

De volta para casa

O governo chama Ozires Silva para reassumir a Embraer e tentar salvá-la da sua pior crise

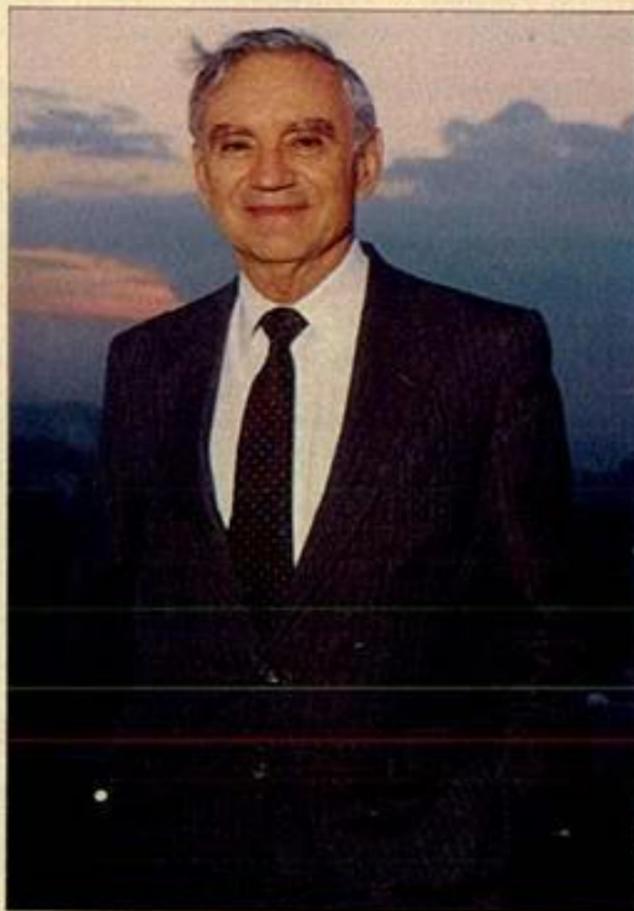
A Embraer foi chacoalhada na semana passada pela enésima pirueta da atribulada trajetória que ela percorre desde o ano passado. O advogado João Cunha, nomeado superintendente da estatal no final do ano passado pela ex-ministra Zélia Cardoso de Mello, saltou fora da cabine de comando junto com toda a tripulação de diretores que nos últimos meses vinha tentando segurar o manche da estatal de São José dos Campos, SP, sem muito jeito para o negócio. No final da semana passada, já estava definido o nome do substituto de Cunha: o ex-ministro da Infra-Estrutura Ozires Silva. Depois de ter sido ejetado do ministério, ao fim de um período sem realizações visíveis, Ozires volta à Embraer, empresa que ajudou a fundar nos anos 60 e dirigiu por quase duas décadas, com a missão de fazer a manobra que Cunha não conseguiu realizar e preparar a privatização da estatal. Ele chega para tentar sanear uma estatal que já viveu dias gloriosos e ainda tem uma presença marcante no mercado mundial de aviação, mas que de uns tempos para cá começou a afundar, acuada por uma situação financeira horrível.

Basta olhar alguns números para se ter uma idéia da tragédia. A empresa faturou 580 milhões de dólares em 1990, 35% menos do que previa vender e muito pouco para uma organização que deve na praça 600 milhões de dólares a bancos e fornecedores de peças e matéria-prima. Se a estatal não tivesse de pagar salários, se também parasse de investir em novos projetos e não pedisse mais dinheiro emprestado, teria que vender oitenta aviões Brasília, a estrela da companhia, para pagar a fatura, e levaria quase dois anos fazendo os oitenta aviões. Mas, para fazer aviões, é preciso pagar salários e tomar dinheiro emprestado.

CARTA BRANCA — A crise da empresa, que é ligada ao Ministério da Aeronáutica, se agravou em 1990, principalmente porque o governo parou de injetar dinheiro na companhia. A Embraer só voltou a receber ajuda

neste ano: no primeiro semestre o governo mandou 250 milhões de dólares, para saldar dívidas antigas, e na semana passada previa-se a chegada de um socorro de 500 milhões de dólares, em dinheiro novo, até o final do ano. "A situação piorou muito no ano passado e ficamos sem financiamento para vender no exterior", diz João Cunha, o ex-superintendente.

A volta de Ozires é um bom negócio para a Embraer. Ele conhece a estatal mesmo embaixo de neblina e tem prestígio nos meios aeronáuticos do Brasil e do exterior. Ozires saiu do ministério sem detonar granadas contra os colegas ou o presidente Collor. Nada impedia que voltasse. Mas saiu certamente magoado, e é difícil acreditar que o ministro da Aeronáutica e o presidente Collor seriam insensatos a ponto de perturbar o sono do velho coronel, depois de sua passagem melancólica pelo



Ozires Silva: desafio e carta branca



O Brasília na fábrica: estrela...

...da estatal e 267 encomendas

governo, para deixá-lo a pão e água na estatal. O convite pode ser um sinal de que o governo está realmente disposto a reerguer a Embraer.

Para a Embraer é bom ter Ozires, mas para Ozires pode ser ruim ter a Embraer. Seria melhor, para ele, voltar à presidência da Petrobrás, que ocupou de 1986 a 1988, uma empresa que vive no azul e não vem sendo acossada por um exército de funcionários irados nem pressionada a fazer cortes traumáticos de despesas, como ocorre na Embraer. Mas o coronel aprendeu bastante em sua passagem pelo ministério, onde desempenhava o papel de rainha da Inglaterra, enquanto os secretários que deveriam seguir suas orientações entendiam-se com a área econômica ou diretamente com o Palácio do Planalto. Antes de aceitar o novo cargo, ele exigiu carta branca para nomear sua equipe e conseguiu.

FÁBRICA DE SABONETE — Com tudo o que tem à mão — a carta branca, o bom conceito entre empresários do setor e a vontade de mostrar serviço —, ainda assim o novo superintendente terá enorme trabalho para arrumar a casa. Desde o ano passado, circulam na praça várias idéias para salvar a Embraer, entre elas a de sua privatização. Fala-se também numa expedição de caça a sócios endinheirados no exterior. Não é tão fácil como se fosse uma fábrica de sabonete, por exemplo. Para criar

um avião como os da Embraer, gasta-se no projeto e nos testes alguma coisa entre 200 e 300 milhões de dólares durante pelo menos cinco anos até que o primeiro modelo levante voo.

Nesse tempo todo, o fabricante não recebe nada, só gasta dinheiro — e o investimento só começa a dar lucro depois de uns cinco anos. É por isso que no mundo todo a indústria da aviação só sobrevive com apoio oficial ou com financiamento dos bancos, que pagam adiantado os aviões encomendados. Nos últimos anos, a Embraer teve as duas coisas, só que cresceu rápido demais e nem o governo nem os bancos conseguiram acompanhar o ritmo. "Uma empresa como a Embraer não pode parar de investir, senão fecha", diz Roberto Godoy, jornalista de *O Estado de S.Paulo* que escreve sobre aviação e indústria de armamentos.

TURBULÊNCIA — Hoje, apesar da crise e da falta de dinheiro, a Embraer está fabricando quatro Brasília por mês e tem 267 encomendados — a maioria por companhias americanas de aviação regional. Além disso, a estatal está desenvolvendo três projetos. O maior deles é o do jato EMB-145, um avião civil que já consumiu 350 milhões de dólares e deve começar a ser fabricado no próximo ano. Também deve sair do papel em 1992 o CBA-123, que já gastou 220 milhões de dólares. Para sair do buraco, a Embraer depende do sucesso desses projetos, mas não conseguirá fazer nada sem ajuda — e é esse o desafio de Ozires, agora que volta a dirigir a estatal. ■