem explicada por Steven Pearlstein, colunista do jornal The Washington Post, no artigo em anexo:

“Em abril de 2016, a Delta Air Lines abalou o mundo da aviação anunciando que compraria 75 jatos da Bombardier, a fabricante de aviões de Quebec, no Canadá. As encomendas de aviões são rotina na indústria de aviação, mas o pedido da Delta Air Lines era tudo menos rotineiro. Além de permitir que a fabricante de aeronaves regionais finalmente lançasse uma nova linha de jatos mais eficiente no mercado americano, a encomenda colocou a Bombardier na direção de desafiar a Boeing e a Airbus no mais lucrativo mercado de aviões maiores.

Agora, dois anos depois, tendo fracassado em usar seus poderes jurídicos e políticos para preservar o altamente lucrativo duopólio (concentração de mercado nas mãos de duas empresas), a Boeing e a Airbus fizeram o que os desesperados duopolistas invariavelmente tentam fazer: comprar seus concorrentes em potencial. E, por motivos legais e políticos, as duas gigantes da indústria da aviação provavelmente sairão impunes.

Existem, de fato, dois duopólios no negócio de aeronaves comerciais. Há o mercado de jatos grandes - normalmente aqueles com 140 a 400



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

assentos e um alcance de 3.500 a 8.000 quilômetros, dominado pela Boeing e pela Airbus. E há o mercado para jatos regionais menores, com 40 a 90 assentos, normalmente usados para voos mais curtos em cidades secundárias, um mercado hoje dominado pela Bombardier e pela brasileira Embraer.

Até recentemente, havia pouca ou nenhuma sobreposição nos dois mercados e os duopólios haviam se estabelecido em uma coexistência confortável, às vezes até cooperativa. Mas quando as companhias aéreas do mundo começaram a mostrar interesse em comprar aviões com 100 a 150 assentos, tanto a Bombardier quanto a Embraer viram uma oportunidade de ampliar suas linhas de produtos de maneira que, pela primeira vez, se colocassem em uma posição de roubar negócios. Já Boeing e Airbus não estavam preparadas para atender a essa demanda e, há décadas, não redesenham seus aviões menores de corredor único.

Para a Bombardier, o desenvolvimento de sua linha de aviões CSeries, de 100 a 150 assentos, levou mais tempo e mais dinheiro - US\$ 6 bilhões ao todo - do que o previsto, exigindo uma espécie de resgate financeiro da companhia pelos governos do Canadá e de Quebec.

Embora a Air Canada tenha feito um pedido antecipado dos novos jatos da linha CSeries, as principais companhias aéreas dos Estados Unidos seguraram os pedidos, em parte devido a preocupações de que a Bombardier tivesse gasto tanto no desenvolvimento do avião que poderia não ficar em pé no futuro próximo para oferecer treinamento, peças, suporte e acompanhamento.

A Boeing, no entanto, não queria arriscar. A companhia americana estava tão ansiosa em impedir que a Bombardier conseguisse um espaço no mercado americano que, quando a United Airlines anunciou que estava planejando fazer pedidos para novos aviões na faixa de 120 assentos, a Boeing se ofereceu para vender a menor versão de seus 737s por uma barganha. O preço por avião, estimado



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

na imprensa especializada em US\$ 22 milhões, superou tanto as ofertas da Bombardier quanto da Embraer. Um mês depois, uma Bombardier cada vez mais desesperada por causa das suas dívidas reagiu a altura, conseguindo fechar uma encomenda da Delta para seus jatos da CSeries a um preço que a Boeing alegaria ser inferior a US\$ 20 milhões por avião. Não tendo conseguido impedir que a Bombardier encontrasse um cliente para estrear no mercado americano de aviões de 100 a 150 assentos, a Boeing fez o que sempre fez - envolveu-se na bandeira americana e exigiu ajuda de Washington. Ao longo dos anos, nenhuma empresa americana mostrou-se mais apta a usar sua força política e legal para impulsionar suas fortunas comerciais do que a Boeing.

Nas semanas que se seguiram à posse do presidente mais protecionista dos tempos modernos, a Boeing apresentou uma queixa ao Departamento de Comércio dos Estados Unidos alegando que a Bombardier tinha roubado o contrato da Delta “despejando” seus aviões subsidiados pelo governo canadense e de Quebec no mercado dos EUA a um preço abaixo do custo de produção, em violação às leis comerciais americanas.

Após uma longa audiência, o Departamento de Comércio concordou e recomendou que a Comissão de Comércio Internacional (USITC, na sigla em inglês) impusesse uma tarifa de 300% sobre os aviões CSeries para compensar os subsídios governamentais recebidos pela Bombardier.

Com o pedido da Delta em perigo por causa do ataque político da Boeing – e, com isso, o próprio futuro da companhia canadense – a Bombardier saiu em busca de parceiros e encontrou na europeia Airbus uma aliada. A Airbus concordou em formar uma joint venture (uma terceira empresa) com a Bombardier para produzir os jatos da linha CSeries, tanto na fábrica da Bombardier em Quebec quanto em uma nova instalação da Airbus em Mobile, no estado americano do Alabama. Como os aviões da Delta e de outros clientes dos EUA seriam montados em solo americano,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

eles não seriam mais considerados produtos frutos de importação e também não estariam sujeitos às tarifas antidumping.

A Bombardier estava tão desesperada para encontrar uma sobrevida financeira e também para passar a vender em território americano que concordou em vender para a Airbus uma participação de 51% na nova empresa, fruto da joint venture, por apenas 1 dólar canadense. O acordo envolveu ainda a garantia de que a Bombardier absorveria os primeiros US\$ 700 milhões em perdas na produção da CSeries. A Airbus, por sua vez, assumiu a responsabilidade pela venda e manutenção do avião, que agora faz parte da linha de produtos da Airbus. Algumas semanas depois, ninguém da indústria ficou surpreso quando a fabricante europeia anunciou que interromperia a produção de seu A-319, de 124 lugares.

Boeing ficou encurralada. E decidiu comprar a Embraer

A Boeing criticou rapidamente a aliança Airbus- Bombardier como “um acordo questionável entre dois concorrentes fortemente subsidiados pelo Estado”. Mas para muitos no setor, parecia que a estratégia da Boeing havia saído pela culatra. A Bombardier não só podia entrar no mercado dos EUA com um avião eficiente em termos de combustível, contra o qual a Boeing não poderia oferecer alternativa – pelo menos não sem prejudicar o preço dos seus 737 de menor porte –, mas também havia reforçado involuntariamente a posição de mercado do seu principal arquirrival, a Airbus. Portanto, a Boeing decidiu que não tinha escolha a não ser responder da mesma maneira e iniciou negociações para comprar a divisão de aeronaves comerciais da Embraer. Embora as negociações estejam em andamento, o acordo provavelmente deve criar uma joint venture (terceira empresa) na área de aviões comerciais, na qual a Boeing deve ter 80% do controle e a Embraer, 20%. As áreas de defesa e de jatos comerciais [sic: executivos] da Embraer devem ficar de fora do acordo”.

Os movimentos de Boeing e Embraer seguem, exatamente, o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

rastro dos passos dados por Airbus e Bombardier:

1º - Airbus e Bombardier anunciam em outubro de 2017 a intenção de produzir em parceria os jatos CSeries. Em dezembro de 2017 aparecem as primeiras notícias sobre uma possível compra da Embraer pela Boeing.

2º - Em janeiro de 2018 a Boeing experimentou uma derrota jurídica para a Airbus, pois esta conseguiu derrubar na Comissão de Comércio Internacional a decisão do Departamento de Comércio dos EUA, que impunha sobretaxa de quase 300% sobre a importação dos jatos CSeries (vide notícia da Gazeta do Povo, em anexo). No mesmo mês, poucos dias depois, o então Ministro da Defesa, Raul Jungmann, realiza reunião com representantes da Boeing e da Embraer, com a presença do comandante da FAB.

3º - No dia 01 de julho Airbus e Bombardier efetivamente consumam o negócio anteriormente anunciado, com a assinatura dos contratos (conforme press release em anexo, em inglês). Quatro dias depois, em 05 de julho, Boeing e Embraer anunciam terem assinado um Memorando de Entendimento.

Como esclarece reportagem da Gazeta do Povo: *“A Boeing não tem um aparelho regional para ofertar, e a Embraer não tem a estrutura de vendas da gigante europeia. Além disso, chineses, russos e japoneses estão entrando agora com novos modelos no setor, acirrando a competição. Tanto os CSeries como os E2 são a nova geração no nicho de aparelhos para de 70 e 130 passageiros, dominado hoje pela Embraer”*.

As razões do negócio, na perspectiva da Boeing, são assim explicadas pelo Journal of Political Risk (reportagem em anexo, livre tradução):

“Resposta estratégica ao movimento de um concorrente: após o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

acordo Airbus-Bombardier, a proposta da Boeing-Embraer seria uma clássica resposta competitiva ao movimento estratégico da Airbus. Assim, a Boeing quer replicar a mesma lógica empregada pelos europeus e canadenses, apesar da insistência da Boeing de que as discussões da Embraer não foram motivadas pelo movimento da Airbus no C-Series da Bombardier.

Portfólio de produtos: O acordo daria à Boeing um portfólio mais amplo de aeronaves para vender através de sua própria rede global de vendas. Por exemplo, a Embraer desenvolveu o avião de transporte KC-390 e já fornece o A-29 Super Tucano para os EUA, Brasil, Chile, Equador e Colômbia, bem como as forças aéreas afegãs e libanesas. No dia 3 de agosto de 2017 a firma assinou um contrato para a venda de 12 unidades para a Nigéria. Em 2013, A Embraer lançou o E-Jets E2, uma nova geração de equipamentos que competir com o futuro equivalente do Airbus C-Series.

Eficiência da cadeia de suprimento: haverá maior eficiência no fornecimento cadeia da empresa americana, dado que projetos, peças e serviços poderiam ser desenvolvidos em conjunto para obter economias de escala e escopo.

Afinidade cultural: Ambas as empresas se conhecem razoavelmente bem por causa dos atuais acordos de cooperação entre a Boeing e Embraer no desenvolvimento do KC-390, que substituirá e competirá com as aeronaves militares Lockheed Martin C-130, Hercules e KC-130”.

Não restam dúvidas, então, de que o negócio tem a iniciativa da Boeing, que graças a uma extraordinária disponibilidade de caixa (possui ela bilhões de dólares livres para gastar) e fortes ligações com o governo norte-americano (que lhe proporcionam influência política mundial), consegue exercer sua vontade sobre uma concorrente que se encontra em patamar inferior, obtendo inúmeros benefícios com isso.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Mas também é indubitável que o negócio será proveitoso à Embraer, ou ao menos aos acionistas da Embraer, pois os aviões comerciais desenvolvidos pela companhia serão vendidos com o apoio do departamento comercial da Boeing, muito mais poderoso, bem como com sua influência política, o que viabilizará vendas que de outra forma não aconteceriam. Poderá a Boeing inserir os aviões desenvolvidos pela Embraer em pacotes maiores, oferecendo às companhias aéreas um leque amplo de aeronaves, a preços melhores e condições de financiamento.

Então é certo que algum tipo de parceria faz sentido do ponto de vista comercial, e traria vantagens às duas companhias. Resta saber, entretanto, se os frutos serão colhidos no Brasil, em benefício dos trabalhadores e da sociedade brasileira, ou no exterior, com geração de desemprego e desindustrialização em nosso país. É o que se passará a analisar nos pontos seguintes.

Cabe ainda acrescentar, neste item, que agora que o negócio foi confirmado, as duas empresas envolvidas, bem como “especialistas” comprometidos com a promoção dos interesses delas, começam a alardear a ideia de que a operação era “a única opção disponível” à Embraer, e que se não for confirmada, a companhia brasileira estaria “fadada ao fracasso, à falência”, pois “não conseguiria enfrentar a concorrência”.

Tal perspectiva mostra-se, evidentemente, falsa. E quem o diz são, justamente, o presidente e o vice-presidente da Embraer, que ainda neste ano de 2018 afirmaram justamente o contrário, ou seja, que o negócio era interessante, mas não indispensável à Embraer.

De fato, em abril deste ano o presidente da Embraer afirmou,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

conforme reportagem do jornal Estado de Minas, em anexo:

“Parceria com a Boeing não é vital, diz presidente da Embraer

Durante entrega de jato E190-E2, comandante da fabricante brasileira afirma que negociações com gigante americana Boeing continuam, mas que é preciso permanecer aberto a novas propostas

Embora otimista com o desfecho das negociações para uma eventual parceria com a gigante americana Boeing, o presidente da Embraer, Paulo Cesar de Souza e Silva, afirmou ontem que o negócio que vem sendo discutido desde dezembro do ano passado não é vital para o futuro da fabricante brasileira. “A Embraer é sólida e uma das poucas empresas brasileiras com grau de investimento. A parceria com a Boeing não é vital para o futuro da empresa”, disse.

Sobre o interesse de outros concorrentes em se tornarem parceiros da fabricante brasileira, como a estatal chinesa de aviação Comac, o presidente da Embraer afirmou que o mercado de aviação é dinâmico e complexo e que a empresa está aberta a novas propostas. “Caso haja alguma coisa que nos interesse, vamos avaliar”, garantiu Silva”. (grifamos)

E em maio de 2018, conforme noticiou o jornal Valor Econômico (em anexo), o vice-presidente da Embraer Jackson Schneider afirmou: **“parcerias com grandes conglomerados globais “é um caminho mas não o único” para uma empresa como a Embraer.** “Parcerias são importantes, mas sem abrir mão do desenvolvimento de tecnologias no Brasil e do domínio dessas tecnologias que nos interessam”, disse o vice presidente da Embraer. “Não vejo a Embraer ou qualquer empresa de segurança de qualquer país caminhar desalinhada dos interesses de um país”, disse”. (grifamos)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Realmente, dada a existência de possíveis competidores na China, Rússia e Japão, entre outros países, os quais, não obstante, ainda estão há anos de distância de lançar aeronaves competitivas em escala comercial, um caminho aberto à Embraer poderia buscar outros parceiros, com relação aos quais possui a dianteira tecnológica, e não à Boeing, junto à qual está fadada a ocupar uma participação minoritária, isso se não desaparecer por completo.

1.5) DO RISCO DE MIGRAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA E DOS EMPREGOS PARA O EXTERIOR

O cerne da presente ação diz respeito ao **risco** – não à certeza, evidentemente, pois esta é impossível (não somos capazes de ver o futuro, mas podemos analisar o presente, identificar tendências futuras e fazer preparativos para enfrentá-las) – de a Boeing optar, como controladora incontrastável da nova empresa que será criada, por transferir toda ou parte da atividade de planejamento, desenvolvimento e construção de aeronaves e sistemas aeronáuticos para os Estados Unidos, fazendo minguar as atividades do Brasil, o que conduziria à perda de empregos e de tecnologia. Tal risco, na visão do MPT, é muito pronunciado, e impõe ao Estado brasileiro a adoção de providências no sentido de neutralizá-lo ou, pelo menos, atenuá-lo, já que as consequências de não se agir, e a ameaça temida se concretizar, seriam **nada menos que catastróficas** aos trabalhadores, à soberania e à economia nacional.

Aliás, essa é a linha propugnada pela Política Nacional de Defesa em vigor, adotada pelo Estado brasileiro (em anexo), segundo a qual:

“A segurança, em linhas gerais, é a condição em que o Estado, a sociedade ou os indivíduos se sentem livres de riscos, pressões ou ameaças, inclusive de necessidades extremas. Por sua vez, defesa é a ação efetiva para se obter ou



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

manter o grau de segurança desejado” (grifamos).

A menção é pertinente, eis que, de acordo com a mesma Política, *“Segurança é a condição que permite ao País preservar sua soberania e integridade territorial, promover seus interesses nacionais, livre de pressões e ameaças, e garantir aos cidadãos o exercício de seus direitos e deveres constitucionais”* (grifamos). Entre tais direitos constitucionais está, como veremos, o direito à proteção do emprego, além, é claro, da ainda mais óbvia ameaça à segurança nacional representada pela perda de capacidade tecnológica em um setor estratégico.

Passemos a analisar as dimensões de tal risco.

1.5.1) Da estratégia produtiva da Boeing

Um fator crucial distingue a Boeing das demais grandes empresas fabricantes de aviões: enquanto seus principais concorrentes, inclusive Airbus e a própria Embraer, produzem aeronaves em vários países, a Boeing, embora maior que seus rivais, há mais de 100 anos (a empresa foi fundada em 1916) monta seus aviões comerciais exclusivamente no território dos Estados Unidos. Ela possui fábricas espalhadas no mundo, mas para produção de peças ou serviços de manutenção, não para montagem de aeronaves. A Embraer, ao contrário, produz aeronaves também nos Estados Unidos, e já as montou na China, e a Airbus possui fábricas na França, na Alemanha e nos Estados Unidos.

Tal circunstância é destacada pelo professor Marco Aurélio Cabral Pinto, no artigo “Venda de controle acionário da Embraer para Boeing: contexto e desafios para o Governo brasileiro”, em anexo:

“O valor da Embraer para a Boeing é, no curto prazo, majoritariamente comercial. Conforme se pode perceber na Figura 1, a Boeing



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

concentra processos de fabricação nos EUA, dispondo-se de pequena estrutura de fabricação internacional.

Por esta razão, a perspectiva de manutenção espontânea de processos de fabricação no Brasil é pequena, com projeção de diminuição de postos de trabalho qualificados e extinção do ecossistema de firmas que gravitam no entorno dos desenvolvimentos tecnológicos da Embraer”.

A primeira fábrica de aviões civis da Boeing fora dos EUA estava sendo montada na China, e tal notícia, pelo ineditismo, foi amplamente divulgada pelos meios de comunicação. Cita-se aqui reportagem da revista Época Negócios, em anexo:

“Boeing terá primeira fábrica de aviões civis fora dos EUA

Planta na China fará interiores e pintura dos modelos 737 que foram encomendados por empresas aéreas chinesas

A intenção é que os aparelhos sejam produzidos na planta de Renton, no estado americano de Washington, e recebam na China as peças de seu interior e toda sua parte de pintura.

Até recentemente, a Boeing adotava uma estratégia 80/80: produzir 80% de suas aeronaves nos EUA (a exceção são os modelos militares) e vender 80% da produção fora do país” (grifamos).

Note-se que, mesmo nesse caso, a fábrica chinesa se limitaria à montagem do interior e à pintura, processos com menor utilização de tecnologia.

Tal projeto encontra-se, agora, seriamente comprometido pela guerra comercial, recentemente declarada de forma aberta, envolvendo Estados



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Unidos e China, das quais a Boeing será justamente uma das maiores atingidas, como se verá a seguir.

Pois bem, apesar da planejada fábrica chinesa ter sido concebida para atividades apenas complementares, é absolutamente certo que a vinda de uma fábrica da Boeing à China apenas ocorreu por imposição do governo chinês, que condiciona a celebração de grandes contratos comerciais, para aquisição de aeronaves, à transferência de tecnologia e ao estabelecimento de joint ventures (parcerias comerciais). O mesmo tipo de exigência foi feito à Embraer, quando ela lá se estabeleceu.

Cabe então refletir: será que a Boeing irá romper com mais de um século de tradição corporativa, que obviamente está atrelada a objetivos estratégicos muito firmes, para beneficiar de forma inédita o Brasil, quando o governo brasileiro não está a fazer exigências semelhantes àsquelas fixadas pelo governo chinês?

Alguns veículos de comunicação afirmam que a Boeing estaria interessada, no Brasil, em aproveitar a disponibilidade de mão-de-obra mais barata que aquela existente nos Estados Unidos.

O valor dos salários pagos pela Embraer de fato é mais baixo, como esclarece Livia de Cássia Godoi Moraes, na tese de doutorado “Pulverização de capital e intensificação do trabalho: o caso da Embraer” (em anexo):

“Dentre as quatro maiores empresas de aviação comercial do mundo (Boeing, Airbus, Embraer e Bombardier) é a Embraer a que paga os mais baixos salários. “Enquanto o salário-hora do trabalhador da Boeing custa US\$ 26,20, o da Airbus US\$ 25,40 e o da Bombardier US\$ 20,48, o da Embraer custa somente US\$ 8,10”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

A conclusão a que se pode chegar, à vista da persistente escolha da Boeing em não produzir aeronaves fora dos Estados Unidos, é, entretanto, outra. Se o custo da mão-de-obra fosse tão crucial à companhia norte-americana, ela poderia, há muito tempo, ter transferido parte da produção ao México, por exemplo, bem próximo dos Estados Unidos, onde os salários na indústria são ainda menores que os do Brasil, menores até mesmo que os salários pagos na China (os salários médios por hora na indústria são, em dólar, \$ 2.90 na China, \$ 2.70 no Brasil e \$ 2.10 no México, vide reportagem anexa). As jornadas de trabalho no México são, também, ainda maiores que no Brasil.

Se quisesse migrar ao México, atrás dos menores custos trabalhistas, sem dúvida a Boeing não encontraria qualquer dificuldade em convencer o governo mexicano no sentido de subsidiar fortemente a formação de mão-de-obra especializada, como o fizeram outras empresas norte-americanas, inclusive grandes montadoras de automóveis, por exemplo, já estabelecidas no México. Se a Boeing não o fez, em mais de cem anos, é porque existem poderosas razões estratégicas (possivelmente relacionadas à sua umbilical ligação com o complexo militar norte-americano, como se verá) em sentido contrário.

Há de se levar em conta, ainda, como também informa Lívia de Cássia Godoi Moraes, que: *“Conforme constatação de Godeiro (2009, p. 46), a força de trabalho direta representa somente 8% do total de custos da Embraer”* (grifamos).

Ou seja, o significado de salários mais baixos no Brasil, embora não seja, sem dúvida, desprezível, não é fator isoladamente decisivo, capaz de reverter uma estratégia corporativa da Boeing de continuar produzindo aeronaves apenas em solo norte-americano. Muito mais importante que salários é a cadeia de fornecedores de peças, e nesse aspecto essencial, as perspectivas são ainda mais desfavoráveis, como veremos a seguir.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Há de ser lembrado, também, que a Airbus não teve qualquer dificuldade em, ao assumir o programa de jatos da Bombardier, transferir parte da produção das aeronaves para sua fábrica nos Estados Unidos, que obviamente não havia sido planejada para tal propósito, pois o negócio com a Bombardier ocorreu de forma imprevista. A fábrica da Airbus no estado norte-americano do Alabama havia sido montada para produzir aviões para um contrato com o governo norte-americano, que depois foi perdido. Já a partir de 2020 a Airbus começará a entregar aeronaves produzidas nessa fábrica.

Ora, as fábricas da Boeing são maiores e ainda mais avançadas tecnologicamente que as da Airbus (não é por nada que a Boeing é o terceiro maior fornecedor da NASA), de modo que a companhia norte-americana seguramente conseguiria, se assim quisesse, absorver a produção dos novos jatos E-2, e outros que vierem a substituí-los, se assim desejar.

De fato, tão impressionante é a capacidade produtiva das fábricas da Boeing, que **a companhia consegue levar apenas 9 dias para construir um avião 737 (!)**, maior que os da Embraer. Ela produz 47 aviões 737 por mês, e irá aumentar a produção para 57 em 2019.

Na verdade, a Boeing tem nos últimos anos investido maciçamente para aumentar em muito sua capacidade produtiva, como revela reportagem do veículo Investing (em anexo, livre tradução):

“Boeing vai impulsionar produção até 2020

As ações da Boeing têm subido recentemente devido às suas entregas recordes, bem como aos números de ganho positivos. No entanto, as ações da Boeing devem se recuperar ainda mais nos próximos meses, já que a expectativa é



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

de que o fabricante americano de aviões aumente sua produção global de aviões e entregas este ano.

Este ano, o CEO Dennis Muilenburg planeja construir até 900 aviões por ano em um período de dez anos. Após a produção de 763 aeronaves comerciais no ano passado, a gigante aeroespacial tem agora a meta de entregar entre 810 e 815 aviões, o que está próximo da meta inicial da Boeing para 2020.

Muilenburg também anunciou que este grande objetivo se deve à projeção de que as frotas de aeronaves em todo o mundo aumentam duas vezes mais em tamanho nas próximas duas décadas, gerando a necessidade de mais de 40.000 novos aviões.

Em termos de produção, a planta de Renton da Boeing, sozinha, com uma taxa de produção projetada de 57 jatos por mês, deve subir ainda mais. Anteriormente, a Boeing já teria impulsionado sua produção do 737 para um número mensal de 64 jatos”.

Ou seja, produzir aeronaves no Brasil seria, para a Boeing, uma questão de escolha, não de necessidade. Com a mesma, ou maior, capacidade com que a Airbus transferiu parte da produção dos jatos da Bombardier do Canadá para os Estados Unidos, a Boeing poderia transferir a montagem de aeronaves projetadas pela Embraer.

Deve ser lembrado, também, que o destino habitual de fabricantes de aeronaves adquiridos por concorrentes maiores é desaparecer e ser esquecido. O exemplo do que pode ocorrer com a Embraer é bastante óbvio: em 1996 a Boeing comprou a McDonnell Douglas, à época a terceira maior produtora de aviões do mundo, muito maior que a Embraer. O que ocorreu com ela nos é explicado por Nazareno Godeiro, no artigo em anexo:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“Na compra da McDonnell Douglas, em 1996, a Boeing fechou a empresa, colocou seu logotipo por cima do outro e vendeu divisões que não lhe interessavam, como a de helicópteros. Fez isso com uma empresa que era a terceira maior fabricante de aviões comerciais e militares do mundo, três vezes maior do que a Embraer”.

Aliás, um avião de menor porte, que se não tivesse sido descontinuado hoje concorreria com os da Embraer, era produzido justamente pela McDonnell Douglas, como esclarece Livia de Cássia Godoi Moraes:

“Pesquisas da empresa apontavam para um novo nicho de mercado para atuação da Embraer: aviões de 70 a 120 assentos. Na década de 1990, os aviões existentes na faixa de 60 a 90 assentos eram bastante inadequados, por serem adaptações encurtadas de aviões maiores. (...) Outro possível concorrente era o avião MD-95, da empresa McDonnell-Douglas, para 100 passageiros, entretanto, com a aquisição dessa empresa pela Boeing, a criação desse produto foi interrompida (SILVA, 2008, p. 222). A Embraer registrou, então, que havia espaço para ela explorar esse mercado”.

Se a Boeing fez isso com a McDonnell-Douglas, com muito mais facilidade poderá fazê-lo com a Embraer.

A propósito, deveria servir de alerta o fato de que a Airbus, nem bem assumiu (com participação majoritária de 51%, não dos 80% previstos para a Boeing) a linha de jatos CSeries da Bombardier, já alterou o nome da aeronave, que agora será A220, seguindo a padronização própria da Airbus, primeiro passo para o desaparecimento da identidade própria da tecnologia.

O risco de transferência da produção aos Estados Unidos é



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

apontado, também, por Luis Carlos Mendonça de Barros, ex-presidente do BNDES, que afirmou em entrevista à Folha de São Paulo, em anexo:

“Como o sr. avalia as tratativas entre Boeing e Embraer?”

*Luiz Carlos Mendonça de Barros - Quando saiu a notícia de que a Airbus tinha comprado a operação de aviões pequenos da Bombardier, em outubro, eu comentei com várias pessoas que a Embraer ia ser comprada pela Boeing. Ela faria isso para incorporar na linha de produtos os aviões abaixo de 120 ou 130 lugares. Quem tem esse mercado é a Embraer. **A Boeing não tem que comprar a Embraer. Ela tem que comprar o mercado da Embraer.***

'Comprar o mercado' como?

*Quando saiu o negócio da Airbus, eu te garanto que, no dia seguinte, a Boeing começou a conversar com a Embraer. **Não é a questão de produzir aviões. É comprar o mercado para ter a linha completa.** Aí o preço que ela vai pagar não está relacionado a Ebitda, a lucro, coisa nenhuma.*

Qual é a grande importância da Embraer para a Boeing?

A Boeing terá que ter aviões menores, de 90, 110, 75 lugares, na linha dela para competir com a Airbus [que em outubro anunciou acordo com a Bombardier no mercado de aviões menores]. E quem tem tecnologia de produção de software é a Embraer. E, aí, o que o governo tem que fazer é, sabendo dessa necessidade, extrair compromissos da Boeing que tenham reflexo sobre a indústria brasileira.

(...)

Que condições o governo deveria impor?



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Por exemplo, a produção. A Embraer é um software de como se produz avião pequeno. Mas ela praticamente compra tudo de terceiros. Então, é muito fácil para a Boeing pegar esse software e levar para os Estados Unidos. O governo vai ter que usar a "golden share" para impor essas condições. A produção tem que ser aqui. E aí é importante porque a produção da Boeing vai ser muito maior do que a Embraer produz hoje. O objetivo tem que ser absorver mais produção aqui no Brasil" (grifamos).

A opinião é compartilhada por um dos principais economistas da atualidade, o sul-coreano Ha-Joon Chang, autor do best-seller "Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento na perspectiva histórica", em entrevista ao jornal O Estado de São Paulo, em anexo:

"O sr. afirma que é importante para um país ter empresas com alto nível de tecnologia. O Brasil tem hoje a Embraer, que está negociando um acordo com a Boeing. Como o sr. vê isso?

Acho que se deveria tentar manter (o controle da empresa). A Boeing vai tornar a Embraer uma segunda marca, para coisas simples, levar as tecnologias importantes (da Embraer) para os Estados Unidos.

O que o País pode perder com esse negócio?

A habilidade de gerar sua própria tecnologia. Pessoas dizem que empresas nacionais não são mais importantes. Não é verdade. Quando uma empresa alemã compra uma americana, os alemães ficam com a gerência e passam a fazer os trabalhos de desenvolvimento mais importantes na Alemanha. É por isso que compram, para controlar. Não digo que nunca se deve vender as companhias líderes para estrangeiras, algumas vezes é necessário, mas é preciso ter cuidado. A Embraer é a única companhia que compete com Boeing e Airbus, apesar de ser menor. Se for



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

vendida, é muito importante garantir que o Brasil mantenha a capacidade tecnológica” (grifamos).

Outro aspecto decisivo da operação merece destaque: como vimos, o fator determinante à operação foi a parceria fechada entre Bombardier e Airbus, e principalmente a estratégia, bem-sucedida, da Airbus de transferir a produção dos novos jatos para sua fábrica dentro dos Estados Unidos. Com isso, a Airbus conseguiu livrar-se das tarifas impostas pela Secretaria de Comércio, sobre os aviões que seriam produzidos fora dos Estados Unidos, no Canadá.

De fato, como esclarece reportagem da Reuters, em anexo:

“Airbus assume controle do programa CSeries da Bombardier e pode evitar sobretaxa dos EUA

“A montagem nos Estados Unidos pode resolver o problema (tarifário) porque se torna um produto doméstico”, disse o presidente-executivo da Bombardier, Alain Bellemare, a repórteres na sede da Airbus em Toulouse”.

Ora, como vimos, a obsessão da Boeing é dar uma resposta à altura ao movimento da Airbus, que conseguiu furar o bloqueio da Boeing e irá produzir aeronaves que, à luz da legislação dos Estados Unidos, serão produtos norte-americanos, “made in USA”.

Pois bem, se produzir as aeronaves no Brasil, os jatos da Boeing não serão produtos norte-americanos, e não estarão sujeitos ao mesmo tratamento tributário dos aviões da Airbus produzidos em Alabama. Os aviões da Boeing, produzidos no Brasil, estariam em condição menos favorável, perante a legislação dos EUA, com relação aos da Airbus.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Dada a urgência evidenciada pela Boeing em “dar o troco” à Airbus, ao ponto de segui-la em todos os seus passos, como vimos, é de se suspeitar que a Boeing não se contentará em entregar nos EUA aviões sobre os quais incidirão taxas e impostos superiores aos produzidos pela Airbus, e que não terão, da perspectiva dos consumidores norte-americanos, o mesmo apelo de serem produtos “*made in USA*”.

Em suma, a Boeing possui fortes motivos, e todas as condições, para transferir a produção dos jatos da Embraer para os Estados Unidos.

1.5.2) Do cobiçado corpo de engenheiros da Embraer

A Embraer hoje possui, como é notório, um dos corpos de engenheiros aeroespaciais mais avançados do mundo, cuja excelência é reconhecida por seus concorrentes, que tentam a todo custo importá-lo ou imitá-lo.

Tal mão-de-obra altamente especializada, capaz de produzir tecnologia avançada cobiçada internacionalmente, é o direto resultado de décadas de esforço nacional, com a utilização maciça de recursos públicos, através do ITA, outro dos orgulhos nacionais e da cidade de XXXXXXXX, e de outras instituições públicas, como já visto.

Sem tais profissionais, é absolutamente certo que o Brasil perde, ou tem seriamente comprometida, sua capacidade de produzir tecnologia de ponta, fundamental às aspirações nacionais de atingir o desenvolvimento econômico.

A Embraer faz questão de reconhecer tal aspecto chave de seu sucesso, afirmando em seu Formulário de Referência 2017:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“Os empregados da Embraer são experientes e altamente qualificados. Em 31 de dezembro de 2017, os engenheiros representavam 31,4% de nossa força de trabalho. Em virtude do alto nível de conhecimento e habilidade de nossos empregados, bem como dos nossos programas de incentivo e treinamento contínuo, podemos buscar novos programas com eficiência e disponibilizar aos nossos clientes expertise técnica e orientação diferenciadas”.

Se o negócio envolvendo Airbus e Bombardier foi “a gota d’água” que disparou a iniciativa da Boeing de comprar a Embraer, o principal benefício esperado pela companhia norte-americana com o negócio talvez seja a incorporação de tal quadro de engenheiros, para suprir suas próprias necessidade e deficiências.

Tal fato, aliás, é francamente admitido pelo presidente da Boeing, Dennis Muilenburg, em entrevista ao jornal Seattle Times, em anexo (livre tradução):

“Ele disse que o interesse da Boeing em comprar a Embraer inclui o potencial de combinar o talento de engenharia e fabricação das duas empresas.

“Eles têm capacidade hoje em coisas como sistemas de vôo”, disse Muilenburg. “Eles têm talento de classe mundial ... Trabalhamos bem juntos”.

Note-se que ao falar em “combinar” os talentos de engenharia das duas companhias, fica subentendida a intenção de aproveitar os engenheiros da Embraer para outros projetos que não os de aviões de menor porte da empresa brasileira, ou seja, aproveitá-los para projetos próprios da Boeing, que de fato experimenta dificuldades com vários deles.

Um desses problemas é apontado pelo Brazil Journal, reportagem em anexo:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*“O maior problema da Boeing hoje é a falta de engenheiros. **Cerca de 25% dos engenheiros da Boeing vão se aposentar nos próximos cinco anos, e metade nos próximos dez anos**” disse Gustavo Daibert, gestor da Bahia Asset Management, cujos fundos coletivamente têm 1% da Embraer. “Se este não é o foco principal da JV, certamente é um dos principais. **Quanto custa levar o ITA para os EUA?**” (grifamos)*

O corpo de engenheiros da Embraer é, ao contrário, predominantemente jovem, e ansioso por novos desafios.

Tal aproveitamento dos engenheiros da Embraer para projetos específicos da Boeing, circunstância pouco comentada pelos jornais nacionais, é ao contrário vista como óbvia pelos veículos de comunicação norte-americanos, como revelam as seguintes reportagens:

Seattle Times:

“Por um lado, espera-se que os engenheiros bem conceituados da Embraer contribuam para o projeto e o desenvolvimento do próximo novo avião da Boeing, o Novo Avião Médio Comercial (NMA), chamado informalmente de 797, que deve ser lançado em seis meses.

Além disso, alguns analistas acreditam que a combinação de talentos nas duas empresas pode mudar o pensamento da Boeing sobre o avião que vem depois do NMA, o substituto do 737 MAX.

É possível que a Embraer, juntamente com a Boeing, suba um pouco nas suas ambições de avião dos E-jets - acomodando apenas quatro - e desempenhe um papel no projeto e na construção da próxima geração do substituto do Boeing 737”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Bloomberg:

“A Embraer traz talentos de engenharia que a Boeing poderia usar para o novo jato de médio porte em sua prancheta, apelidado de 797 por analistas”.

Portanto, há fortes indicações de que a Boeing pretende utilizar a força dos engenheiros brasileiros para desenvolver não os projetos de aeronaves menores, que interessam bem menos à companhia, mas os projetos de desenvolvimento de aeronaves que irão substituir seus próprios aviões de maior porte, projetos esses que serão atingidos pela iminente aposentadoria de boa parte dos engenheiros da Boeing.

A consequência óbvia disso é que a Boeing não irá desenvolver tecnologias de suas aeronaves maiores, que geram maior receita e lucro, no Brasil, até porque tais aeronaves não são construídas no Brasil. **Estamos falando, então, da transferência dos melhores e mais brilhantes engenheiros brasileiros para os Estados Unidos**, onde irão contribuir decisivamente para a criação de novas tecnologias que não serão jamais aproveitadas pelo Brasil.

Outro aspecto desse risco de migração de profissionais altamente especializados está no fato de que a Boeing não precisaria, evidentemente, absorver todos os mais de 3.000 engenheiros hoje empregados pela Embraer. Ela aproveitaria apenas os mais talentosos e originais, envolvidos no desenvolvimento de projetos avançados, os “cérebros”, que mais farão falta ao Brasil. Os demais, provavelmente a maioria, ficarão para trás.

Tal dimensão do problema é pontuada por Nazareno Godeiro, no artigo já citado:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

“Provavelmente a Boeing, adquirindo a Embraer na forma em que se der, deixará aqui no Brasil as operações de baixas rentabilidade e tecnologia, preservando na matriz os processos de alta tecnologia. Isso pode significar, inclusive, incorporar uma parte dos engenheiros brasileiros. Porém, o grosso da engenharia se tornará desnecessário porque a matriz da Boeing opera com alta tecnologia. É, inclusive, fornecedora da NASA e não vai abrir esse nível de informação para a engenharia tupiniquim. Teremos milhares de engenheiros brasileiros excedentes. O que acontecerá com eles?”

O que acontecerá com eles é fácil de prever: eles engrossarão o enorme exército de engenheiros sem emprego que existe atualmente no Brasil, a respeito do qual nos fala a reportagem da Gazeta do Povo, em anexo:

“Desde 2014, o número de profissionais de engenharia demitidos é maior que o de contratados, de acordo com dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) ... 42 mil engenheiros na fila do desemprego na soma de 2015, 2016 e acumulado de 2017 até agosto”.

1.5.3) Da cadeia de fornecedores da Embraer

A Embraer é um verdadeiro paradoxo na indústria aeroespacial, e seu sucesso foi atingido de forma inusitada, já que é a única empresa de importância no setor (seja de produção de aeronaves, seja de produção de equipamentos vitais, como motores) existente no hemisfério sul do planeta.

Em razão disso, a Embraer opera sem contar com uma sólida rede de fornecedores doméstica, ao contrário do que ocorre com seus principais concorrentes. A empresa é uma das maiores exportadoras brasileiras, mas a outra face da moeda é que ela também é uma das maiores importadoras, e quase todas as peças



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

e equipamentos utilizados nas suas aeronaves são estrangeiros.

Tal dimensão do empreendimento é explicada por Marco Aurélio Cabral Pinto, no artigo já citado, em anexo:

*“Os principais sistemas e componentes tecnológicos aeronáuticos adotados pela engenharia da Embraer, nomeadamente motorização e navegação, pouco ou nada são constituídos de engenharia nacional. **O índice de nacionalização dos aviões comerciais da Embraer não supera, retirado valor adicionado como margem de venda, os 5% do valor total de cada unidade** [Montoro (2009)]. Em outras palavras, somadas as peças, partes, componentes e sistemas produzidos no Brasil fora da Embraer, não se atinge 5% do valor final da aeronave.*

Por esta razão, a Embraer pode ser considerada uma joia da coroa que atua no segmento de defesa como fonte de inovação, mas financia atividades através do sucesso comercial. No entanto, esta joia da coroa até hoje atuou em uma ilha, isolada no Atlântico Sul e distante dos complexos industriais-militares europeu e norte-americano”. (grifamos)

Apenas 5% do valor do avião completo corresponde, portanto, a peças produzidas por fornecedores brasileiros. Todo o restante vem do exterior, essencialmente de fornecedores localizados na Europa ou nos Estados Unidos, sendo que vários deles mantêm com a Embraer uma parceria íntima, compartilhando os riscos, e lucros, do desenvolvimento das aeronaves.

Os fornecedores nacionais correspondem hoje a aproximadamente 70 empresas (de um universo total de 1.200 fornecedores diretos, segundo o Relatório Anual 2016 da empresa), a maioria das quais depende, para sua sobrevivência, da continuidade dos negócios com a Embraer (apenas 10 delas exportam produtos, como se verá), e com algumas exceções produzem peças mais



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

básicas, sem tanta tecnologia aplicada, como partes da fuselagem. Tais empresas empregam, como visto, mais de 4.501 trabalhadores.

Considerando que o tamanho reduzido de sua rede doméstica de fornecedores constitui uma de suas maiores desvantagens com relação à concorrência, a Embraer tem procurado incentivar sua ampliação, novamente (é claro) com apoio do Estado brasileiro, através do Programa de Desenvolvimento da Cadeia Aeronáutica, assim explicado no Relatório Anual 2016 da empresa: *“Executado em parceria com a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), o PDCA visa ao aperfeiçoamento de todas as empresas envolvidas no fornecimento direto para os processos industriais”*.

Ora, a Boeing possui à sua disposição uma rede de fornecedores muito maior e mais variada que a da Embraer, geograficamente mais próxima de suas fábricas, além de produzir ela própria parte das peças que utiliza. A empresa está, inclusive, envolvida atualmente em comprar, além da Embraer, vários de seus maiores fornecedores, tendo acabado de adquirir, por exemplo, a KLX por 4.25 bilhões de dólares (mais do que pagará pela Embraer).

Isso significa que, para a maior parte das peças fornecidas à Embraer por empresas brasileiras, a Boeing com certeza já possui diversos fornecedores que poderiam substituir o fornecedor nacional, adaptando-se rapidamente para as novas especificações técnicas. **Não há qualquer garantia, portanto, de que a Boeing dará preferência às empresas brasileiras**, ao invés daquelas com as quais já mantém relações comerciais, às quais já dirige pedidos maiores, que lhe proporcionam economia com ganhos de escala.

Na verdade, de forma muito preocupante, a Boeing, com o apoio do governo norte-americano, **já está buscando atrair para os Estados Unidos os fornecedores brasileiros de peças que lhes interessam**, como revela a seguinte



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

matéria, de fevereiro de 2018, do veículo DefesaNet (uma das principais fontes de informação do setor aeronáutico do Brasil), em anexo:

“EUA quer levar cadeia produtiva inteira da EMBRAER para solo americano

Um grupo de empresários do segmento aeronáutico, que envolve inclusive empresas do setor espacial, tem procurado a câmara de comércio dos Estados Unidos para saber das possibilidades de se transferirem para solo norte americano. Praticamente todas são ligadas a cadeia de fornecimento de peças e subsistemas da Embraer e pertencem ao polo aeroespacial de XXXXXXXX. Isso havia sido estimulado alguns anos atrás, pelo então secretário de Estado John Kerr.

As tratativas estão adiantadas para algumas delas, que estão sendo selecionadas por meio de programas especiais de busca de investimentos estrangeiros para fortalecer a cadeia produtiva ligada direta e indiretamente à Boeing, que adquiriu o controle da Embraer e de todos seus projetos civis.

Os empresários do setor pedem anonimato e discrição, pois tem sido uma das prioridades dos EUA depois das repercussões sobre o anúncio da aquisição da Embraer e da criação da joint venture, que deve levar para Chicago (sede da BOEING), todos os projetos da ex-estatal brasileira, inclusive os futuros programas militares.

“Os americanos já estiveram aqui no Parque Tecnológico (de XXXXXXXX) e formalizaram o convite para aderirmos ao programa de investimento nos EUA, mas na época já se ouvia rumores sobre a migração da Embraer que tinha acabado de comprar mais uma unidade por lá. Mas agora é uma realidade e nossa sobrevivência depende disto, vamos tentar nos qualificar para



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

seguirmos junto com nossa parceira para um mercado mais competitivo, mas também bem mais estável”, observou o empresário de lidera o grupo e que tem uma larga experiência no segmento aeronáutico.

Desde o governo de Barak Obama, o governo dos EUA busca atrair as empresas de tecnologia de ponta do Brasil com a promessa de ingressarem num mercado mundial, muito mais atrativo e com diversas opções de clientes, além de ser fornecedores indiretos da Boeing.

Isso tem estimulado não só o imaginário do empresariado nacional, crescer num mercado estável e receber em dólar, sem problemas alfandegários e com inúmeras burocracias para produzir.

“Não podemos ser hipócritas, estamos diante de uma oportunidade única. Os EUA pede que levemos nossos engenheiros e os técnicos mais capacitados, estão nos dando linhas de créditos especiais com juros baixíssimos, toda infra estrutura para produzirmos e a facilidade de comprarmos maquinários de ponta sem qualquer entrave. Infelizmente não dá para pensarmos em continuar a viver nesta instabilidade existente aqui no Brasil. Inclusive esse é um ponto que os americanos querem que levemos, essa capacidade de sobrevivência no meio de tanta adversidade”.

O grupo contempla cerca de 50 empresas de diversos portes e atuação dentro da cadeia produtiva da EMBRAER. A intenção é conseguir fazer a migração no menor prazo de tempo possível e se tornar uma exportadora para a antiga estatal brasileira. Isso esvaziaria totalmente o parque industrial instalado no Brasil, o que facilitaria inclusive a migração integral da Embraer para os EUA, mais propriamente Chicago, inclusive levando toda sua equipe de engenheiros de projetos e de manutenção”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Ou seja, a Boeing, com o decisivo apoio do governo norte-americano, **já está trabalhando silenciosamente no sentido de esvaziar o polo industrial aeroespacial brasileiro**, concentrado em XXXXXXXX, buscando deslocar para os Estados Unidos as empresas (e, portanto, os engenheiros e profissionais qualificados) que lhe interessam.

Ora, por que a Boeing está fazendo isso, se sua intenção de fato fosse produzir aeronaves no Brasil? A notícia coloca em ainda mais evidência o elevado risco, antes comentado, de que a companhia norte-americana não tem real intenção de produzir aeronaves no Brasil, e pretende transferir a atividade produtiva – e a geração de tecnologia de ponta – para os Estados Unidos, provavelmente mantendo a unidade brasileira para simples produção de peças e componentes.

Previsivelmente, não interessará à Boeing levar aos Estados Unidos todos os fornecedores brasileiros, pois parte deles é de pequeno porte e não lida com tecnologia avançada, podendo ser substituídos sem qualquer dificuldade.

Parece que tal extraordinário risco finalmente foi reconhecido pelas empresas brasileiras, como relata a seguinte reportagem do jornal Valor Econômico, posterior ao anúncio do negócio entre Boeing e Embraer, em anexo:

“Fornecedor brasileiro da Embraer teme acordo

A base industrial aeronáutica brasileira está preocupada com os impactos que a nova aliança entre a Embraer e a Boeing terá no futuro dessas empresas, caso não haja uma política do governo que garanta a preservação da cadeia nacional.

“Se não tiver proteção, a cadeia vai morrer num curto espaço



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

de tempo, por falta de acesso ao mercado global e de competitividade", disse o diretor titular do Ciesp em XXXXXXX, Cesar Augusto Andrade e Silva.

A cadeia produtiva da Embraer no Brasil é formada hoje por cerca de 70 empresas, que empregam em torno de 5 mil funcionários e estão dedicadas à venda de serviços de industrialização de baixo valor agregado, como fornecimento de peças usinadas. Apenas 10 destas empresas são exportadoras".

1.5.4) Da guerra comercial EUA-China

Um curioso aspecto da operação anunciada entre Embraer e Boeing está no infeliz (da perspectiva da empresa brasileira) "timing" com que foi concebida.

De fato, os Estados Unidos, pelas mãos do polêmico presidente Donald Trump, já vinham ameaçando a China com a imposição de enormes tarifas de importação, ante alegação de que experimenta "concorrência desleal". Recentemente as ameaças se concretizaram, tendo sido as medidas restritivas imediatamente retaliadas pelo governo chinês. Nas últimas semanas os conflitos aumentaram ainda mais, com o anúncio de novas, e maiores, restrições de natureza fiscal, **tendo sido efetivamente deflagrada uma guerra comercial entre os dois países**, a maior, dizem os especialistas, das últimas décadas, que impactará negativamente o comércio mundial.

Nesse sentido, noticiou o veículo Infomoney, em 05/07/2018:

"Após várias semanas de discussões e temores no mercado, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, confirmou que a partir de meia-noite de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

quinta para sexta-feira (6) começa a valer as tarifas de US\$ 34 bilhões para bens chineses, dando início assim à tão temida “guerra comercial”. A China já havia informado que iria retaliar esta atitude e o risco é que daqui para frente ocorra uma grande disputa que pode prejudicar toda a economia mundial”.

Segundo os meios de comunicação, a Boeing é uma das empresas norte-americanas que mais tem a perder com tal guerra comercial, podendo ser alvo de medidas retaliatórias que comprometerão seu acesso ao mercado chinês, justamente um dos mais importantes do mundo, com enorme demanda futura por novas aeronaves:

CNN:

“Boeing estaria na linha de frente de uma guerra comercial com a China

Muitas empresas americanas estariam em risco em uma guerra comercial entre os Estados Unidos e a China. Mas a Boeing pode ser a mais vulnerável.

A empresa disse em setembro passado que espera que a China gaste quase US \$ 1,1 trilhão nos próximos 20 anos, comprando mais de 7.200 novos aviões.”

The New York Times:

“Boeing pode se tornar alvo de uma guerra comercial sobre as tarifas da Trump

A Boeing, que envia 80% de seus aviões comerciais para o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

exterior, se considera o maior exportador de manufaturados do país. Por isso, é a empresa que mais está em jogo em uma briga comercial - especialmente na China, um dos mercados de aviões que mais crescem.

(...)

Espera-se que a China ultrapasse os Estados Unidos para se tornar o maior mercado de aviação do mundo até 2022, segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo. Esse crescente domínio poderia ajudar o governo a apoiar a produção da Airbus para preencher um buraco deixado pela Boeing, disseram consultores aeroespaciais”.

Ou seja, os dias atuais são, literalmente, o pior momento em toda a história para a Embraer se associar à Boeing. O “timing” da operação não poderia ser pior. Sem a Boeing, e confirmadas as aparentemente inevitáveis retaliações comerciais que serão impostas pelo governo chinês à empresa norte-americana, a Embraer teria uma oportunidade única para ocupar o vácuo deixado pela Boeing (e que a Airbus terá dificuldade de, sozinha, preencher inteiramente), e poderia quem sabe, lançar-se ao desenvolvimento de aeronaves maiores, quiçá associando-se à empresa de aviação chinesa. A Embraer já desenvolveu parcerias com os chineses, e conhece bem o mercado.

Ao invés disso, a Embraer está se colocando na posição de sofrer junto com a Boeing o impacto direto das políticas retaliatórias aplicadas pela China aos Estados Unidos, já que a nova empresa, com domínio de 80% da Boeing, será muito claramente uma subsidiária da companhia norte-americana.

O assunto, naturalmente, chamou a atenção dos jornalistas, mas a Embraer simplesmente se absteve de comentar, como narra o jornal DCI:

“Porém, o analista ressalta que a China pretende sobretaxar produtos norte-americanos. “Uma parceria com a Boeing poderia dificultar a situação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

da brasileira.”

O presidente e CEO da Embraer Comercial, John Slattery, não quis comentar sobre o conflito entre as duas nações, mas defendeu que a empresa brasileira tem portas abertas em ambos os países”.

Diante disso, fica-se a suspeitar se, em parte, o interesse da Boeing em adquirir a Embraer não está, também, na tentativa de evitar que uma concorrente menor possa ganhar espaço com a crise comercial China-Estados Unidos, impedindo-a de crescer.

1.5.5) O fator Donald Trump: “*Buy American and hire American*”

Um outro fator de risco, tratado no item anterior, talvez o principal à preservação da atividade da fabricação de aeronaves no Brasil, no caso de compra da Embraer pela Boeing, é a atual política de Estado adotada pelo presidente norte-americano, Donald Trump.

Vale lembrar que a Boeing é a maior empresa exportadora dos Estados Unidos, o segundo maior fornecedor do Pentágono e o terceiro maior fornecedor da NASA, ocupando papel absolutamente central no complexo industrial-militar dos Estados Unidos, que garante a esse país a hegemonia política e econômica mundial.

Não por acaso, a Boeing é alvo da frequente atenção do polêmico presidente norte-americano, que em menos de dois anos de mandato já proferiu discursos em duas oportunidades dentro das fábricas da Boeing. E nas duas ocasiões o cerne de sua mensagem foi: as empresas norte-americanas devem produzir



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

nos Estados Unidos, e contratar exclusivamente trabalhadores norte-americanos.

A primeira dessas visitas ocorreu em fevereiro de 2017, portanto logo no início de seu mandato, sendo assim narrada pelo jornal O Povo, em anexo:

*“O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, reiterou suas promessas de geração de emprego, corte de impostos e estímulos para empresas que produzirem em fábricas dentro do país em um discurso na fábrica da Boeing, na Carolina do Sul. **“Nosso objetivo como nação é depender menos de importações e mais em produtos feitos nos EUA. Queremos produtos produzidos aqui, por mãos de americanos”**, disse o presidente. Ele mencionou o decreto em que autorizou a construção do oleoduto de Dakota, e disse que exigiu que o aço usado fosse de origem americana.*

O presidente americano também elogiou a Boeing e divulgou que está trabalhando com a empresa no projeto do Air Force One, avião oficial do governo. “Estamos aqui para celebrar empregos, fábricas e engenharia americana. As fábricas que estão voltando para produzir nos EUA ficarão muito satisfeitas”, afirmou” (grifei).

O discurso proferido pelo presidente nessa ocasião mostra-se muito esclarecedor (íntegra em anexo, em inglês, livre tradução):

*“Estamos aqui hoje para celebrar a engenharia americana e a manufatura americana. Também estamos aqui hoje para celebrar os trabalhos. Empregos. Este avião, como você sabe, foi construído bem aqui no grande estado da Carolina do Sul. **Nosso objetivo como nação deve ser confiar menos nas importações e mais nos produtos feitos aqui nos EUA.***

Nós temos as melhores pessoas em qualquer lugar do mundo. Nós temos o maior espírito e você apenas olha o que está acontecendo hoje em nosso



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

país - você olha o que está acontecendo com empregos. Você vê o que está acontecendo com as plantas voltando para o nosso país. De repente, eles estão voltando. E eles ficarão muito felizes com isso, acredite em mim. Eles ficarão muito, muito felizes.

*Como seu presidente, eu farei tudo o que puder para liberar o poder do espírito americano e colocar nosso grande povo de volta ao trabalho. **Este é o nosso mantra: compre produtos americanos e contrate americanos.***

***Queremos produtos feitos na América, feitos por mãos americanas.** Você provavelmente viu o pipeline Keystone que eu recentemente aprovei, e o Dakota. E estou me preparando para assinar a lei. Eu disse, onde é que o tubo é feito? E eles não me disseram. Eu disse que é bom que você compre aço americano. E você sabe o que? É assim que é. É assim que vai ser.*

*Em todas as frentes, vamos trabalhar para o povo americano. Em nenhum lugar em nosso foco - e eu quero dizer isso tão fortemente - e nosso foco tem que ser tão forte, mas meu foco tem sido sobre empregos. **E empregos é uma das principais razões pelas quais estou aqui hoje como seu presidente, e eu nunca, jamais, desapontá-lo-ei. Acredite em mim. Eu não os desapontarei.***

*Eu fiz campanha na promessa de que **farei tudo ao meu alcance para trazer esses empregos de volta para a América.** Queríamos tornar tudo muito mais fácil - tem que ser muito mais fácil para fabricar em nosso país e muito mais difícil de sair. **Eu não quero empresas deixando o nosso país, fazendo o seu produto, vendendo de volta, sem impostos, sem nada, queimando todo mundo em nosso país. Nós não vamos mais deixar isso acontecer, pessoal. Acreditem em mim. Haverá uma penalidade muito substancial a ser paga quando eles demitirem seu pessoal e mudar para outro país, fazer o produto e pensar que eles vão vendê-lo de volta sobre o que em breve será uma fronteira muito forte. Vai ser muito***



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

diferente. Vai ser muito diferente”.

Se durante a campanha eleitoral, e nos primeiros momentos após a posse, muitas pessoas imaginavam que Donald Trump seria uma mera figura decorativa, até cômica, e não iria de fato interferir nas políticas de governo e decisões importantes, agora já está claro para todo o mundo que tal perspectiva estava completamente errada. **Donald Trump está cumprindo absolutamente todas as suas promessas de campanha**, por mais controversas que sejam, e transformando por inteiro o cenário político e econômico mundial. Cumprindo o que prometeu, Trump retirou os EUA do acordo ambiental de Paris, do acordo nuclear com o Irã, iniciou conflitos comerciais com os principais aliados dos EUA, inclusive Canada e Brasil, nomeou juízes ultraconservadores à Suprema Corte Americana, criou medidas draconianas de combate a imigrantes ilegais (ao ponto de separar crianças, até bebês, de seus pais), cortou drasticamente os impostos pagos pelas grandes corporações e deu início a uma guerra comercial com a China, entre muitas outras coisas.

Pois bem, uma das principais, senão a principal, promessa de campanha de Trump está em exigir que as empresas norte-americanas produzam nos Estados Unidos, e contratem apenas trabalhadores norte-americanos. Tal promessa é a que mais interessa à legião de eleitores fiéis de Trump, habitantes de regiões dos Estados Unidos afetadas pela desindustrialização e perda de renda.

E a Boeing, na visão de Trump, está no centro de tal promessa de campanha.

Se alguém no Brasil tinha ilusões quanto ao significado e contundência de tais compromissos, energicamente perseguidos pelo presidente, o contexto da segunda visita e discurso de Trump a uma fábrica da Boeing deve ter constituído um verdadeiro choque de realidade. A visita ocorreu em março de 2018, **poucos dias após o anúncio da elevação extraordinária de tarifas ao aço e ao**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

alumínio importados, inclusive em desfavor do Brasil, medida defendida por Trump como necessária para defender a segurança e os empregos nos Estados Unidos.

No final das contas, após “negociações” com o governo brasileiro, que na verdade terminaram em um ultimato pelo governo norte-americano, o Brasil acabou amargando a imposição de cotas para diminuição da quantidade de aço exportado aos Estados Unidos, como informa a Folha de São Paulo, matéria em anexo:

“EUA impõem cota ao aço, e siderúrgicas aceitam

Restrição às exportações do Brasil foi a oferta final do governo de Donald Trump

“Na última quinta-feira (26), um representante do escritório de comércio dos EUA ligou para um negociador do governo brasileiro e avisou: vocês têm 24 horas para aceitar nossa proposta de limitação de exportações, senão nós vamos impor as tarifas de 25% sobre o aço e 10% sobre o alumínio.

O tamanho das cotas, considerado inaceitável pelo governo brasileiro, vinha sendo discutido entre Brasília e Washington, mas, naquele telefonema, o emissário do governo Donald Trump deixou claro que a negociação havia acabado.

“Eles disseram que a decisão foi tomada em nível presidencial, que as condições políticas haviam mudado e que não havia mais condições de continuar negociando”, diz Marco Polo de Mello Lopes, presidente do IABr (Instituto Aço Brasil, que reúne as siderúrgicas). “É pegar ou largar.”

Em nota, o governo brasileiro deixou claro que as cotas haviam sido impostas e que não houvera acordo, como dissera a casa Branca. “O governo brasileiro lamenta que o processo negociador tenha sido interrompido e reitera seguir



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

aberto a construir soluções razoáveis para ambas as partes", diz o texto.

(...)

Os Estados Unidos são o segundo principal mercado do Brasil no exterior, atrás somente da China. O aço respondeu por 10% das exportações ao país. Mello Lopes disse que o setor prefere as cotas ao risco de reduzir ainda mais o nível de utilização do parque siderúrgico local, que opera a 68% de sua capacidade instalada" (grifamos).

O resultado de tal decisão do presidente norte-americano já está sendo sentido no Brasil, em termos de eliminação de empregos graças à redução forçada de produção, como revela reportagem do jornal El País, em anexo:

"A Guerra do Aço de Trump abala uma indústria com 200.000 empregos no Brasil

"Teríamos que adaptar o nosso parque em um momento em que já operamos com um nível baixo de ocupação. Vamos ter que nos adaptar ao perder um terço das nossas exportações. Vamos desligar equipamentos, o que vai impactar também no emprego", explica. As indústrias de aço e alumínio empregam mais de 200 mil trabalhadores no país".

Então milhares de empregos já estão sendo extintos, no Brasil, na cadeia do aço, porque Trump está a cumprir suas promessas de campanha, por mais radicais que sejam.

Pois bem, agora o segmento de aviação comercial da Embraer se tornará uma subsidiária da norte-americana Boeing, empresa que nunca produziu aviões fora dos Estados Unidos.

Não é preciso ter uma bola de cristal para saber o que fará o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

presidente norte-americano. Ele exigirá que a empresa norte-americana produza aviões nos Estados Unidos, contratando trabalhadores norte-americanos, sob pena de severas sanções à companhia.

Note-se, aliás, que negócio anunciado por Boeing e Embraer implica fazer, literalmente, o que o presidente Trump jurou, no discurso transcrito, reprimir. Elas dizem estar planejando construir aviões no Brasil, sob o manto da subsidiária da Boeing, para vendê-los nos Estados Unidos. É precisamente a situação à qual se referiu o presidente no discurso: “*Eu não quero empresas deixando o nosso país, fazendo o seu produto, vendendo de volta, sem impostos, sem nada, queimando todo mundo em nosso país. Nós não vamos mais deixar isso acontecer, pessoal. Acreditem em mim. Haverá uma penalidade muito substancial a ser paga quando eles demitirem seu pessoal e mudar para outro país, fazer o produto e pensar que eles vão vendê-lo de volta sobre o que em breve será uma fronteira muito forte.*”

Se Trump já determinou a imposição de prejuízo econômico, com eliminação de empregos, ao Brasil com relação ao aço, quando nesse caso são as empresas nos Estados Unidos que estão a importá-lo, parece óbvio que com muito mais razão ele exigirá que um investimento multibilionário de empresa norte-americana redunde em benefício dos Estados Unidos, para que trabalhadores norte-americanos sejam contratados.

Não há aí qualquer suposição, pois Trump já está agindo assim com relação a outras empresas norte-americanas, como por exemplo a icônica Harley-Davidson, como informa o jornal O Globo, matéria em anexo:

“Trump ameaça Harley-Davidson com 'grande imposto' por tirar parte da produção dos EUA

Companhia anunciou planos de transferir parte da sua produção



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

devido às tarifas da União Europeia. Presidente classificou ato como "desculpa".

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou nesta terça-feira (26) com a imposição de "um grande imposto" sobre as vendas no país da fabricante de motos Harley-Davidson, depois que a companhia anunciou ontem os seus planos de transferir parte da sua produção para fora do território americano.

"A Harley deve saber que não poderá voltar a vender nos Estados Unidos sem pagar um grande imposto!", exclamou Trump no Twitter, em uma postagem na qual acusou a empresa de usar como "desculpa" a imposição de tarifas por parte da União Europeia (UE) para tirar parte da sua produção de solo americano".

Acrescente-se que a Boeing é empresa absolutamente dependente dos contratos que mantém com o governo norte-americano, não possuindo qualquer possibilidade de enfrentá-lo de forma direta. Se Trump disser à empresa que ela precisa produzir os jatos desenvolvidos pela Embraer nos EUA, ela o fará. Não é por acaso que o presidente da Boeing, Dennis Muilenburg, é reconhecido atualmente como um dos maiores aliados e defensores de Trump, entre os membros da elite empresarial norte-americana, como o próprio reconheceu em entrevista ao jornal Seattle Times:

"Em uma entrevista exclusiva, Muilenburg falou amplamente, explicando por que ele perseguindo uma aquisição da fabricante de jatos brasileira Embraer e por que ele continuará a trabalhar em estreita colaboração com o presidente Donald Trump.

(...)

Ele se encontrou com Trump várias vezes e resolveu a questão do Air Force One. Ele convidou o presidente para North Charleston, Carolina do Sul, para o primeiro lançamento do 787-10, que Trump se transformou em um comício político.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Muilenburg serviu no Conselho de Manufatura do presidente e optou por não se juntar a outros CEOs em renunciar a ele depois dos comentários altamente criticados de Trump em agosto passado sobre violência sendo instigada por "muitos lados" em uma manifestação de supremacia branca em Charlottesville, Virgínia.

Muilenburg defendeu seu cortejo de Trump.

"Nós nos envolvemos com ambas as partes", disse Muilenburg. "Não mudamos nossa opinião com base na questão política de hoje. Temos que ter uma visão de longo prazo.

Ele disse que Trump deu aos negócios "um assento na mesa", e a Boeing desempenhou um papel em áreas como pressionar o corte de impostos corporativos.

"Vamos continuar engajados", disse Muilenburg".

Deve ser mencionado, ainda, que o negócio envolvendo Boeing e Embraer já está no radar do governo norte-americano, que pode ter interferido para assegurar o convencimento do governo brasileiro.

Tudo leva a crer, então, que em sendo confirmada a venda da Embraer, sem qualquer garantia de preservação dos empregos no Brasil, esses serão sacrificados para que Trump possa alardear, junto a seus eleitores, que ele obteve mais uma vitória para garantir empregos para os norte-americanos, e a Boeing não perca as boas graças do presidente norte-americano.

Vale mencionar, ainda, que se as posições fossem contrárias, e estivesse a empresa brasileira a pretender comprar uma empresa norte-americana do



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

setor aeroespacial, o governo Trump com toda certeza barraria o negócio, como já vem fazendo com relação a várias empresas de alta tecnologia. De fato, Trump vetou, recentemente, conforme revelam as reportagens em anexo, as tentativas de compra de duas empresas de tecnologia norte-americanas, as produtoras de chips de computador Lattice e Qualcomm, por empresas chinesas, alegando risco à segurança nacional. Aliás, risco à segurança nacional foi também um dos motivos invocados pelos EUA para restringir as exportações de aço brasileiro.

Mas, estranhamente, que uma empresa estrangeira, a segunda maior fornecedora das forças armadas norte-americanas, venha comprar a única empresa de alta tecnologia brasileira dotada de relevância, parece não ser visto pelo governo brasileiro como um risco à nossa segurança nacional.

1.5.6) Os donos da Embraer

A venda da principal empresa de tecnologia brasileira põe em evidência a necessidade de ser verificado se os interesses nacionais estão sendo devidamente levados em consideração pelas partes envolvidas, particularmente pela Embraer, que é a maior interessada. O que remete à questão de se saber quem são, exatamente, os donos da Embraer. Estão eles minimamente preocupados com os interesses do país?

A análise da composição acionária da empresa revela que a resposta é, seguramente, negativa, pois a esmagadora maioria dos sócios sequer está localizada no Brasil. Como informa Nazareno Godeiro, no artigo já citado:

“Os donos de 85% das ações da Embraer são grandes bancos internacionais: Brandes (15%), Mondrian (10%), BlackRock (5%), J. P. Morgan Chase Bank, Barclays Global Investors, Fidelity Management, Vanguard Emerging Markets,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Morgan Stanley, Crédit Suisse, Templeton, Black River Global e um longo etc.

Para se ter uma ideia de como eles governam a Embraer a favor dos seus próprios interesses: os investimentos para o desenvolvimento do projeto do ERJ-145 foram da ordem de US\$ 350 milhões. Para o desenvolvimento do ERJ-140, gastaram-se US\$ 45 milhões. O ERJ-135 levou outros US\$ 100 milhões. Os novos jatos ERJ-170 e 190 exigiram um investimento de US\$ 850 milhões. Esses projetos, que garantem o grosso das vendas, custaram um total de US\$ 1,3 bilhão. Os investimentos foram garantidos pelo Estado brasileiro.

Enquanto isso, os novos donos estrangeiros da Embraer levaram para fora do Brasil US\$ 3,7 bilhões em lucros, entre 2001 e 2016. Se fosse usado no Brasil, esses recursos garantiriam o desenvolvimento de projetos importantes da Embraer, como aeronaves para mais de 150 passageiros ou mesmo a fabricação integral de caças modernos, que foram encomendados à sueca Saab.

A Embraer está tão desnacionalizada que contratou dois bancos americanos (Citibank e Goldman Sachs) para negociar sua venda à Boeing”.

No mesmo sentido as advertências de Marco Aurélio Cabral Pinto, no artigo mencionado:

“Às vésperas do anúncio de intenção de compra da Embraer pela Boeing em 2018, os estrangeiros detinham cerca de 85% do capital total da companhia.

Na ocasião, ações da empresa encontravam-se cotadas em torno de R\$16,00 o lote. Nos dias que seguiram houve rápida valorização de cerca de 30% sobre o valor financeiro investido. Dado que o maior preço histórico atingido pela Embraer foi de cerca de R\$50,00, há ainda margem para cerca de 30% de valorização



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

sobre o patamar atingido pós-anúncio. Ou seja, os investidores ainda guardam “gordura” para notícias que confirmem a execução da venda. Isso quer dizer que os bancos coordenadores da operação de M&A irão “trabalhar” para que a venda ocorra de maneira rápida e progressiva.

Naturalmente, é esperado que o poder de negociação da diretoria profissional se esgote em situação tal como a de venda da empresa. Torna-se necessário contatar quem representa os donos. Ocorre que bancos que administram fundos de investimento possuem mandato dos acionistas (quotistas) para deliberações em assembleias. Portanto, o anterior “Acordo de Acionistas” foi na prática substituído pelo “consenso” entre alguns poucos bancos majoritariamente norte-americanos. Há interesse destes no aproveitamento do prêmio que a Boeing irá pagar para fechamento do capital (100% das ações)”.

A lista completa dos principais acionistas, em anexo, inclui, além do BNDES Participações: Mondrian Investment Partners Ltd, Brandes Investment Partners L.P., Hotchkis & Wiley Capital Management, LLC, Thompson, Siegel & Walmsley LLC, Dimensional Fund Advisors LP, Oldfield Partners LLP, Baillie Gifford and Company, Holowesko Partners Ltd., Bank of America Corporation, Vanguard Group, Inc. (The), Oppenheimer Developing Markets Fund, Brandes Emerging Markets Value Fund, Vanguard/Windsor II, Vanguard International Stock Index-Emerging Markets Stk, Hotchkis and Wiley Mid-Cap Value Fund, American Beacon Small Cap Value Fd, DFA Investment Dimensions-DFA Emerging Mkts Value, Hotchkis and Wiley Small Cap Value Fund. Predominam investidores norte-americanos.

Resta evidente que a maioria dos principais acionistas, que em última instância decidirá sobre a aprovação da proposta de venda à Boeing, não possui, sequer remotamente, quaisquer preocupações relacionadas aos interesses, ou mesmo aos destinos, do Brasil. Isso não é, em si, censurável: uma pessoa, física ou jurídica, não se torna acionista de uma companhia por civismo, mas para obter lucro, é



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

da regra do jogo capitalista. Não obstante, empresas possuem uma função social que ultrapassa o estrito interesse monetário dos sócios, e se, como ocorre no caso concreto, o governo federal não está a zelar pela preservação de tal dimensão, temperando os interesses dos donos, basicamente bancos e investidores institucionais estrangeiros, com os interesses nacionais, mostra-se necessário que o Poder Judiciário intervenha, de modo a impedir um mal maior à sociedade.

Ademais, esses investidores privados, desde o momento da privatização, já tinham pleno conhecimento da “Golden share” - da peculiar importância estratégica da empresa para a soberania e os interesses nacionais e do seu diferenciado “status” jurídico -, por isso não podem alegar surpresa qualquer que seja a decisão do Governo Brasileiro ou do Poder Judiciário.

1.5.7) Viabilidade da sobrevivência do segmento de Defesa separado da aviação comercial

A proposta apresentada por Boeing e Embraer prevê que o segmento de aviação comercial será transferido a uma nova empresa, na qual a Boeing terá participação social de 80%, e os segmentos de Defesa e Segurança e a aviação executiva permanecerão com a Embraer. Será ainda criada uma parceria para “investimento em novos mercados e vendas do KC-390”, avião militar cargueiro em desenvolvimento.

A grande incógnita que o modelo de negócio suscita é: a Embraer possui uma forma de funcionamento que depende das sinergias e intercâmbios permanentemente realizados, no âmbito interno, entre os segmentos comercial e de defesa. Os dois nunca existiram de forma separada na experiência da empresa. Não se sabe de que forma cada um conseguirá sobreviver sem o outro, com as dúvidas recaindo, de forma mais séria, na sobrevivência independente da Embraer que



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

permanecerá envolvida com as aeronaves de Defesa, que hoje são produzidas quase que exclusivamente na fábrica localizada no município de Gavião Peixoto.

A propósito, as notícias jornalísticas dão conta que a intenção original da Boeing era adquirir a Embraer inteira, incluindo o setor de Defesa. Tal vontade era aceita pelo Ministério da Fazenda (que inclusive tentou antecipadamente desfazer-se da “golden share”, como se verá) mas foi peremptoriamente recusada pelo Ministério da Defesa e FAB, preocupados com o (óbvio) comprometimento da segurança nacional. O novo arranjo foi feito para acomodar a (elogiável) resistência das Forças Armadas.

Como informam as Demonstrações Financeiras 2017 da Embraer, o segmento de aviação comercial representa 58% da receita líquida da companhia, a aviação executiva corresponde a 26%, e o segmento Defesa e Segurança a apenas 16%. Mas a diferença é ainda mais profunda, como revela reportagem do jornal Valor Econômico, em anexo:

“Com o anúncio da venda de 80% da divisão de jatos comerciais para a Boeing, por US\$ 3,8 bilhões, a Embraer vai reter dois segmentos de negócio que lhe deram prejuízo operacional de R\$ 350 milhões no ano passado, ante um lucro de R\$ 198 milhões em 2016.

Apesar de representar 45% da receita da companhia entre 2013 e 2017, os segmentos de defesa e de jatinhos executivos da Embraer, que vão ficar com a empresa, responderam por apenas 10% do lucro operacional acumulado nesse período de cinco anos.

(...)

O retorno dos ativos das áreas de defesa e executiva, calculados pela divisão do lucro operacional pelos ativos do respectivo segmento, tem oscilado entre o azul e o vermelho desde 2013, ficando numa média de apenas 1%. Esse



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*índice, **que não é sustentável no longo prazo**, se compara com o retorno médio de 26% do negócio que está sendo vendido” (grifamos).*

Ou seja, os segmentos do negócio que permanecerão com a Embraer não são, atualmente, sustentáveis por conta própria, e só sobreviveram nos últimos anos graças aos recursos advindos da aviação comercial.

Vale lembrar que a própria União não tem certeza, ainda, das chances de sobrevivência do segmento de Defesa, separado da aviação comercial, como reconheceu o Major Brigadeiro do Ar Heraldo Luiz Rodrigues, na audiência administrativa realizada: *“que não tem como dizer, neste momento, se a manutenção do segmento de defesa, separado do civil, terá condições econômico financeiras de sobreviver e se desenvolver sozinho; que para isso mostra-se necessário receber os detalhes do formato final do negócio pelas empresas; quando os detalhes do negócio forem apresentados, será pelo governo federal realizada análise de tal viabilidade de modo a subsidiar a decisão soberana; que se análise de viabilidade, que deve ser realizada pelo BNDES e/ou outros especialistas na matéria, apontar que o setor de defesa não tem como sobreviver no formato eleito pelas empresas, o grupo de trabalho deverá recomendar o veto ao negócio”*.

O problema é maior do que apenas o retorno financeiro dos ativos aplicados, pois a compartimentação dos segmentos interfere na dinâmica do desenvolvimento de tecnologias, como explica Talita Dayane Metzner, na monografia já citada:

“O alto valor agregado dos produtos e o uso intensivo de tecnologia faz com que as indústrias aeronáutica e de defesa sejam importantes indutoras do desenvolvimento de um país. Além disso, ocorre uma elevada sinergia entre as partes, já que muitas tecnologias utilizadas no segmento militar são aproveitadas no mercado civil”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Ou seja, as tecnologias desenvolvidas pelo setor de Defesa são depois aproveitadas, e ganham mais valor, remunerando plenamente o investimento, no de aviação comercial. Isso mostra-se particularmente importante no Brasil, onde as forças armadas não garantem, por falta de recursos orçamentários, pedidos permanentes de novas aeronaves capazes de assegurar sustentabilidade ao segmento de Defesa, ao contrário do que ocorre nos Estados Unidos.

O problema é destacado pelo professor Marcos Barbieri, em matéria do veículo El País, em anexo:

“Para o professor de economia da Unicamp e especialista em indústria aeronáutica Marcos Barbieri, há uma série de questões em aberto que ainda não foram explicadas pelas partes envolvidas. “Pelo o que eu vejo, a Embraer como a conhecemos hoje deixa de existir em breve, se este acordo for efetivado, e não sabemos claramente o que será colocado no lugar”, afirma.

Segundo o especialista, mesmo que a joint venture tenha a sua sede no Brasil, como estabelece o acordo divulgado hoje, não está detalhado qual será a composição da sua diretoria. Além do mais, Barbieri afirma que há dúvidas sobre a viabilidade do setor de defesa, uma vez que, numa companhia como a Embraer, existe forte sinergia entre os segmentos civil e militar. “Até que ponto eu vou conseguir manter o setor de defesa sem essa sinergia?”, questiona”.

O mesmo especialista expande o raciocínio no artigo “Combinação entre Embraer e Boeing: global player ou subsidiária?”, em anexo:

“A busca pela atuação dual (civil e militar) visa a robustecer a atuação dos grandes conglomerados por meio da possibilidade de ampliar os ganhos provenientes da sinergia entre os diferentes negócios da empresa, além da mitigação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

dos riscos proporcionada pela maior diversidade de operações. No caso específico da Embraer, o segmento militar tem sido responsável pela introdução da maioria das inovações tecnológicas. Já o segmento civil (comercial e civil) fornece a escala produtiva, respondendo por mais de 80% das receitas da empresa. A possível execução desta proposta transformaria a área de aeronaves civis da Embraer em uma subsidiária estrangeira com o centro de decisões transferido para o exterior. Por sua vez, relegaria a área de defesa à inviabilidade econômica, implicando em sérias dificuldades para execução dos programas estratégicos de defesa sob sua responsabilidade, além de consequências ainda mais negativas para o futuro”.

Portanto, é possível que agora a parte do negócio que gera mais receita e lucro esteja sendo vendida à Boeing, apenas para descobrirmos, dentro de cinco ou dez anos, que a Embraer Defesa se tornou financeiramente insustentável, com risco de falência, o que a levaria a ser também vendida, agora sem qualquer possibilidade de imposição de condicionamentos relacionados à defesa nacional, e com notável depreciação do seu valor de mercado, à outra companhia de aviação, provavelmente à própria Boeing. Aí então atingiria a empresa norte-americana seu intento completo, que é adquirir a Embraer toda.

Enfim, os empregos inicialmente mantidos em solo brasileiro restariam definitivamente comprometidos pela insuficiência econômica do segmento remanescente ou pela sua inevitável transferência à empresa americana em razão da bancarrota econômica da Embraer nacional.

A separação dos segmentos de avião comercial e de defesa também suscita dúvidas quanto ao futuro do Instituto Tecnológico de Aeronáutica e do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial. Sem eles, a Embraer não sobrevive, ao menos não da forma como funcionou até hoje, em toda a sua história.

Como se dará o relacionamento entre a nova empresa, controlada



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

pela Boeing, e o ITA/DCTA? Continuará havendo intercâmbio permanente para desenvolvimento e aperfeiçoamento de novas tecnologias? Mas a Boeing é contratada das forças armadas e outros órgãos públicos norte-americanos, e poderá, nessa hipótese, repassar a tecnologia, sem custos, aos seus clientes mais importantes. Nessa hipótese, ITA e DCTA passariam a trabalhar, na prática, para o Pentágono.

Se, por outro lado, não houver tal relacionamento profícuo entre os institutos de ciência e tecnologia da Aeronáutica com a nova empresa, esta naturalmente não terá interesse, ou até condições, de produzir tecnologia no Brasil e formar mão-de-obra especializada de que necessita, e teria ainda mais razões para transferir a atividade para os Estados Unidos, onde a Boeing tem acesso, inclusive, a centros de pesquisa e tecnologia públicos ainda mais avançados.

E na hipótese de inviabilização da Embraer Defesa, e sua venda à própria Boeing, ou a outra empresa estrangeira, tais problemas seriam extraordinariamente agravados, pois o aproveitamento por potências estrangeiras de tecnologia de defesa produzida no Brasil seria direto e imediato. ITA e DCTA praticamente perderiam sua razão de existir, pois não restaria qualquer empresa brasileira de aeronáutica de maior porte (existem várias outras empresas no setor, mas sem chegar perto das dimensões da Embraer) para ser por eles apoiada, a justificar os recursos orçamentários que lhes são destinados.

Veja-se, aliás, que tal deturpado aproveitamento dos recursos estratégicos brasileiros, na geração de tecnologia nova, para transferência a potências estrangeiras, inclusive já se iniciou, ou está em franca preparação, como revela a seguinte recente notícia, extraída do sítio na internet da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo:

“FAPESP e Boeing discutem futuras colaborações em pesquisa



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

A FAPESP recebeu no dia 28 de maio a visita de Charles Touns, vice-presidente da Boeing Research & Technology (BR&T), e Antonini Puppim-Macedo, diretor-geral da BR&T Brasil.

Os executivos participaram de um workshop em que foram apresentados exemplos de projetos de pesquisa em parceria com empresas e apoiados pela FAPESP no âmbito dos programas de Apoio à Pesquisa em Parceria para Inovação Tecnológica (PITE), Pesquisa Inovativa em Pequenas Empresas (PIPE) e Centros de Pesquisa em Engenharia (CPE).

“Esse encontro é uma boa oportunidade para entender como diferentes empresas em São Paulo têm realizado pesquisa em cooperação com universidades com apoio da FAPESP. Estamos muito entusiasmados com futuras colaborações em pesquisa,” disse Touns na abertura do evento.

*A BR&T funciona como uma organização central avançada de pesquisa e desenvolvimento da Boeing, independente das unidades de negócios de aviões comerciais e de defesa, espaço e segurança da companhia. Além de realizar pesquisa e desenvolvimento (P&D) que possam resultar em tecnologias para a Boeing, **a BR&T também tem como clientes os departamentos de Defesa e Segurança Interna dos Estados Unidos, a agência espacial norte-americana (NASA) e a Administração Federal de Aviação (FAA)** – responsável pelos regulamentos e todos os aspectos da aviação civil nos Estados Unidos” (grifamos).*

Descobre-se, então, que já está sendo planejada a utilização de recursos públicos brasileiros, no caso estaduais, para desenvolver projetos tecnológicos em favor de um braço da Boeing que tem por clientes o departamento de Defesa e Segurança dos EUA.

A propósito, não obstante a afirmação supra de que a Boeing



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Research & Technology teria atuação “independente” das unidades de aviação comercial e de defesa, constata-se que o diretor-geral mencionado é a mesma pessoa que assinou, pela Boeing Brasil, a resposta à notificação recomendatória enviada à empresa pelo MPT. A atuação da multinacional, obviamente, é uma só.

1.6) DA UTILIZAÇÃO DA GOLDEN SHARE PARA A PRESERVAÇÃO DA PRODUÇÃO E EMPREGOS NO BRASIL

Como já mencionado, a União é titular de uma ação de classe especial da Embraer, decorrente do processo de privatização da companhia, estando prevista no art. 9º do estatuto da Embraer, nos seguintes termos:

“ART. 9º - A ação ordinária de classe especial confere à União poder de veto nas seguintes matérias:

I. Mudança de denominação da Companhia ou de seu objeto social;

II. Alteração e/ou aplicação da logomarca da Companhia;

III. Criação e/ou alteração de programas militares, que envolvam ou não a República Federativa do Brasil;

IV. Capacitação de terceiros em tecnologia para programas militares;

V. Interrupção de fornecimento de peças de manutenção e reposição de aeronaves militares;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

VI. Transferência do controle acionário da Companhia;

VII. Quaisquer alterações: (i) às disposições deste artigo, do art. 4, do caput do art. 10, dos arts. 11, 14 e 15, do inciso III do art. 18, dos parágrafos 1º. e 2º. do art. 27, do inciso X do art. 33, do inciso XII do art. 39 ou do Capítulo VII; ou ainda (ii) de direitos atribuídos por este Estatuto Social à ação de classe especial.

PARÁGRAFO 1º - Estará sujeita a prévia aprovação da União, na qualidade de detentora da ação ordinária de classe especial, a realização da oferta pública de aquisição de ações referida no art. 54 do presente Estatuto Social.

PARÁGRAFO 2º - Observado o disposto na Lei nº 6.404/76 e no art. 18, inciso III deste Estatuto Social, as matérias elencadas no presente artigo estarão sujeitas à deliberação do Conselho de Administração da Companhia, observando-se o seguinte procedimento:

I. A matéria será objeto de deliberação do Conselho de Administração.

II. Se aprovada pelo Conselho de Administração, o Presidente daquele órgão notificará o membro eleito pela União para que esta exerça seu direito de veto ou se manifeste favoravelmente à matéria, dentro do prazo de 30 dias a contar do recebimento da referida notificação.

III. Decorrido o prazo referido no inciso II acima, será realizada nova reunião do Conselho de Administração para: (i) reconsiderar a deliberação, caso a União tenha exercido o seu direito de veto; ou (ii) ratificar a deliberação, caso a União tenha se manifestado favoravelmente ou não tenha proferido qualquer manifestação no prazo indicado acima.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

IV. Se a deliberação for ratificada pelo Conselho de Administração, a matéria, nos casos em que a legislação assim exija, será submetida à aprovação da Assembleia Geral, na qual a União poderá ainda exercer o poder de veto nos termos do presente artigo.

PARÁGRAFO 3º - Sem prejuízo do procedimento estabelecido no § 2º acima, todas as matérias sujeitas a veto da União, na qualidade de titular da ação ordinária de classe especial, a serem deliberadas pelo Conselho de Administração, deverão adicionalmente ser objeto de notificação prévia da Companhia ao Ministério da Fazenda, a ser feita concomitantemente com a notificação mencionada no inciso II acima, para pronunciamento dentro do prazo de 30 dias a contar do recebimento da notificação referida no inciso II acima”.

Sobre as origens do instituto da “golden share”, mostra-se relevante a menção ao magistério de Rafael Wallbach Schwind, no artigo “As Golden shares: ações de classe especial”, em anexo:

“O instrumento das golden shares foi criado no Reino Unido para atender a algumas demandas econômicas e políticas que surgiram no processo de privatização de empresas que eram controladas pelo Estado.

Em virtude da crise de financiamento do Estado ocorrida na década de 1970, entendeu-se que uma das soluções seria conter os gastos públicos com as companhias sob controle estatal.

Assim, a partir de 1979, o Governo Thatcher instituiu uma política de transferência desses ativos à iniciativa privada, que supunha-se ter melhor capacidade de geri-los. Ao mesmo tempo, obtinha-se com essa medida a desoneração dos cofres públicos.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*Por outro lado, várias empresas sob controle estatal tinham uma importância estratégica e destinavam-se a perseguir valores fundamentais para o Estado. **Havia a preocupação de que os novos controladores, privados, não teriam nenhum incentivo a zelar pelos interesses nacionais envolvidos nessas companhias.***

*Assim, a política de privatização precisava conciliar (i) a presumida maior eficiência econômica da iniciativa privada com (ii) **a proteção de interesses estratégicos do Estado e ao bem-estar agregado às companhias que seriam transferidas ao controle privado.***

Justamente para atingir esses objetivos, foi concebido o instrumento das golden shares. Por meio da detenção de golden shares pelo Estado nas companhias privatizadas, o poder público, ao mesmo tempo em que permitia a assunção do controle pela iniciativa privada, com a consequente desoneração dos cofres públicos, teria prerrogativas específicas no interior da companhia como forma de resguardar os interesses estratégicos do Estado nas atividades, mas sempre sem prejudicar o funcionamento da empresa.

*Em outras palavras, apesar de ser necessária a transferência do controle de certas companhias à iniciativa privada, o Estado entendia que era imprescindível manter um certo grau de intervenção estatal em virtude da importância estratégica das empresas para a economia e para a satisfação de necessidades essenciais. **Não se podia permitir, por exemplo, que as companhias recém-privatizadas tivessem suas atividades interrompidas ou que o seu controle acionário fosse adquirido por estrangeiros, possivelmente por meio de aquisição hostil.***

(...)

Um caso bastante ilustrativo dessa circunstância diz respeito à



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*oferta de aquisição de ações da Britoil apresentada em 1987 pela British Petroleum. O Estado cogitou vetar a operação em virtude do risco de concentração do mercado de atividades petrolíferas, em especial das reservas no Mar do Norte. Mesmo assim, a British Petroleum manteve sua oferta. Com isso, foram iniciadas negociações entre ela e o Estado, que resultaram em um acordo político no qual **a British Petroleum se comprometeu a não demitir empregados e não alienar ativos de titularidade da Britoil.** O Estado, por outro lado, comprometeu-se a não impedir a aquisição e a considerar o resgate da golden share em breve. Veja-se, contudo, que se tratou de um acordo político, e não do exercício dos poderes assegurados pela golden share. De todo modo, a simples detenção da golden share pelo Estado não foi irrelevante: indiretamente, ela permitiu que o Estado tivesse maior poder de negociação para uma solução consensual que garantisse os objetivos estratégicos buscados (no caso, o interesse em evitar a concentração do mercado).*

Portanto, ainda que na prática tenham sido raros os casos em que o Estado britânico exerceu as prerrogativas garantidas pelas golden shares em empresas privatizadas, a simples potencialidade de o Estado exercer as prerrogativas que lhe eram conferidas já tinha o efeito de desestimular certas condutas que os agentes econômicos sabiam que poderiam ser vetadas. No mínimo, criava-se um ambiente propício à celebração de acordos (como os que ocorreram no caso mencionado acima, bem como na aquisição da Jaguar pela Ford)". (grifamos)

Note-se, portanto, que desde a sua origem, a "golden share" foi concebida como forma de salvaguardar os interesses nacionais, particularmente para evitar a interrupção da atividade econômica no país, e evitar que o controle de empresas estratégicas caísse nas mãos de estrangeiros.

Mais do que isso: como aponta o jurista, **mesmo durante o governo ultraliberal de Thatcher, a "golden share" foi utilizada com o específico propósito de impedir demissões,** precisamente aquilo que se busca através da



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

presente ação. Ao que se chega à surpreendente constatação de que o atual governo brasileiro (que afirmou categoricamente em ata, como visto, que em sua visão a “golden share” não guarda relação com a preservação de empregos) consegue ser ainda mais radical, no apego a uma política neoliberal, que o governo da Dama de Ferro!

Essa não é, entretanto, toda a história com relação a tal precedente, de utilização da ação especial para a defesa dos empregos. Há uma lição adicional a ser extraída do caso, a respeito da qual nos fala Juliana Krueger Pela, professora da USP, no artigo “Origem e desenvolvimento das Golden Shares”, em anexo:

*“No primeiro caso, o Estado ameaçou vetar a aquisição, pois ela geraria a concentração das atividades petrolíferas do país, especialmente em relação às reservas do Mar do Norte, então exploradas pela Britoil. Porém, mesmo diante da ameaça de veto, a British Petroleum manteve a oferta pública de aquisição de ações. Ao final das negociações, o Estado e a British Petroleum alcançaram um acordo, mediante o qual o primeiro se comprometeu a não impedir a aquisição e a considerar o resgate da golden share em breve, e a British Petroleum comprometeu-se a não demitir empregados e não alienar ativos de titularidade da Britoil. **Tratou-se de mero acordo político, não vinculativo, que acabou por ser descumprido pela British Petroleum, sem que qualquer sanção lhe fosse imposta**”. (grifamos)*

Tal conclusão do caso pretérito evidencia o interesse do MPT e a razão de ser da presente ação: **não se pode, no Brasil, repetir o erro cometido no Reino Unido, de exigir uma obrigação sem a fixação de consequências para o caso de descumprimento**. Lá, exigiu-se o compromisso, que foi de bom grado assumido pela multinacional, e logo após ela o descumpriu, demitindo todos os trabalhadores. **No Brasil, as consequências de semelhante erro seriam nada menos que devastadoras, aos trabalhadores, a XXXXXXXX, às demais**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

idades onde instaladas unidades da Embraer e ao país.

Multinacionais não são entes morais, que pautam suas estratégias de acordo com valores cívicos e solidários. São entes que buscam, no dia-a-dia de suas operações, uma coisa, e apenas uma coisa, que é o lucro, como é o natural no sistema capitalista. Se acharem conveniente descumprir, amanhã, compromissos assumidos, por concluir que isso dará mais dividendos a seus diretores e acionistas, elas o farão, inescapavelmente. A sociedade, através do Estado, precisa impor limites a tal comportamento, em nome dos interesses coletivos e públicos, refreando os impulsos destrutivos, e favorecendo os impulsos construtivos da empresa capitalista.

No caso concreto, Boeing e Embraer anunciaram o negócio prometendo “*sede, operações e gestão da joint venture sediadas no Brasil*”. Tal promessa significa rigorosamente NADA, se não acompanhada de garantias de que isso será, de fato, cumprido, e as empresas não mudarão de ideia a seguir, depois de obter todas as aprovações governamentais necessárias. E ao anunciar o negócio sem mencionar tais garantias, descumprindo as notificações recomendatórias que lhes foram dirigidas pelo MPT, as empresas dão mostras de que não possuem, realmente, qualquer intenção de honrar a promessa.

Acrescente-se, do magistério da professora Juliana Krueger Pela, os antecedentes da criação da “golden share” no Brasil, e particularmente na Embraer:

“Note-se que a Lei n. 8.031/90 não disciplinou, em detalhes, as hipóteses que justificariam a emissão da ação de classe especial, nem mesmo os direitos a ela inerentes. O art. 8º da lei limitou-se a prever: “sempre que houver razões que o justifiquem, a União deterá, direta ou indiretamente, ações de classe especial do capital social de empresas privatizadas, que lhe confirmam poder de veto em determinadas matérias, as quais deverão ser caracterizadas nos estatutos sociais das



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

empresas (...)”.

Esse dispositivo foi reproduzido nas normas que regulamentaram a lei, normas essas consolidadas no Decreto n. 1.204, de 29 de julho de 1994, cujo art. 43 dispunha: “havendo razões que o justifique, a União deterá ações de classe especial do capital social de sociedade privatizada, que conferirão poder de veto de determinadas matérias previstas no estatuto”.

Sob a égide da Lei n. 8.031/90, previu-se a emissão da ação de classe especial em três companhias privatizadas, a saber: Companhia Eletromecânica Celma, prestadora de serviços de reparo, revisão e manutenção de motores aeronáuticos; Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. - Embraer, que atua no setor aeroespacial e de defesa; e Companhia Vale do Rio Doce, cujas atividades se concentram no ramo de mineração.

(...)

A Embraer foi incluída no Programa Nacional de Desestatizações em janeiro de 1992 por força do Decreto n. 423. Em 04 de abril de 1994, foi publicado o edital “para alienação de ações do capital da companhia”, de n. PND-A-05/94/Embraer, cujo item 2.2.1 se referia à ação de classe especial nos seguintes termos: “deverá ser criada ‘golden share’, a ser detida exclusivamente pela União, com veto nas seguintes matérias: (i) mudança do objeto social; (ii) alteração e/ou aplicação da logomarca da empresa; (iii) criação e alteração de programas militares que envolvam – ou não – a República Federativa do Brasil; (iv) capacitação de terceiros em tecnologia para programas militares; (v) interrupção do fornecimento de peças de manutenção e reposição de aeronaves militares; (vi) transferência do controle acionário; (vii) quaisquer modificações no Estatuto Social que alterem os arts. 9119 e 15 e seus parágrafos, ou quaisquer vantagens, preferências ou direitos atribuídos à ‘golden share’”. Em dezembro de 1994, a União Federal alienou, em leilão, as ações de emissão da companhia de sua propriedade, reservando-se, porém, a titularidade de uma “ação ordinária de classe especial”, com poder de veto em deliberações sobre



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

matérias referidas acima, consideradas estratégicas para o Estado brasileiro.

Sobre essa ação de classe especial, é interessante mencionar que, em 1999, o Governo brasileiro pretendeu vetar a alienação, pelos controladores da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. a um grupo francês, de 20% das ações ordinárias de emissão da companhia. Discutiu-se, na ocasião, se a alienação poderia ser qualificada como transferência de controle acionário e, nesse sentido, se estaria sujeita ao veto da União Federal”.

A última menção, sobre a tentativa de venda de 20% das ações da Embraer a um grupo francês, é bastante significativa para que se compreenda a lamentável mudança de postura do governo brasileiro, de 1999 para 2018, com relação à preservação dos interesses nacionais.

O assunto é tratado no Parecer da Advocacia-Geral da União, em anexo (AGU/LA-01/2000), e merece transcrição apesar do longo tamanho, particularmente pelos pontos em que se aborda o conteúdo da Informação n. C-4/JUR/99, elaborada pela consultoria jurídica do Comando da Aeronáutica:

“Em apertada síntese, o que se pretende esclarecer é se os acionistas controladores da EMBRAER (Bozano Simonsen, Sistel e Previ) poderiam alienar, a um grupo de empresas francesas controladas pelo governo francês, 20% (vinte por cento) das ações ordinárias da EMBRAER por eles possuídas, que excedem as ações necessárias ao controle da companhia, sem a anuência ou o conhecimento da União, detentora de ação de classe especial, bem como conceder determinados privilégios a esse grupo de empresas, inclusive preferência para aquisição do controle acionário.

(...)

Ainda no âmbito do Comando da Aeronáutica, foi produzida a Informação nº C-4/JUR/99, aprovada pela respectiva Consultora Jurídica. Esse



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

expediente analisa detidamente a matéria sob exame, acatando a argumentação do Comando da Aeronáutica e procurando dar-lhe suporte jurídico.

8. Em razão disso, procurarei fazer uma síntese da referida Informação.

9. Inicialmente, afirma-se que se trata da venda de 20% (vinte por cento) do capital votante da Companhia, parcela não integrante do controle acionário, e que tal transação foi feita sem o conhecimento do Governo Brasileiro, do Comando da Aeronáutica e do Conselho de Administração da EMBRAER.

(...)

11. Em prosseguimento, faz-se uma breve análise das razões da existência da "golden share" em favor da União, ligando-as à soberania e à garantia do desenvolvimento nacional, dizendo que estas dependem da pesquisa, obtenção e controle de novas tecnologias, ressaltando, ainda, que a Força Aérea Brasileira projeta na EMBRAER uma dependência cada vez maior. Passa-se, então, ao exame das matérias que, por força da golden share, estão sujeitas a veto pela União, matérias essas constantes do art. 7º do Estatuto Social da EMBRAER.

12. Em seguida, cuidando da Eficácia do Exercício do Direito de Veto, adverte-se que cabe avaliar se a transação entre o grupo controlador e o grupo francês caracteriza a transferência do controle acionário da Companhia e afirma-se:

"Em princípio, e se vista isoladamente, a transação, ou seja, a alienação de parcela de ações ON excedentes ao controle da Companhia, desde que mantidas 51% das ações com direito a voto em poder do grupo controlador, não caracteriza a transferência do controle acionário, nos termos previstos na legislação em vigor.

Os privilégios estendidos ao grupo francês não podem, neste



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

momento, ser confundidos com as prerrogativas dos controladores, eis que estas são as que caracterizam o exercício efetivo do controle, conforme previsto na lei"

13. Após isso, adverte-se:

"Ocorre que as coisas não são como parecem ser.

As vantagens concedidas e os compromissos assumidos com o grupo francês evidenciam a intenção do grupo controlador retirar-se da EMBRAER, evitando, ao mesmo tempo, que estranhos ao Acordo possam assumir o controle através da aquisição de ações ON que venham a entrar em circulação e também garantindo, por fim, aos franceses, a preferência para a aquisição destas ações."

14. Em prosseguimento, anota-se:

"É mais uma tentativa do grupo controlador para a transferência do controle acionário da EMBRAER, sem interferência do poder de veto da "golden share".

(...)

17. E prossegue:

"O conjunto de documentos demonstra, com clareza cristalina, que a transação se constitui de uma série de atos que propiciam a alienação de 20% do capital votante da EMBRAER (já uma parcela expressiva) alienação esta vinculada a uma promessa da futura transferência do controle acionário e a uma imediata participação na administração da Companhia.

18. E após citar lição de Modesto Carvalhosa sobre controle societário, arremata:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

"Tem sim, a "golden share", o direito de evitar a transferência do controle acionário da EMBRAER, tanto quando esta transferência se materialize numa única transação, como quando se concretize através de diversos atos, que isoladamente parecem inofensivos, mas reunidos conduzem a um fato ilegal."(negrito do original).

(...)

21. Após isso, assevera:

"A indústria aeroespacial é um componente dos mais importantes do Poder Aeroespacial. O país estrangeiro que controla a nossa indústria aeroespacial controlará parcela expressiva do nosso Poder Aeroespacial.

Não parece haver dúvida de que, o fato do governo brasileiro não poder impedir a transferência do controle de uma indústria de importância estratégica, para um grupo estrangeiro, ameaça a nossa soberania e a defesa nacional."

22. No tópico seguinte, a Informação ora sintetizada tece considerações sobre a ameaça à ordem econômica que também adviria da sempre referida transação. Quanto a esse aspecto, alinha:

a) a luta do governo brasileiro, desde a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, para criar, implantar e consolidar uma indústria aeronáutica no País;

b) um breve histórico da EMBRAER, em que se procura demonstrar que o desenvolvimento da Companhia se deu antes da privatização e que o grupo controlador informa, agora, que o financiamento de novos projetos depende exclusivamente de terceiros, eis que não haverá aporte de recursos por parte dos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

controladores;

c) o desemprego existente no País e a contratação, anunciada pela EMBRAER, de 500 técnicos e engenheiros estrangeiros;

(...)

23. No tópico seguinte, sob o título de A Infração à Lei das S.A., a Informação anota:

a) a EMBRAER é hoje uma empresa de indiscutível importância estratégica para o Brasil, uma questão de interesse nacional”.

Ou seja, em 1999, era óbvio ao governo federal, e particularmente à Aeronáutica, que **toda a indústria aeroespacial, e não apenas o segmento de Defesa, era fundamental à preservação dos interesses nacionais**. O alerta então feito é tão atual hoje quanto em 1999: “O país estrangeiro que controla a nossa indústria aeroespacial controlará parcela expressiva do nosso Poder Aeroespacial”. Além disso, reconhecia-se que os interesses nacionais não se limitavam, apenas, à integridade do território brasileiro, pois a preservação dos empregos (combate ao desemprego) era expressamente mencionada.

Mas a conjuntura política do país, atualmente, é tão conturbada (entre outras coisas, o chefe do poder executivo federal é avaliado negativamente, como ruim ou péssimo, por 79% da população, segundo o Ibope, algo inédito, e já foi denunciado criminalmente pela Procurador-Geral da República duas vezes, algo também sem precedentes na história do país), que os fatos mais óbvios a respeito dos interesses nacionais estão sendo, agora, esquecidos. Veja-se que em 1999 se discutia a transferência de apenas 20% das ações a um grupo europeu (com laços com a Airbus), o que não lhe conferiria a condição de controlador, e isso foi visto como intolerável intromissão nos interesses do país. Agora, o que está se falando é da venda de 80%, permitindo controle absoluto e incontrastável, de todo o segmento que



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

proporciona maior receita e lucro à empresa (com a opção de venda dos 20% restantes dentro de 10 anos), com risco de perecimento do segmento Defesa, e não vê o governo federal problema algum!

Aliás, tão conturbados são os tempos em que vivemos no Brasil, e insondáveis os propósitos do atual governo, que poucos meses antes de surgirem as primeiras notícias sobre a intenção da Boeing comprar a Embraer, o então ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, encaminhou ao TCU consulta indagando, basicamente, se poderia ele próprio extinguir a “golden share” mantida pela União na Embraer e em outras companhias, como informa o jornal Valor Econômico, em anexo:

“Meirelles - Governo quer fim de 'golden share'”

A proposta da área econômica do governo entra em choque direto com a proposta do Ministério da Defesa.

O ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, encaminhou ao Tribunal de Contas da União (TCU) uma consulta para saber como se livrar das “golden shares” que o governo mantém no momento em empresas como VALE, EMBRAER e Instituto de Resseguros do Brasil (IRB)”.

Tal consulta ainda não foi respondida pelo TCU. A manifestação da Secretaria de Macroavaliação Governamental (setor de análise técnica do Tribunal) foi em sentido contrário, como revela o parecer do MP no TCU, em anexo, concluindo ela pela “inexistência de previsão legal para a extinção de ações de classe especial, tampouco de competência definida para quem pode extinguir os direitos delas decorrentes”. Já o parecer do MP no TCU conclui que o ministro da Fazenda não possui poderes para extinguir a “golden share”.

Ou seja, tivesse prevalecido a vontade do então ministro Henrique



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Meirelles, a União sequer teria hoje um instrumento para condicionar a aprovação da operação à preservação dos interesses nacionais.

O parecer da AGU destaca, ainda, outro aspecto relevante do marco normativo criado durante o processo de privatização, que é, além da figura da “golden share”, a introdução de restrições à participação de capital estrangeiro na Embraer:

“V - A PARTICIPAÇÃO DO CAPITAL ESTRANGEIRO NA EMBRAER

46. Além da criação da “golden share”, a Lei nº 8.031/90 previu outra forma de proteção aos interesses nacionais: a limitação da participação do capital estrangeiro. Nesse sentido, estabeleceu, no inciso IV do art. 13 que a alienação de ações de empresas a pessoas físicas ou jurídicas estrangeiras não poderia exceder a 40% (quarenta por cento) do capital votante, salvo autorização legislativa, que determinasse percentual superior.

(...)

61. A conclusão inafastável que se extrai das considerações antes feitas é de que, no processo de privatização da EMBRAER, restou proibida a participação estrangeira em valor superior a 40% do capital votante, ou seja, ficou proibida a assunção do controle acionário da Companhia pelo capital estrangeiro.

(...)

152. Já asseverei (item 71 desta Parecer) que a limitação ao capital estrangeiro constituiu condição de negócio, posta pelo Governo Federal, para que a privatização da EMBRAER não trouxesse ameaça a valores constitucionalmente protegidos, entre eles a soberania, a independência e os interesses nacionais. E afirmo que, como condição de negócio, essa limitação é legítima e tem caráter permanente.

153. Além dessa condição, duas outras condições de negócio



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

foram estabelecidas pelo Edital: a criação da "Golden share", com poder de veto sobre determinadas matérias, já examinada, e a proibição de participação, no leilão de concorrentes da EMBRAER (item 1.2.3 do Edital).

(...)

159. Em suma: permanece em pleno vigor a limitação da participação do capital estrangeiro na EMBRAER, sendo de se esclarecer, ainda, que essa limitação diz respeito ao conjunto da participação estrangeira e não somente a de uma só pessoa ou grupo. Assim, ao lado do exercício do direito de veto, no caso das matérias a ele sujeitas, tem a União, como antiga controladora da EMBRAER e responsável por sua privatização, o dever de fiscalizar as demais condições impostas para essa privatização: a limitação da participação do capital estrangeiro e a proibição de que concorrentes da EMBRAER venham a participar de seu capital.

160. Desse modo, em relação a capital estrangeiro, a União não só pode vetar a transferência do controle acionário da EMBRAER, do mesmo modo que pode em relação a capital nacional, como deve vetar essa transferência, caso venha a ser pretendida. A não ser que lei específica posterior, ou o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, por razões de Estado, venha a retirar a exigência referente a limitação do capital estrangeiro. No entanto, em quaisquer dos casos, o ato do Legislativo ou do Executivo implicaria o reconhecimento de que o exercício do controle acionário da EMBRAER pelo capital estrangeiro, ao contrário da idéia que presidiu a privatização da Companhia, não configuraria risco ao superiores interesses do País." (grifamos)

Tendo em vista o que se disse no item anterior, a respeito do perfil dos acionistas atuais da Embraer, constata-se que **o impedimento legal criado na época da privatização já está sendo violado, pois mais de 85% do capital social da companhia já está nas mãos de estrangeiros.**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

E mais: a venda de 80% da maior e mais importante parte da companhia caracteriza, flagrantemente, violação da restrição, mencionada no parecer, de ***“proibição de que concorrentes da EMBRAER venham a participar de seu capital”***.

Embora tais aspectos da operação anunciada extrapolem ao âmbito da presente ação civil pública, pois aqui, como se verá, não se busca impedir o negócio, mas apenas condicionar sua aprovação à exigência de garantias, passíveis de execução judicial, de que a produção e os empregos continuarão no país, constata-se que há fundamentos que justificariam o veto, puro e simples, a toda a operação.

Aliás, mostra-se provável que seja justamente por conta da vedação legal de absorção da Embraer por uma concorrente estrangeira que as partes estejam chamando o negócio de uma “joint venture”, ou seja, uma parceria empresarial, embora seja manifesto que os contornos não são esses. Não se trata, em absoluto, de uma “joint venture”, mas da venda e transferência do controle da empresa.

De fato, segundo o Dicionário Financeiro, em anexo:

“Joint venture é um acordo entre duas ou mais empresas que estabelece alianças estratégicas por um objetivo comercial comum, por tempo determinado. As companhias concordam em unir seus recursos para o desenvolvimento de um negócio conjunto e dividem os resultados, sejam eles lucros ou prejuízos.

Características das Joint Ventures

(...)

Tempo determinado, sendo dissociada automaticamente ao atingir o objetivo”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

O negócio anunciado não possui, sequer remotamente, tais contornos. Não estão as empresas se associando para desenvolver um novo projeto ou desafio (como já o fazem ambas, por exemplo no desenvolvimento do novo cargueiro militar, projeto com início, meio e fim), a atividade empresarial à qual se dedicará a nova empresa é, simplesmente, aquela que já é desenvolvida pela Embraer, e toda ela (aviação comercial inteira). Além disso, o negócio não possui duração temporária, é definitivo, sem qualquer prazo final para conclusão da “parceria”, e sem possibilidade de retirada, reversão ou desistência. Ademais, já se antevê a venda da participação minoritária que a Embraer possuirá, ou seja, já se encontra instituído no modelo proposto que a “joint venture” será, no futuro, uma “parceria” da Boeing consigo mesma!

Constata-se que o termo “joint venture” está sendo usado pelas duas empresas como uma forma de gerar uma “cortina de fumaça” sobre a natureza real do negócio, que é a transferência do controle da Embraer a uma concorrente estrangeira, e não a qualquer concorrente, mas a uma que é a segunda maior fornecedora das forças armadas de potência estrangeira.

Conclui-se, por todo o narrado, que a posição manifestada pela União em audiência ministerial, quando o representante da Aeronáutica afirmou que *“as prerrogativas conferidas pela Golden share se referem apenas a questões de soberania e ao setor de defesa”*, mostra-se completamente equivocada. O instituto da “golden share” foi criado, e no caso da Embraer foi instituído em concreto no processo de privatização, para a salvaguarda dos “interesses nacionais”, e estes não se resumem, de forma alguma, à segurança e defesa do território nacional. A própria Aeronáutica sabia disso, em 1999. A preservação da atividade industrial em setor estratégico, da capacidade de produção de tecnologia de ponta nacional, e de dezenas de milhares de empregos, são assuntos **do mais elevado interesse nacional**, que não apenas justificam, mas determinam a utilização da “golden share”, sempre que forem ameaçados, como inconfundivelmente estão sendo no caso em tela.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

O texto do art. 9º do estatuto da Embraer, que prevê a “golden share”, expõe tal realidade de forma indubitável, pois os incisos que realmente interessam no caso em tela, relacionados ao negócio proposto (inc. I e VI), não mencionam ou delimitam seu alcance a “programas militares”, são bem mais amplos, de modo que os interesses nacionais relevantes passíveis de tutela, com base neles, não são apenas aqueles relacionados a questões militares.

Cabe mencionar, por fim, que chega a ser constrangedor que a presente ação civil pública tenha que ser proposta, pelo motivo de o governo federal brasileiro considerar que a preservação de dezenas de milhares de empregos, e da atividade econômica no Brasil, não lhe dizem respeito, quando comparamos tal postura com aquela assumida pelo governo canadense, no negócio envolvendo Bombardier e Airbus.

Vale lembrar, como já narrado anteriormente, que a Bombardier se encontrava em posição extremamente difícil antes do anúncio da parceria com a Airbus. O desenvolvimento do projeto dos jatos CSeries consumiu muito mais dinheiro, e mais tempo, do que o planejado, e em certo momento a empresa precisou ser praticamente resgatada pelo governo canadense, e mesmo depois disso sua sobrevivência continuou ameaçada, particularmente quando o acesso ao mercado norte-americano lhe foi obstaculizado. O temor de que a companhia não sobrevivesse fez com que as companhias aéreas cancelassem ou suspendessem seus pedidos de compra de aeronaves.

Pois bem, embora as condições em que se encontrava a Bombardier fossem muito piores que as da Embraer (esta é hoje uma empresa de sucesso, financeiramente estável, que desenvolveu uma nova família de jatos sem passar pelos percalços enfrentados pela concorrente), de modo que sua capacidade de barganha numa negociação era bem menor, constata-se que a Bombardier não foi



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

vendida à Airbus, ao contrário do que está acontecendo com a Embraer.

De fato, a Airbus firmou com a Bombardier uma verdadeira “joint venture”, pois a parceria se restringe à produção dos jatos CSeries, agora renomeados pela Airbus (que terá 51% de participação no projeto, não os 80% da Boeing). Tais jatos possuem um ciclo, não serão produzidos para sempre, então o negócio não é eterno. Não se trata da venda de todo o negócio de aviação comercial, e completa desnacionalização, como está ocorrendo com a Embraer.

Isso é extraordinário: a “failing firm”, a Bombardier, irá se manter, tendo vendido apenas um projeto, mas a Embraer, bem-sucedida, não. A Boeing está levando os novos jatos E2 da Embraer, e todo o resto, inclusive o futuro da companhia.

E, ainda mais importante, no caso da Bombardier, **o governo canadense exigiu, e obteve, a garantia, inserida no plano contratual (firmado também com a participação estatal, que terá 19% de participação na “joint venture”), de preservação da maior parte da produção (inclusive o fundamental centro de desenvolvimento, que cria nova tecnologia) e dos empregos no Canadá,** como revelam as seguintes reportagens (em anexo, livre tradução):

CBC:

“Pelo acordo, a sede da CSeries permanecerá em Mirabel, Que, mais uma segunda linha de montagem do avião de 100 a 150 assentos será instalada nas instalações da Airbus em Mobile, Alabama, para que o avião possa ser vendido nos Estados Unidos sem estar sujeito a tarifas

(...)

Como parte do acordo, a Airbus ampliará sua linha de produção em Mobile, Alabama, para produzir até quatro C Series jatos um mês a partir de 2020. No entanto, a principal linha de produção e sede da Série C permanecerá em Mirabel,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Quebec, que emprega cerca de 2.200 funcionários e subcontratados”.

Bloomberg:

“A Airbus prometeu manter a sede e montagem primária da Série C em Mirabel, Quebec. A planta secundária das empresas no Alabama - ao lado de instalação da Airbus existente em Mobile que constrói o corpo do A320 - provavelmente construirá quatro aeronaves por mês, disse Balducchi, o chefe da Série C”.

Release oficial:

“A sede da parceria, a equipe de liderança e a linha de montagem final principal [serão] localizadas em Mirabel, Québec (representando cerca de 2.200 funcionários e subcontratados), com o apoio da cadeia de fornecimento global da Série C.

“Acima de tudo, estamos garantindo o crescimento da Série C e garantindo os mais de 2.000 empregos anexados a ela em Mirabel. Além de manter a sede da C Series, as atividades de engenharia e P & D no Québec, esta parceria posiciona Montreal como o maior centro de pesquisa e desenvolvimento da Airbus fora da Europa, representando enormes oportunidades para nossa indústria aeroespacial”, observou o representante do Ministro da Economia, Ciência e Inovação e Ministro responsável pela Estratégia Digital, Dominique Anglade”.

Constitui, então, motivo de constrangimento, e verdadeira vergonha nacional, que o governo canadense assegure a preservação dos empregos, da produção e do desenvolvimento tecnológico no Canadá, muito embora a situação da Bombardier fosse crítica, e o governo brasileiro manifeste total desinteresse em garantir, no Brasil, a manutenção de uma indústria estratégica, muito embora a Embraer estivesse em condições de obter um acordo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

muito melhor, que assegurasse a sua independência futura.

1.7) DA PROTEÇÃO JURÍDICA AO EMPREGO E AO VALOR SOCIAL DO TRABALHO NO ORDENAMENTO BRASILEIRO

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 significou um marco jurídico e político pátrio de restauração democrática e institucionalização de direitos fundamentais.

Já em seu primeiro artigo, consagra a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos da República Federativa (art. 1º, inc. III), em evidente opção do perfil do Estado Democrático de Direito pretendido. Em patamar axiológico-normativo superior, a dignidade da pessoa humana constitui-se como valor-fonte do sistema normativo pátrio, irradiando conteúdo para todo o ordenamento jurídico, sendo sua proteção dever dos poderes estatais e de toda a sociedade.

Na sequência, os objetivos fundamentais da República, proclamados no artigo 3º da CRFB/1988, refletem a valorização da pessoa humana e a orientação das ordens econômica, social e política para construir uma sociedade livre, justa e solidária, erradicar a pobreza e a marginalização, reduzir as desigualdades sociais e regionais, promover o bem de todos sem preconceitos ou qualquer forma de discriminação, e garantir o desenvolvimento nacional.

A Constituição Federal de 1988 avança muito na consolidação de direitos e garantias fundamentais, com o generoso rol do artigo 5º, e o artigo 6º, que ressalta o caráter fundamental dos direitos sociais.

A Constituição estabelece, ainda, que as normas definidoras dos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata, nos termos do §1º do art. 5º da CRFB/1988. Em síntese, significa que se deve extrair das normas definidoras de direitos fundamentais a maior eficácia possível, independentemente de medida concretizadora, com vistas a assegurar aos indivíduos o pleno exercício dos direitos com liberdade, igualdade, segurança e, assim, promover justiça social.

Observa-se, desde o início da Carta, um postulado de desenvolvimento da pessoa humana, contexto no qual se insere a valorização social do trabalho. Aliás, percebe-se a ressignificação do direito ao e do trabalho promovida pelo sentido da ordem constitucional vigente.

Ao lado da cidadania e da dignidade da pessoa humana, o primeiro artigo da Constituição Federal de 1988 enuncia o trabalho como valor social (art. 1º, inc. IV), elevado à hierarquia máxima como fundamento do ordenamento jurídico nacional, afirmando uma escolha do modelo jurídico, social, político e econômico que se pretende construir.

Em acréscimo, encontra-se no artigo 6º da Constituição Federal, de modo inédito na ordem constitucional brasileira, o trabalho como direito fundamental social, que, por sua vez, desdobra-se em diversos direitos e dimensões (individual e coletiva, positiva/prestacional e negativa/abstenção, subjetiva e objetiva), referidos nos artigos 7º a 11 da Constituição, tendo como finalidade a melhoria progressiva da condição social dos trabalhadores.

Para os fins da presente discussão, interessa destacar o estabelecido no art. 170 da Constituição, o qual inicia o Título VII do texto, “Da Ordem Econômica e Financeira”, e seu Capítulo I, “Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica”:

*“Art. 170. A ordem econômica, **fundada na valorização do***



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos **existência digna**, conforme os ditames da **justiça social**, observados os seguintes princípios:*

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

*III - **função social da propriedade;***

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

*VII - **redução das desigualdades regionais e sociais;***

*VIII - **busca do pleno emprego;***

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”.

Percebe-se que nessa moldura imprimida pela Constituição aos mecanismos que regem a atuação dos agentes econômicos, o trabalho humano ocupa



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

posição de absoluto destaque, não obstante tal circunstância seja com frequência esquecida, inclusive pelo estado na ação de regular a atividade econômica.

A valorização do trabalho é destacada já no caput, sendo novamente colocada ao lado da livre iniciativa, repetindo a previsão contida no artigo primeiro da CF. Ou seja, desejou o legislador constituinte deixar inequívoco que a consideração à livre iniciativa e ao funcionamento do mercado não deveria ocorrer à revelia da valorização do trabalho humano.

As menções no dispositivo à busca da “existência digna” e aos “ditames da justiça social”, também no caput, merecem ser lidas como referências adicionais evidentes ao valor social do trabalho. Afinal, aquilo que garante à maioria da população uma existência digna é exatamente o fruto do seu trabalho, e para que tal dignidade seja atingida, é necessário que o resultado do trabalho, a riqueza socialmente produzida, seja distribuído com justiça social, buscando-se a diminuição das desigualdades de renda.

Da mesma forma, a “função social da propriedade” referida no inc. III desse artigo é também uma referência indireta ao valor do trabalho, pois exige a compatibilização da propriedade privada com os interesses coletivos da sociedade e dos trabalhadores.

A propósito, o art. 183 da Constituição é particularmente claro ao enunciar que a propriedade privada atenderá à sua função social apenas quando forem observadas “as disposições que regulam as relações de trabalho” (inc. III).

Já a previsão contida no inc. VIII do art. 170 é bastante direta em sua referência ao trabalho, ao elencar como princípio da ordem econômica “a busca do pleno emprego”, sendo óbvio a qualquer um que o risco de eliminação em definitivo de dezenas de milhares de postos de trabalho no país é providência absolutamente



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

incompatível com tal desiderato.

A posição do trabalho na ordem econômica é, portanto, de invulgar importância, sendo ele mencionado de forma mais frequente que a relação de consumo, por exemplo.

Merece destaque a lição do mestre Eros Roberto Grau:

“Valorização do trabalho humano e reconhecimento do valor social do trabalho consubstanciam cláusulas principiológicas que, ao par de afirmarem a compatibilização - conciliação e composição - a que acima referi, portam em si evidentes potencialidades transformadoras. Em sua interação com os demais princípios contemplados no texto constitucional, expressam prevalência dos valores do trabalho na conformação da ordem econômica - prevalência que José Afonso da Silva reporta como prioridade sobre os demais valores da economia de mercado.

(...)

Já no art. 170, caput, afirma-se dever estar a ordem econômica fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa. Note-se, assim, que esta é então tomada singelamente e aquele - o trabalho humano - é consagrado como objeto a ser valorizado. É nesse sentido que assiste razão a José Afonso da Silva ao sustentar que a ordem econômica dá prioridade aos valores do trabalho humano sobre todos os demais valores da economia de mercado” (em “A Ordem Econômica na Constituição de 1988”, 2ª edição, São Paulo, Ltr, 1991, pg. 219/221).

Também assim Ana Paula Tauceda Branco, ao afirmar que o princípio do valor social do trabalho:

“Não constitui tão-somente uma regra juridicamente ordenada, mas antes um “cordão umbilical” em que o sistema é realimentado pelo Princípio Constitucional Fundamental da Dignidade da Pessoa Humana que, a nosso ver,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

inegavelmente, ocupa local e função (informadora, normativa e interpretadora) em primazia às demais normas, vinculando-as a posicionamentos hermenêuticos que reconheçam a pessoa humana, especialmente na figura do trabalhador e do seu trabalho, como pilar estruturante do Sistema” (em “A Colisão de Princípios Constitucionais no Direito do Trabalho”, São Paulo, LTr, 2007, p. 62).

No mesmo sentido esclarece José Antonio Pancotti, ex-presidente do TRT da 15ª Região:

“O trabalho não pode ser visto tão-somente como meio de sobrevivência, o seu significado emocional é muito amplo, como fonte privilegiada de identidade pessoal, porque na medida em que a pessoa age e atua, supera desafios e obstáculos proporcionados pelo trabalho, vai construindo sua auto-imagem de maneira positiva.

No Estado Democrático de Direito, o trabalho deve ser encarado como manifestação da personalidade; é atividade que se pode exercer com liberdade e dignidade, nos limites de aptidão profissional. É por meio do trabalho que o indivíduo se realiza como pessoa e angaria respeito no contexto social.

Por outro lado, só por meio do trabalho humano é possível criar, transformar ou adaptar os recursos naturais – produzir os bens da vida - que satisfazem às necessidades humanas individuais e coletivas. Só o trabalho agrega valor a estes bens e propicia a formação de capital, suporte econômico para continuar produzindo e saciar a sociedade. O capital e o lucro têm, portanto, finalidades sociais.

Assim, o trabalho não é castigo! E o lucro não é pecado!

Já ficou para traz no tempo a idéia de que o homem livre só viveria honrosamente se se dedicasse inteiramente à contemplação ou às



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

manifestações do espírito (artes, inventos e descobertas da inteligência) ou à atividade militar.

Também perdeu-se no tempo a idéia de que o lucro é obra dos demônios, que se aliam aos bruxos e bruxas pela lei do prazer e com eles se relacionam pela lei da ganancia, nas palavras de Santo Agostinho. Ele também afirmava: Os bruxos trabalhavam com coisas profanas, visando o lucro e agindo em nome dos ganhos.

O lucro é indispensável e determinante na economia real. Por princípio ético, no entanto, deve resultar do trabalho honesto, livre e honrado - nunca da especulação, da esperteza ou da exploração anti-ética do trabalho alheio. O lucro é salutar e deve ser reinvestido na produção de bens e serviços, em vez de satisfação egoísta de uma elite capitalista.

Em suma, o trabalho é fator fundamental de integração social e cidadania.

O valor social do trabalho é subjacente e presente como idéia-centro que norteia o nosso ordenamento constitucional. Basta um exame rápido da Constituição para detectar em várias passagens o destaque especial do fator trabalho como fundamento para o desenvolvimento humano, econômico e como base do bem estar e da justiça sociais.

Ao definir a base fundamental da República, no art. 1º, III e IV, a nossa Carta Magna inclui o valor social do trabalho ao lado da livre iniciativa. No art. 193, o valor social do trabalho é posto em categoria superior aos demais valores que a Ordem Social procura preservar.

Esse zelo da Constituição é natural, na medida em que a pessoa



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

humana deve ser o centro da preocupação do Estado Democrático de Direito. O trabalho é inerente à vida humana, meio de inclusão social e fator relevante de respeito à vida com dignidade e ao pleno desenvolvimento da personalidade.

Por isso mesmo, o Professor e Doutor Wagner Balera acentua que na ordem natural, o ser humano se acha vocacionado para o trabalho que é instrumento indispensável para a sua sobrevivência.

Acrescenta que na Encíclica Laborem Exercens, o Papa João Paulo, II, sublinha: O trabalho humano é uma chave, provavelmente a chave essencial de toda a questão social normal.

Estão vivas, ainda, as palavras do Cardeal Wysinski, ex-Arcebispo Primaz da Polônia, segundo quem sem o trabalho, não se pode manter a vida nem atingir o pleno desenvolvimento da personalidade.

Os ideais trabalho e dignidade humana são indissociáveis. A vida de trabalho sem dignidade é a redução do ser humano à condição animal ou análoga à de escravo.

Essa é a razão pela qual a nossa atual Constituição, antes de elencar o valor social do trabalho e a livre iniciativa como fundamentos da República, arrolou o fundamento que se qualifica como âncora dos direitos sociais: a dignidade da pessoa humana.

Assim, não se limitou a proclamar que a todos é assegurado trabalho que possibilite uma existência digna, ou que o trabalho é obrigação social, como o fazia a Carta Política de 1946 (art. 145). Foi muito além disso. A Carta Política atual traduz com maior ênfase o que já preconizava a Emenda Constitucional n. 01 de 1969: a valorização do trabalho como condição da dignidade humana” (em “Aspectos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Jurídicos das Dispensas Coletivas no Brasil”, artigo que se encontra na pasta IV, doc. 121).

Cabe lembrar, também, o magistério de José Afonso da Silva:

*“A Constituição declara que a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho humano e na iniciativa privada. Que significa isso? Em primeiro lugar quer dizer precisamente que a Constituição consagra uma economia de mercado, de natureza capitalista, pois a iniciativa privada é um princípio básico da ordem capitalista. Em segundo lugar significa que, embora capitalista, **a ordem econômica dá prioridade aos valores do trabalho humano sobre todos os demais valores da economia de mercado.** Conquanto se trate de declaração de princípio, essa prioridade tem o sentido de orientar a intervenção do Estado, na economia, a fim de fazer valer os valores sociais do trabalho que, ao lado da iniciativa privada, constituem o fundamento não só da ordem econômica, mas da própria República Federativa do Brasil (art. 1º, IV)”* (grifamos, em “Curso de Direito Constitucional Positivo”, 27ª ed., São Paulo, Malheiros, 2006, p. 788).

O festejado José Afonso da Silva destaca um ponto importante: a ordem econômica insculpida na CF de 1988 possui inequivocamente contornos de um sistema capitalista. Mas não se trata de um modelo de capitalismo selvagem, no qual prevalecerá de forma incontrastável o poder econômico, e no qual os interesses particulares de uma multinacional estrangeira podem ser reputados mais valiosos e dignos de proteção pelo estado que os interesses coletivos dos trabalhadores e das comunidades em que estão inseridas as empresas. O modelo é capitalista, mas com freios ao exercício e ao abuso do poder econômico, sendo o principal desses freios, e o mais homenageado no texto constitucional, justamente a valorização do trabalho humano.

O art. 219 da CF reforça tal conclusão: “O mercado interno



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e sócio-econômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País, nos termos de lei federal”.

Ou seja, o mercado nacional, de índole claramente capitalista, não se destina apenas ao incremento de lucros, e o bem-estar que se busca não é exclusivamente o do consumidor ou o do empresário, mas o da população em geral, aí inseridos também, sem sombra de dúvida, os trabalhadores.

Também se mostra repleta de significado a previsão, contida no art. 219, de que o mercado interno constitui patrimônio nacional, e se destina a viabilizar a autonomia tecnologia do país. Tais valores estão em jogo no presente caso, com acentuado risco de perecimento. A possível, e por todo o exposto deveras provável, transferência de atividade industrial que será realizada pela Boeing, ao se apossar de toda a aviação comercial da Embraer, **constitui ataque direto ao patrimônio nacional e, portanto, aos interesses nacionais, e comprometerá seriamente a capacidade do Brasil de gerar tecnologia de ponta própria**. Tal resultado não pode ser admitido.

Cabe apontar que o valor social do trabalho não se encontra assegurado apenas no texto constitucional, mas também nos tratados internacionais ratificados pelo Brasil, entre eles o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos e Culturais, que estabelece, em seu art. 6º:

“Os Estados Partes do Presente Pacto reconhecem o direito ao trabalho, que compreende o direito de toda pessoa de ter a possibilidade de ganhar a vida mediante um trabalho livremente escolhido ou aceito, e tomarão medidas apropriadas para salvaguarda desse direito. 2. As medidas que cada Estado parte do presente pacto tomará a fim de assegurar o pleno exercício desse direito deverão incluir a orientação e a formação técnica e profissional, a elaboração de programas,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

normas e técnicas apropriadas para assegurar um desenvolvimento econômico, social e cultural constante e o pleno emprego produtivo em condições que salvaguardem aos indivíduos o gozo das liberdades políticas e econômicas fundamentais”.

Da mesma forma, a Declaração Socioambiental do Mercosul, aprovada em 2015, prevê o reconhecimento pelos Estados Partes, entre eles o Brasil: “que a concretização da justiça social requer indubitavelmente políticas que priorizem o emprego como centro do desenvolvimento e do trabalho de qualidade”;

A mesma Declaração Socioambiental estabelece, em seu artigo 22, que: “Os Estados Partes comprometem-se a promover e articular o desenvolvimento econômico, a ampliação dos mercados internos e regional, e pôr em prática as políticas ativas referentes ao fomento e criação do emprego, a fim de elevar o nível de vida e corrigir os desequilíbrios sociais e regionais”.

Vale lembrar, também, o que decidiu o Tribunal Superior do Trabalho, no julgamento do ED-RODC 30900-12.2009.5.15.0000, em que se discutia demissões em massa ocorridas precisamente na Embraer:

“Na vigência da Constituição de 1988, das convenções internacionais da OIT ratificadas pelo Brasil relativas a direitos humanos e, por consequência, direitos trabalhistas, e em face da leitura atualizada da legislação infraconstitucional do país, é inevitável concluir-se pela presença de um Estado Democrático de Direito no Brasil, de um regime de império da norma jurídica (e não do poder incontrastável privado), de uma sociedade civilizada, de uma cultura de bem-estar social e respeito à dignidade dos seres humanos, tudo repelindo, imperativamente, dispensas massivas de pessoas, abalando empresa, cidade e toda uma importante região”.

Cumprer refletir que o abalo ao qual se referia tal acórdão



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

(demissões da ordem de 4.000 funcionários) mostra-se, comparativamente, quase insignificante, se comparado ao abalo que se avizinha (prejuízo a 26.670 trabalhadores), ao qual se refere a presente ação, com a venda da Embraer à Boeing.

Por fim, cabe mencionar que a posição de detentor da “golden share” confere à União o papel, sob certa perspectiva, de controladora dos destinos da Embraer, o que atrai obrigações jurídicas e sociais, perspectiva à qual se refere Thulio Poubel Catta Preta Leal, na monografia de pós-graduação em anexo (“O processo de privatização e as particularidades das ações de classe especial: golden shares”):

“Primeiramente, importante frisar que a golden share é instrumento eficaz para o estabelecimento de efetivo controle de uma classe de ações, cujos detentores, mesmo não detendo a maioria das ações com direito a voto e sem a necessidade de atingir quantidade expressiva de capital social, poderão diretamente imprimir sua vontade nos rumos da companhia, especialmente através da escolha dos seus administradores e exercer sobre eles inegável ascendência (BERTOLDI, 2013: 319).

Por isso, aplicam-se aos detentores desta classe de ações todas as regras atinentes ao controlador, especialmente no que diz respeito às suas responsabilidades como tal.

...

O art. 116, parágrafo único da LSA atribui ao acionista controlador o dever de realizar a função social da companhia. Milton Nassau Ribeiro assevera que essa regra consiste em fundamento legal e interpretativo da governança corporativa, objetivando compatibilizar os interesses envolvidos na exploração da empresa pela companhia, ou seja, busca a harmonização entre a realização do objeto social mercantil da companhia, cumprimento da sua função social e atendimento e respeito aos interesses dos acionistas e demais interessados.

...



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*Ademais, para cumprir a função social, **o acionista controlador deve orientar o exercício de poder de controle à satisfação dos interesses nacionais e públicos**, sendo que a orientação não pode ocorrer em prejuízo do interesse da companhia.*

*Assim, se a companhia deve produzir lucros para seus acionistas, **deve, ao mesmo tempo, cumprir sua função social, que consiste, basicamente, em gerar empregos diretos e indiretos, pagar impostos, zelar pelo meio ambiente, empenhar-se no progresso econômico e social do país**, dentre outros.*

...

O cumprimento da função social da companhia é um postulado que o acionista controlador, conforme dispositivo do art. 116, parágrafo único, da LSA e os administradores devem respeitar, sob pena de responsabilidade e, também, os demais acionistas votantes, uma vez que determina o art. 115 da LSA¹⁶, que todos acionistas “devem exercer direito de voto no interesse da companhia”, um dos quais, por certo, é cumprir sua função social.

...

Deste modo, em tese, é admissível a responsabilização administrativa de ente federativo por violação dos deveres e responsabilidades de acionista controlador (LAZZARESCHI NETO, 2012: 727).

Por outro lado, Nuno Cunha Rodrigues assinala que, caso haja conflito, o interesse público deverá sobrepor ao social. O autor, afirma, ainda, que será mais fácil surpreender o confronto entre o interesse público e a sua sobreposição ao interesse da sociedade nas sociedades onde o Estado detém uma participação social minoritária privilegiada do que nas sociedades de capitais exclusiva ou majoritariamente públicos, uma vez que a sociedade de capitais exclusivamente públicos tende a coincidir com o interesse da sociedade (RODRIGUES, 2004: 419-420).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

*José dos Santos Carvalho Filho, na mesma linha de raciocínio, afirma que as relações sociais vão ensejar, em determinados momentos, um conflito entre o interesse público e o privado, mas ocorrendo esse conflito, **o interesse público deve prevalecer** (CARVALHO FILHO, 2009: 31)”.*

O dispositivo da Lei das Sociedades Anônimas ao qual se refere o jurista é o art. 116, parágrafo único, segundo o qual: “O acionista controlador deve usar o poder com o fim de fazer a companhia realizar o seu objeto e **cumprir sua função social**, e tem deveres e responsabilidades para com os demais acionistas da empresa, **os que nela trabalham e para com a comunidade em que atua, cujos direitos e interesses deve lealmente respeitar e atender”.**

A regra bem sintetiza o que se espera da União: possui ela, em razão da golden share, que lhe confere a última palavra sobre o destino da Embraer (se ela se tornará uma subsidiária da multinacional norte-americana, se a produção e os empregos serão mantidos no Brasil, ou migrarão para o exterior, etc.), o dever de zelar pelas pessoas que trabalham na companhia, assim como pelas comunidades em que se encontram inseridas unidades da empresa, destacadamente XXXXXXXX, agindo com relação a elas com responsabilidade e lealdade.

2) DOS PEDIDOS

Como já destacado anteriormente, há acentuada urgência com relação à apreciação do pedido liminar, eis que a janela de oportunidade conferida pela titularidade da “golden share” inicia e se exaure em apenas 30 dias.

Ao mesmo tempo, tudo indica que Embraer e Boeing estão com enorme pressa em obter a aprovação pela União o mais rapidamente possível, tendo em vista as incertezas criadas pelo processo eleitoral que se avizinha, como destaca a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

seguinte reportagem do jornal El País, em anexo:

“A corrida contra o tempo para selar o acordo Boeing-Embraer ainda sob Temer

Governo brasileiro tem de dar aval a 'joint venture' e temor é que um presidente contrário à venda, a partir de janeiro, bloqueie acerto. Analistas avaliam prós e contras do negócio.

As diretorias da Boeing e da Embraer correm contra o tempo para submeter o acordo pelo qual a empresa norte-americana adquire o setor comercial da fabricante brasileira de jatos ao Palácio do Planalto até novembro, ainda no mandato do presidente Michel Temer. A estratégia é garantir que a troca de presidente depois das eleições de outubro não coloque em risco o negócio de 3,8 bilhões de dólares — quase 15 bilhões de reais — pelo qual a gigante norte-americana do setor aeroespacial compraria 80% da divisão de aviões comerciais da empresa com sede em XXXXXXXX.

A pressa se explica pelo medo de que a eventual eleição de um Governo contrário à criação da joint venture crie barreiras para a efetivação do negócio. Ciro Gomes, que deve disputar o Palácio do Planalto pelo PDT, já se declarou contrário à entrada do capital norte-americano na Embraer. O PT do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, preso há quase três meses em Curitiba e que deve ser impedido de participar do pleito, mas que ainda lidera com folga as pesquisas de opinião, também se opõe radicalmente à ideia. “No caso do PT eu posso dar como certo [que se atuaria para rever o negócio], afirma o ex-ministro Celso Amorim, um dos políticos petistas mais próximos de Lula. “Estão tratando a Embraer como se ela fosse uma fábrica de sapatos. Acho que estamos abrindo mão de algo fundamental que foi desenvolvido pelo Estado brasileiro”, conclui.

(...)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

A possível chegada de uma administração que atue com veemência para enterrar o acordo não é o único obstáculo que está no caminho do negócio bilionário. Existe entre os que defendem a criação da joint venture o receio de que a recente decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal, Ricardo Lewandowski, que proibiu o Governo federal de vender ações estatais sem o aval do Congresso, seja utilizada para tentar frear a venda. “A Embraer não é uma estatal, mas existe a preocupação de que alguém levante uma dúvida ou que o Lewandowski faça um posicionamento sobre essa questão”, comenta uma alta fonte que acompanha o tema em Brasília”.

O risco de perecimento do direito, portanto, é certo e imediato, pois a qualquer instante as empresas provocarão formalmente a União para os fins a que se destina a “golden share”, o que justifica o deferimento da tutela de urgência, na forma a seguir delineada.

Por outro lado, veja-se que o que está sendo pedido pelo MPT na presente ação não constitui qualquer impedimento à realização do negócio, nem mesmo à sua aprovação pelo governo federal. Não se está pedindo que o Poder Judiciário se substitua ao Executivo nessa decisão. Tampouco se interfere em quaisquer questões de natureza não trabalhista, eis que o pedido diz respeito, única e exclusivamente, à preservação dos contratos de trabalho, à manutenção dos empregos no Brasil, circunstância que fixa, aliás, a competência desta Justiça Especializada. O que se exige é que, caso o negócio não seja obstado pela União, que ela exija garantias firmes, perenes, passíveis de execução judicial, de que a produção de aeronaves, e, portanto, os empregos, não serão desviados ao exterior, sendo preservados no território brasileiro, para proveito dos brasileiros, que já investiram na companhia, em toda a sua história, bem mais do que cem bilhões de reais.

Outrossim, o oferecimento de tais garantias não redundará em



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

qualquer prejuízo, financeiro ou de qualquer outra espécie, à Boeing e à Embraer, caso elas desejem cumprir aquilo que já estão prometendo realizar, que é, conforme elas próprias mencionam no anúncio oficial da operação, “SEDE, OPERAÇÕES E GESTÃO DA JOINT VENTURE SEDIADAS NO BRASIL”. O prejuízo só ocorrerá se as empresas vierem a “mudar de opinião” (por todo o exposto nesta inicial, a convicção do MPT é de que a decisão já está tomada e está sendo ocultada) e resolverem, no futuro, seguir o exemplo da British Petroleum no caso mencionado no item 1.6 supra, transferindo sede, operações e gestão ao exterior, pois nesse caso haverá de incidir, e serem cobradas, astreintes em montante compatível com o porte do negócio, que continuarão a correr e a se avolumar até que a decisão, nociva aos interesses nacionais, seja revertida. A incidência de quaisquer multas e outras consequências ficaria condicionada a eventual comportamento desleal, censurável e nocivo das próprias empresas, estando ao alcance delas evitar qualquer resultado adverso.

Adverte-se desde já a União que, caso ela tente burlar o cumprimento da decisão liminar, por exemplo comunicando a aprovação da operação açodadamente, em menos de 48 horas do recebimento da notificação pela Embraer, sendo manifesto que em tal exíguo prazo não haveria qualquer possibilidade de serem concluídos os estudos técnicos aos quais se referiu o Major Brigadeiro do Ar Heraldo Luiz Rodrigues na audiência ministerial (que precisarão ser feitos inclusive para apurar se o segmento de Defesa terá chances de sobreviver financeiramente sem a aviação comercial), tal fato poderá redundar em responsabilização do agente e nulidade do ato pela extrema desídia no trato da coisa pública e dos interesses nacionais.

2.1) DO PEDIDO LIMINAR

Ante o exposto, requer o Ministério Público do Trabalho o deferimento liminar da tutela de urgência, com fundamento no art. 12 da Lei 7.347/1985, para que seja ordenado à UNIÃO que, quando receber a notificação à qual



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

se refere o art. 9º, parágrafo 2º, do estatuto da Embraer S.A., verifique imediatamente se foram oferecidas garantias (passíveis de execução judicial, inclusive da obrigação de fazer, com fixação de astreintes pelo Juízo) de que a produção (desde o projeto até a montagem final) de aeronaves de uso comercial de até 150 assentos (segmento de mercado ao qual se dedica a Embraer), será mantida no Brasil, com a preservação dos empregos correspondentes a tal atividade no Brasil, sem prazo de término para a validade das garantias e sem possibilidade de retratação com relação a elas, e caso seja constatada a inexistência de garantias com tais contornos, comunique em até 48 (quarenta e oito) horas do recebimento da notificação o veto à operação por esse motivo, na forma prevista no art. 9º do estatuto, sob pena de multa diária de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), sem prejuízo da caracterização do crime de desobediência.

2.2) DO PEDIDO PRINCIPAL

Requer a condenação da União ao cumprimento, em definitivo, da obrigação referida no item 2.1, supra, com a cominação lá mencionada, revertendo-se eventuais multas em favor de projetos e iniciativas que favoreçam a geração de empregos nos municípios alcançados pelo território desta Vara, a serem escolhidos em execução.

Requer que este Juízo determine todas as medidas que forem necessárias para assegurar o efetivo cumprimento da ordem judicial, nos termos do art. 139, IV do CPC.

Requer, também, que para a efetivação da tutela específica pretendida, este Juízo determine de ofício, outras medidas adicionais que se fizerem necessárias, nos termos do art. 536 do CPC.

Requer, também, a citação do reclamado para, querendo, comparecer à audiência e nela apresentar a defesa que tiver.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

3) DO VALOR DA CAUSA:

Dá-se à causa o valor de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

Nesses termos, pede deferimento.

XXXXXXX, 17 de julho de 2018

XXXXXXX

Procuradora do Trabalho

XXXXXXX

Procuradora do Trabalho

XXXXXXX

Procuradora do Trabalho

XXXXXXX

Procurador do Trabalho

XXXXXXX

Procurador do Trabalho