

**Embraer**

Entre as líderes mundiais na fabricação de aviões



Com uma política empresarial agressiva, a Embraer domina o nicho de mercado dos aviões regionais e tem perspectivas bem melhores do que, por exemplo, a europeia Airbus.

TEXTO: ALEXANDRE SCHOSSLER

Cenário um: a Airbus, segunda maior fabricante de jatos comerciais do mundo, não sai mais das manchetes dos maiores jornais europeus e motiva encontros de cúpula entre os governos da Alemanha e da França, países que detêm o controle da companhia. Motivo: a crise que ameaça mais de 3 mil postos de trabalho só na Alemanha e que é causada principalmente pelos sucessivos atrasos na entrega do A380, o superavião que parece não ficar pronto nunca e que até agora só trouxe alegrias à norte-americana Boeing, que ganha terreno com os contratos de sua arqui-rival.

Cenário dois: a Embraer, terceira maior fabricante de jatos comerciais do mundo, anuncia a contratação de 3 mil funcionários em 2007, investimentos da ordem de 2,6 bilhões de dólares nos próximos cinco anos e projeção de entrega de 170 aeronaves para este ano. Se confirmado, o número significaria uma alta de 31% em relação a 2006. As causas que geraram dois cenários tão adversos são complexas, mas uma postura empresarial agressiva, custos de pessoal mais baixos e a opção por um nicho de mercado no qual praticamente não há concorrência, o de aviões regionais entre 70 e 120 lugares, pesaram decisivamente a favor da empresa brasileira.

O mais impressionante na trajetória da Embraer é que a empresa que deixou sua principal concorrente, a canadense Bombardier, engolindo fumaça em 2006 andava à beira da falência no final da década de 1980.

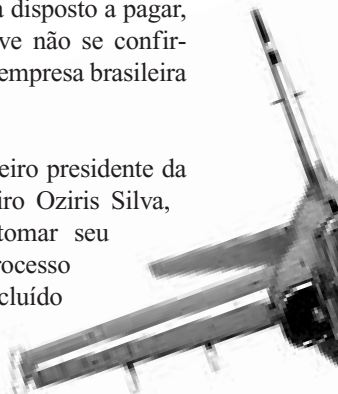
Fundada em 1969 pelo governo do regime militar, a fabricante de aviões foi um projeto estratégico da indústria aeronáutica brasileira e está desde o seu início ligada ao Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o ITA, de onde vem a maior parte do seu quadro de engenheiros. Empresa e instituto têm sede em São José dos Campos, interior de São Paulo.

Nas décadas de 70 e 80, a Embraer obteve algum sucesso com os modelos Bandeirante, Xingu e Brasília e com o caça AMX, este resultado de uma parceria entre Brasil e Itália. Mas nada que impedisse a empresa de acompanhar o rumo da economia brasileira, marcado pela estagnação, pela hiperinflação e pela crise financeira, e chegar ao final dos anos 80 muito perto de falir. Fato simbólico desses tempos deu-se na Feira de Farnborough, na Inglaterra, onde foi apresentado o modelo

CBA-123. Com preço muito acima do que o mercado estava disposto a pagar, as vendas da aeronave não se confirmaram, afundando a empresa brasileira na crise.

Em 1992, o primeiro presidente da Embraer, o engenheiro Oziris Silva, foi convidado a retomar seu posto e conduzir o processo de privatização, concluído em 1994 com a venda do controle acionário para os fundos de pensão Previ e Sistel e para a Cia. Bozano, Simonson. Desde então, a empresa é presidida pelo engenheiro Maurício Botelho.

De lá para cá, a Embraer não parou mais de crescer. O primeiro acerto foi o lançamento da linha de jatos comerciais EJR-145, com média de 50 passageiros, em 1996. Uma década depois,



A Embraer se engajou nas comemorações do centenário do primeiro do voo com o 14 Bis, realizado por Alberto Santos-Dumont em 23 de outubro de 1906.

mil aeronaves desse tipo estão voando em todo o mundo. Mas o grande salto veio com a família E-170/190, uma classe intermediária entre os pequenos e os grandes aviões e que possui de 70 a 120 assentos.

A Embraer iniciou o desenvolvimento da nova família em 1999, se antecipando em um ano a um estudo divulgado pela consultoria Back Aviation Solution, o qual mostrava que a demanda por aeronaves entre 20 e 120 lugares chegaria a 14 mil entre os anos de 2000 e 2020. “O fornecimento dessas aeronaves regionais vai superar o de aviões comerciais maiores, como os produzidos pela Boeing e Airbus”, afirmou a consultoria norte-americana, citando a Embraer como uma das companhias que sairiam ganhando com essa nova situação. As primeiras aeronaves da família E-170/190 começaram a chegar ao mercado em 2004 e voam hoje tanto nas cores de companhias tradicionais, como a Alitalia e a US Airways, quanto nas de empresas que operam no segmento “low cost, low-fare” – só a americana JetBlue encomendou 101 aviões E-190.

No final de 2006, impulsionada pelo sucesso de seus novos modelos, a Embraer superou a Bombardier no valor de pedidos firmes e se tornou a terceira maior fabricante de jatos comerciais do mundo. “A Embraer está no mesmo time que a Airbus e a Boeing”, atestou o analista do banco de

investimentos Merrill Lynch Ronald Epstein. O próximo passo é aumentar a participação no setor de jatos executivos, no qual a empresa está representada com o Legacy. A aposta da fabricante brasileira são os novos modelos Phenom 100 e Phenom 300, que transportam quatro e nove pessoas, respectivamente, e devem começar a chegar ao mercado no próximo ano – a carteira de pedidos já chega a 350 aeronaves mesmo antes do primeiro avião estar pronto.

Santos Dumont

De uma certa maneira, o sucesso da Embraer corrige uma injustiça. Afinal, um brasileiro, Alberto Santos Dumont, é reconhecido como o “pai da aviação”. Mas a fabricação de aviões no Brasil levou muito tempo para decolar. É verdade que a primeira unidade construída em solo nacional, o monoplano São Paulo, ficou pronta apenas quatro anos após o feito de Dumont. Mas entre o vôo pioneiro do São Paulo, em 1910, e o início da fabricação em série do biplano Muniz M-7, pela Companhia Nacional de Navegação Aérea, há um hiato de 25 anos. E outros 34 anos, marcados pelas iniciativas isoladas de alguns poucos visionários, se passariam até a fundação da Embraer, em 1969. Nessa época, os céus já eram dominados por gigantes como o Boeing 747 e o Concorde. O Brasil começava com atraso a sua história na fabricação de aviões.

Mas nunca deixou de reforçar o seu pioneirismo. Em 2006, no centenário



Maurício Botelho,
presidente da Embraer

do histórico vôo de Santos Dumont em Paris, a Embraer patrocinou a turnê das réplicas do 14 Bis, o famoso avião construído pelo inventor brasileiro e que foi a primeira máquina mais pesada que o ar a levantar vôo em público. Enquanto uma das réplicas construídas pelo empresário Alan Calassa foi exibida em Campo Grande, Salvador, Recife, Fortaleza, Natal, Brasília e na cidade de Santos Dumont (MG), terra natal do pioneiro, outra foi levada às feiras de Oshkosh e Orlando, nos Estados Unidos. As comemorações, na verdade, tiveram início em junho de 2005, quando outra réplica do 14 Bis foi exibida no Paris Air Show. Doada pelo governo brasileiro à França, essa unidade está hoje exposta no Museu do Ar e do Espaço, em Le Bourget, e ajuda a preservar a lembrança de que os primórdios da aviação devem muito aos esforços de um brasileiro. ■



ANZEIGE



H. Stern

Rio de Janeiro New York Paris Munich
and over 60 other cities worldwide.

World Headquarters
Rua Garcia D'Avila, 113 | Ipanema | Rio de Janeiro
Phone: (55 21) 2774-8897 | client.service@hstern.com.br

www.hstern.com.br