



**DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA,
REVISÃO E REDAÇÃO**

SESSÃO: 187.4.55.O

DATA: 01/08/18

TURNO: Matutino

TIPO DA SESSÃO: Extraordinária - CD

LOCAL: Plenário Principal - CD

INÍCIO: 9h39min

TÉRMINO: 11h43min

DISCURSOS RETIRADOS PELO ORADOR PARA REVISÃO

Hora	Fase	Orador

Obs.:

Ata da 187ª Sessão da Câmara dos Deputados, Extraordinária, Matutina, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 55ª Legislatura, em 1º de agosto de 2018.

Presidência do Sr.:

Flavinho, nos termos do § 2º do artigo 18 do Regimento Interno.



I - ABERTURA DA SESSÃO

O SR. PRESIDENTE (Flavinho) - Declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro iniciamos nossos trabalhos.

II - LEITURA DA ATA

O SR. PRESIDENTE (Flavinho) - Fica dispensada a leitura da ata da sessão anterior.

III - EXPEDIENTE

(Não há expediente a ser lido.)



O SR. PRESIDENTE (Flavinho) - Passa-se à

IV - COMISSÃO GERAL

O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Sras. e Srs. Deputados, neste momento, transformo a presente Sessão em Comissão Geral com a finalidade de debater a possibilidade de venda da Embraer e as eventuais consequências para a economia, a segurança nacional e os trabalhadores envolvidos.

Sobre a mesa acha-se à disposição das Sras. e Srs. Parlamentares folha de inscrição destinada a quem queira fazer uso da palavra. O tempo reservado a cada um dos expositores estará limitado a 5 minutos. Em seguida, falarão os Srs. Líderes de partido pelo tempo de 5 minutos. Os demais Parlamentares falarão a seguir pelo tempo de 3 minutos, conforme a ordem de inscrição.

Convido para compor a Mesa o Sr. Paulo Kliass, economista e membro da carreira de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão — MPOG e o Sr. Herbert Claros da Silva, Diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.

Quero já saudar os outros joseenses que estão presentes: o Sr. Antônio Ferreira de Barros, conhecido como Macapá, e o Sr. Luiz Carlos Prates, conhecido como Mancha.

Sejam todos bem-vindos!

Passo à leitura do discurso do Sr. Presidente desta Casa, o Deputado Rodrigo Maia, que nos envia a sua palavra para esta Comissão Geral:

“Sras. e Srs. Parlamentares, como é de conhecimento de todos, divulgou-se, no início de julho, o memorando de entendimento entre a Embraer e a norte-



americana Boeing com vistas a um acordo para formar uma *joint venture*. Esta associação, que conferiria à nova empresa cerca de 90% do lucro e cerca de 50% da receita da atual Embraer, conforme notícia do jornal *Valor Econômico*, deve ser avaliada nesse contexto.

Pelo acordo, a Boeing deterá 80% da propriedade da *joint venture*, e a Embraer os 20% restantes. A transação abarcaria a totalidade das operações e dos serviços de aviação comercial da Embraer, em um total de US\$ 4,75 bilhões, com o pagamento do valor de US\$ 3,8 bilhões por parte da Boeing. Além disso, afirmou-se que as empresas também irão criar outra *joint venture* para promoção e desenvolvimento de novos mercados e aplicações para produtos e serviços de defesa, em especial o avião multissessão KC-390, a partir de oportunidades identificadas em conjunto. A Embraer S/A continuaria sendo uma empresa de capital aberto, mantendo a área de defesa, o departamento de aviação executiva e o segmento de serviços.

Os desafios da criação da *joint venture* e maior integração da Embraer junto à Boeing passam pela questão dos mercados envolvidos e pelas capacidades empresariais e tecnológicas. Esse acordo teve como objetivo a contraposição à união da europeia Airbus, principal concorrente da Boeing no mercado de aviões, com mais de 150 assentos com a canadense Bombardier, que compete com a Embraer no segmento de médio porte.

Trata-se, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, de uma negociação que transcende em muito uma simples associação empresarial. Afinal, a Embraer é um patrimônio do País. Fundada em 1969, a empresa é uma das líderes mundiais em tecnologia da aviação comercial e militar. Tem faturamento de US\$ 6 bilhões por ano



e cerca de 6 mil empregados. É um polo de inovação, sendo dona de nada menos do que 360 patentes e contando com um corpo técnico altamente especializado e qualificado. É um dos alicerces da indústria nacional ao projetar e fabricar aeronaves militares e sistemas de vigilância eletrônica. A fabricação feita com qualidade e competitividade de custos por parte da Embraer também se destaca. Por tudo isso, pelos aspectos econômicos, sociais e estratégicos, nada do que diga respeito à empresa deve passar despercebido.

Os defensores do acordo enumeram potenciais vantagens para a Embraer. Menciona-se que as duas empresas se beneficiarão de uma escala, recursos e presença mais amplos, incluindo uma cadeia global de fornecedores, vendas, *marketing* e serviços que lhes permitirá obter benefícios com eficiência de alto nível em toda a organização. Aponta-se que a nova *joint venture* poderá reforçar a capacidade de vendas, trazer sinergias de compras e aumentar a capacidade de produção de jatos comerciais. Sustenta-se que a parceria dará à nova companhia maior facilidade de negociação com fornecedores, beneficiando a Embraer pelo uso da base de consumo e da equipe de vendas da empresa americana. Aventa-se, também, que a aliança dará novo fôlego à Embraer, que ganhará escala, reduzirá custos e aumentará sua competitividade.

Muitas outras questões, porém, permanecem em aberto, Sras. e Srs. Parlamentares. Uma delas diz respeito aos fornecedores locais da Embraer, que, de acordo com artigo no jornal *Valor Econômico*, temem a criação da *joint venture* proposta. A cadeia produtiva da empresa no Brasil tem cerca de 70 empresas e 5 mil funcionários. Como foi enfatizado na nota conjunta que haveria mais acesso a



cadeias globais, a organização desse mercado no Brasil pode ser negativamente afetada, possivelmente impactando a base industrial brasileira.

Outra preocupação refere-se à sustentabilidade financeira da Embraer. O acordo prevê a criação de uma segunda *joint venture* com a Boeing focada no desenvolvimento de novos mercados para produtos e serviços de defesa, em especial o avião militar KC-390. Essa associação ficará sob o guarda-chuva da Embraer. Como resultado, é de inferir-se que o porte da Embraer seja reduzido e que a empresa se torne mais dependente do Governo, já que o desenvolvimento de aviões militares exige forte investimento estatal e tem retorno inferior ao obtido com aviões comerciais.

Outro importantíssimo ponto a ser acompanhado na implementação desse eventual acordo entre a Embraer e a Boeing, Sras. e Srs. Deputados, diz respeito aos impactos de curto e longo prazos sobre os empregos da Embraer e de sua cadeia nacional de fornecedores.

No comunicado conjunto das duas empresas ao mercado, o Presidente da Embraer afirmou que 'a combinação de negócios com a Boeing deverá gerar um novo ciclo virtuoso para a indústria aeroespacial brasileira, com maior potencial de vendas, aumento de produção, geração de emprego e renda, investimentos e exportações, agregando maior valor para clientes, acionistas e empregados'.

No caso da *joint venture* centrada na aviação comercial, as duas empresas pretendem posicionar-se estrategicamente no nicho de mercado de aeronaves de até 230 assentos, que, segundo sua principal concorrente, a Airbus, deverá representar 76% da demanda total por aviões comerciais até 2037. A Embraer, por outro lado, Sras. e Srs. Parlamentares, pretende beneficiar-se da estrutura comercial



da Boeing para alavancar as vendas de seu cargueiro militar. Esses dois fatos permitem às duas empresas ver com otimismo a geração futura de empregos.

Não obstante, existem questões de curto prazo que devem ser avaliadas e acompanhadas, na área trabalhista.

Segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados do Ministério do Trabalho, disponíveis para maio de 2018, a Embraer empregava, nas suas unidades de São José dos Campos, Botucatu e Taubaté, cerca de 13 mil trabalhadores. Esses trabalhadores e suas famílias serão diretamente afetados, no curto prazo, pelo processo de criação da *joint venture* na área de aviação comercial, desmembrada das atividades de produção militar e de aviação executiva.

Dada a importância estratégica dessa mão de obra qualificada para o País, Sras. e Srs. Deputados, é mister acompanhar atentamente os termos do acordo, dadas as muitas incertezas que afligem os empregados da empresa, a exemplo da possibilidade de eventuais demissões e dos critérios de alocação da força de trabalho entre as duas empresas.

Por outro lado, representantes dos atuais fornecedores da Embraer temem que grande parte dessa cadeia produtiva não seja suficientemente competitiva para atender às exigências do mercado global, o que pode comprometer sua sobrevivência e a manutenção dos milhares de empregos por ela gerados.

O acordo entre a Embraer e a Boeing também tem implicações na área de defesa nacional, Sras. e Srs. Parlamentares, tendo em vista que a empresa brasileira, desde a sua criação, é considerada estratégica aos interesses militares do nosso Estado.



A Embraer é líder na indústria aeroespacial e de defesa na América Latina. Tem produção de destaque em aeronaves de ataque leve e de treinamento avançado (A-29 Super Tucano) e de aeronaves de transporte militar multimissão (KC-390). Além disso, a empresa brasileira oferece sistemas integrados de informação, comunicação e monitoramento de fronteiras.

Vê-se, portanto, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, que a negociação entre a Embraer e a americana Boeing é assunto estratégico sensível ao Estado brasileiro e merece ser debatida com muita cautela.

No início deste mês, em audiência pública na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional desta Casa, o Comandante da Aeronáutica e o Ministro da Defesa afirmaram que a área de Defesa e Segurança da Embraer não fará parte da nova *joint venture*, resguardando, portanto, os interesses nacionais.

De acordo com as autoridades militares, Sras. e Srs. Parlamentares, a aliança entre as duas empresas ficará restrita à área de aviação comercial, não havendo alteração em relação ao setor de defesa. Nesse setor — o de defesa —, o Governo brasileiro manteria as ações especiais que garantem o poder de veto em decisões importantes, as chamadas *golden shares*.

A preocupação de alguns setores da sociedade, no entanto, é que a criação dessa nova *joint venture*, com predominância de capital da Boeing, represente perda da soberania nacional, com prejuízos ao Erário e dependência tecnológica do Brasil em relação aos norte-americanos.

Nesse contexto, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, também há receios em relação ao futuro do acordo firmado entre o Brasil e a Suécia para aquisição e fabricação de aeronaves de combate de última geração, o Projeto Grippen NG, no



qual há a previsão de que o Brasil receba acesso a todos os níveis de tecnologia, incluindo os códigos-fonte do caça Grippen.

A possível fusão entre a Embraer e a Boeing é questão de extraordinário interesse do povo brasileiro. Assim, a realização desta Comissão Geral é essencial para que a sociedade debata e participe de maneira mais efetiva dessa decisão sensível ao interesse nacional.

Daremos, então, início aos debates.

Era o que tínhamos a dizer.

Muito obrigado.

Presidente Rodrigo Maia.”

Nós agradecemos ao Presidente desta Casa as palavras.

De forma muito particular, eu agradeço ao Presidente a oportunidade de fazer esta Comissão Geral. No final dos nossos trabalhos antes do recesso, aqui no Plenário da Câmara, eu fiz esse pedido.

Nós já tínhamos um requerimento protocolado, com o apoio dos Líderes de vários partidos, quando eu fiz o pedido ao Presidente Rodrigo Maia — trata-se de uma deliberação própria do Presidente — para que fosse agendada a nossa Comissão Geral. Prontamente, aqui no Plenário da Câmara, nós conseguimos fazer esse agendamento para o dia de hoje, o primeiro dia de trabalho após o recesso.

Então, eu quero agradecer em público ao Presidente Rodrigo Maia por ter atendido esse apelo, que não é simplesmente deste Parlamentar, mas também de todos os trabalhadores representados aqui pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.



Esses trabalhadores e suas famílias estão preocupados. Como o próprio Presidente Rodrigo Maia muito bem mencionou no seu discurso, há realmente uma preocupação muito grande. Nós não podemos deixar que este debate passe em branco.

É uma pena muito grande que este plenário esteja vazio e o único Parlamentar presente seja eu. É uma pena que os Parlamentares estejam mais preocupados com as suas campanhas, nos seus redutos eleitorais, e com o próprio umbigo do que com um tema tão importante como este, que é essa negociação que está sendo feita entre a Boeing e a Embraer. Espero que os eleitores possam se lembrar disso no dia 7 de outubro, principalmente os da região do Vale do Paraíba, onde está a maior base da Embraer.

Quando eu vou à missa, ao supermercado, ao açougue, à farmácia, ao *shopping*, enfim, em todos os lugares, há um funcionário da Embraer ou um familiar de um funcionário da Embraer que me para e me pergunta: *“Deputado, como está esse negócio? Como está essa conversa? O senhor está sabendo de alguma coisa?”*

Sempre somos obrigados a dizer o que quase todos nós estamos dizendo: estamos sabendo muito pouco ou nada, porque está tudo guardado a sete chaves, como um segredo, como se fosse simplesmente uma negociação entre duas empresas privadas e ninguém precisasse saber nada a respeito disso. Na verdade, há dinheiro público nessa empresa.

No meu caso, na condição de fiscalizador do Executivo, eu tenho a obrigação de saber exatamente o que está acontecendo, para, então, noticiar aos maiores interessados: os trabalhadores da região do Vale do Paraíba, de Botucatu, de



Gavião Peixoto, de Araraquara. Muitos trabalhadores e muitas famílias estão envolvidos nisso.

Eu gostei muito das palavras do nosso Presidente a respeito da soberania nacional e de uma série de situações que também estão envolvidas nessa negociação.

Após fazer este agradecimento ao nosso Presidente, eu vou passar a palavra aos nossos convidados. Coloco a tribuna à disposição dos que queiram fazer uma fala mais posicionada. Acho que assim ficará um pouco melhor para nós e os meios de comunicação acompanharmos os discursos.

O tempo regimental é de 5 minutos. Nesta Comissão Geral, temos apenas um Parlamentar e dois convidados. Peço desculpa aos representantes de sindicatos aqui presentes, pois, por uma questão regimental, somente podem compor a Mesa e fazer uso da palavra aqueles que foram inscritos no requerimento que foi aprovado na Câmara. Peço desculpa por não poder lhes dar a palavra, mas V.Sas. já estão representados.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Passo a palavra, primeiramente, ao Sr. Paulo Kliass, economista e membro da carreira de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, pelo tempo regimental.

Fique à vontade.

O SR. PAULO KLIASS - Bom dia, senhores e senhoras.

Eu, mais uma vez, agradeço bastante o convite realizado pela Câmara dos Deputados para participar de uma Comissão Geral e agradeço ao Deputado Flavinho a oportunidade de me manifestar a respeito de um tema tão relevante para o momento presente da sociedade brasileira, mas principalmente para o futuro.

A questão da Embraer, a figura da Empresa Brasileira de Aeronáutica, tem tudo a ver com o projeto de desenvolvimento social e econômico deste País. Estamos tratando de um setor que é sensível, de um setor que é estratégico e que, na verdade, é um sonho histórico que a sociedade brasileira acalenta há décadas.

Na verdade, podíamos voltar até o início do século passado, ao sonho de Santos Dumont em que ele já apontava para a necessidade de constituição de uma indústria, de um setor ou de um ramo na economia que pudesse dar cabo àquilo que era o seu invento — pela primeira vez o homem conseguiu colocar uma aeronave no espaço.

O tempo passou, as décadas se seguiram, e, por volta de 1940/1950, esse sonho começa a ganhar um pouco mais de força. O Brasil constitui o seu Ministério da Aeronáutica. O Brasil constitui, inclusive pela emergência da Segunda Guerra Mundial e pela necessidade da participação junto aos Aliados na luta contra o eixo nazifascista, a Força Aérea Brasileira. Junto com isso, há a constituição do Centro



Técnico de Aeronáutica e do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, que o Deputado muito bem mencionou, na cidade de São José dos Campos, no Vale do Paraíba, no Estado de São Paulo.

Isso foi um grande impulso justamente para o projeto de desenvolvimento, junto com outros elementos, como a criação da PETROBRAS, a constituição da rede das empresas públicas na área de energia, de eletricidade, depois na área de telecomunicações. Enfim, foi o Estado brasileiro dando as condições objetivas para o tão necessário salto do desenvolvimento.

Uma página, vamos dizer aqui, que não é muito bem aceita, do ponto de vista da nossa história, é que a criação efetiva da empresa se dá no ano de 1969, um ano triste, um período difícil. O País vivia na época da ditadura militar e, mais do que isso, vigia o Ato Institucional nº 5. Isso às vezes leva a certa má compreensão a respeito do fenômeno. Nós não podemos confundir o momento de criação da empresa, no âmbito do Estado brasileiro, como uma empresa pública, com a importância da sua presença no nosso tecido econômico, no nosso tecido social, e a contribuição que ela oferece para o desenvolvimento tecnológico, para a criação de empregos, para a própria segurança nacional.

O que acontece? A Embraer vai fazer 50 anos no ano que vem. Não é pouca coisa; é meio século de história. Isso fez com que ela se constituísse em uma empresa essencial, inclusive do ponto de vista internacional. Ela é a terceira maior empresa produtora de aviões comerciais; é a quinta maior empresa produtora de jatos executivos. Ela desenvolveu tecnologia importante e é referência para outros países.



Isso significa que a sua competência técnica ultrapassou os limites da nossa fronteira, e hoje a empresa atua como uma empresa internacional, oferecendo alternativas dos seus aviões para outros mercados na Europa, na Ásia, na África.

E o que aconteceu? No processo que o País viveu na década de 90, com a privatização, ela foi também um dos primeiros elementos a entrar na lista, infelizmente — eu quero recuperar um pouquinho da história, porque é muito importante. As pessoas esquecem que ela foi privatizada em dezembro de 1994, justamente na transição do Governo: o Presidente Fernando Henrique já tinha sido eleito em outubro, mas ainda não tinha tomado posse — foi em janeiro —, quando a empresa foi a leilão e foi privatizada.

Em que condições, Srs. Parlamentares, Deputados e Deputadas? A empresa foi privatizada, à época, por 194 milhões de reais — uma loucura! Se nós quisermos trazer a valores presentes, está bom, houve inflação, e isso corresponderia mais ou menos a 900 milhões de reais a tempo de hoje.

Vejam, como ela foi privatizada? O consórcio vencedor comprou a empresa com aquilo que era conhecido na época como moedas podres. Eram títulos públicos do Governo Federal que eram comprados a preço de centavos no mercado secundário — quer dizer, as empresas compravam 1 real por 10 centavos ou 15 centavos e com esses títulos compraram a empresa. O Estado não ganhou absolutamente nada. Aquilo foi um presente que o Governo daquele momento ofereceu para os compradores por alguma coisa equivalente hoje a 100 milhões de reais.

Isso é uma loucura! O patrimônio dessa empresa hoje é de 45 bilhões de reais, o ativo. Ela tem um patrimônio líquido de 15 bilhões de reais. Se quisermos



fazer um histórico de 1995 até hoje, veremos que os lucros anuais da empresa, em média, foram de aproximadamente 1 bilhão de reais, e ela foi vendida por alguma coisa próxima a 90 milhões de reais. Isso é efetivamente um escândalo.

Eu acho que nós temos que trazer essa memória, principalmente pelo momento que vivemos, em que se pensa em continuar o processo de privatização da ELETROBRAS e de empresas que compõem o grupo PETROBRAS, além de outros processos por aí. Na verdade, estamos vendo a transferência de patrimônio público a preço de banana para o setor privado, que vai atuar de acordo com seus próprios interesses. Isso é o que tem acontecido desde 1994.

Qual era a história da Embraer? Quando ela apresentava resultados superavitários, lucros nas suas atividades, isso se revertia em forma de investimentos da empresa. Por isso ela cresceu tanto. É óbvio que houve aporte de capital da União e do Governo Federal também — que, como sempre, é necessário —, mas, de lá para cá, a maior parte dos lucros não é revertida aos cofres públicos, mas distribuída aos acionistas.

E, devido a mais uma deformação do nosso sistema tributário, o que acontece? Esses lucros são isentos de Imposto de Renda. Ou seja, não se recolhe tributo sobre a atividade de uma empresa que é bilionária e que exerce um papel essencial.

Isso tem que ser rediscutido neste momento em que as eleições trazem um debate sobre que projeto de país nós pretendemos ter.

A Embraer foi privatizada, assim como foi privatizada a Vale do Rio Doce, como foram privatizadas as empresas de eletricidade e de telecomunicações, e a sociedade e o Estado perderam completamente o controle sobre elas.



Antes se dizia: “*Vamos privatizar as empresas porque isso vai gerar tarifas mais baixas, vai gerar serviços de melhor qualidade, porque o Estado é ineficiente, e o setor privado é mais eficiente*”. Na verdade, o que nós vimos é que as agências reguladoras não estão dando conta disso. As empresas já privatizadas mandam em seu mercado, efetivamente, e as tarifas são extremamente elevadas. Os serviços de telecomunicações, por exemplo, são campeões de reclamações, do ponto de vista do direito do consumidor, etc., e a sociedade acabou não se beneficiando desse processo.

A privatização da Embraer já aconteceu, infelizmente, mas o risco é que — ainda mais agora, com essa intenção de promover uma *joint venture* com a Boeing — se aprofunde o processo de descontrole do Estado e da sociedade sobre uma atividade tão estratégica como a produção de aeronaves.

O que acontece? As pessoas, às vezes, se enganam com o discurso fácil das proezas e das benesses do liberalismo e do setor privado em relação ao setor público. Nós nos enganamos. Não se trata do mercado da batatinha. Não é vender o tomate no final da feira por um preço mais baixo porque a oferta e a demanda estão desarticuladas. Esse mercado é extremamente centralizado e oligopolizado. Todo mundo sabe que existem duas grandes empresas no mundo que dominam a produção de aeronaves: a Boeing e a Airbus. A Embraer é a terceira empresa.

Não existe setor privado. A Boeing não existiria se não fosse o apoio que o Governo dos Estados Unidos sempre ofereceu a ela desde o início. A Airbus é quase uma empresa pública do espaço europeu. Os Governos da França, Itália, Alemanha, Bélgica e Inglaterra, inclusive, participam desde o início do processo de capitalização e constituição da empresa. Então, não me venham com essa ideia de



setor privado, de jeito nenhum. Se não existisse apoio público, essas empresas não existiriam.

A mesma situação acontece com a Embraer: ela só pode funcionar em condições de concorrência internacional, de atendimento às necessidades da sociedade brasileira, se tiver apoio público. Esta empresa tem como natureza ser pública e estatal, de forma direta ou indireta, como acontece com a empresa privatizada, porque ela precisa receber benefícios, senão, não sobrevive. Ela pode passar meses sem receber encomendas e, quando as recebe, ela tem que ser muito bem negociada com a diplomacia comercial para favorecer as posições da empresa, o que é normal. Isso aconteceu, por exemplo, no mercado brasileiro, quando foram fazer a opção pelos caças. Os Governos dos Estados das empresas que queriam vender para o Brasil fizeram o seu *lobby*. Isso é legítimo e acontece em todos os momentos.

Então, o primeiro risco que nós temos é justamente relacionado à estratégia das grandes empresas de aviação — no caso, da Boeing, porque a Airbus foi ultrapassada na negociação. A Boeing pode, no processo, engolir a Embraer, porque infelizmente ela tem uma dimensão muito pequena em relação à da Boeing. Não existe bonzinho nesta história. O risco é o seguinte: a Boeing observou que o mercado em que a Embraer tem competência, se firmou e se mantém é importante para ela. Então, a estratégia comercial da Boeing é se associar à Embraer, já que não conseguiu comprá-la, e fazer com que ela se sujeite aos seus próprios interesses.

Essa é uma medida extremamente nociva para o projeto de desenvolvimento brasileiro, para a sociedade brasileira, para os trabalhadores do setor e de toda a



cadeia envolvida na produção aeronáutica, e, principalmente — e eu faço questão de chamar a atenção —, para a herança do conhecimento da tecnologia desenvolvida no interior do Instituto Tecnológico e do Centro Tecnológico da Aeronáutica — ITA.

Isso é conhecimento nacional! Isso é conhecimento público, obtido com o investimento que a sociedade brasileira fez por décadas para constituir um ramo importante, como aconteceu com a PETROBRAS, que agora vai ser entregue ao capital financeiro internacional. Isso é um equívoco.

Por sorte, no momento da privatização, há 25 anos, conseguiu-se incluir a cláusula da ação de ouro, a *golden share*, buscando um pouco a experiência da Primeira-Ministra Margareth Thatcher, que privatizou praticamente todo o setor público na Inglaterra, mas determinou que uma ação ficaria com o Governo, por questão estratégica. E o Estado brasileiro tem essa ação de ouro, e, com ela, tem o poder de dizer: “*Olhe, nós vetamos, ainda que a empresa esteja privatizada*”. E há também toda a pressão de votos e ações indiretas pelos fundos de pensão, etc., que poderiam fazer valer essa intenção. Entretanto, nós não queremos que a Embraer faça esse acordo, porque é lesivo aos interesses nacionais.

O que acontece é que nós estamos passando por um período em que se tem uma tentativa de aprofundar a entrega de setores estratégicos da nossa economia para o capital estrangeiro.

Eu não sei o que se passa pela cabeça dessas pessoas. Resolveram entregar a propriedade de terras agrícolas para estrangeiros. Resolveram entregar setores estratégicos do pré-sal e das atividades da PETROBRAS para o capital estrangeiro. As universidades privadas estão nas mãos dos grandes grupos financeiros



internacionais. O nosso sistema de saúde — os planos de saúde, os hospitais, os grandes serviços de saúde — também passaram a ser entregues ao capital internacional.

Nós temos que ter a verdadeira noção da importância da defesa da soberania nacional em áreas estratégicas. Não é uma questão de voltar ao nacionalismo antigo — não é isso! — mas qualquer país, por mais liberal que seja o seu governo, tem a verdadeira dimensão da importância de preservar o interesse nacional, de preservar os empregos e, principalmente, de preservar o futuro dessa sociedade e dessa economia. Isso significa que áreas estratégicas devem ser mantidas, se não no setor público, no interior da Nação brasileira.

Eu sei que o tempo é relativamente curto. Agradeço pela oportunidade e, se houver espaço, mais à frente, para realizar um debate, estamos preparados para isso.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Nós é que agradecemos as palavras do Prof. Paulo Kliass.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Passo a palavra ao nosso próximo expositor, Sr. Herbert Claros da Silva, Diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região.

Sr. Herbert, seu tempo será livre. Fique à vontade para fazer sua exposição.

O SR. HERBERT CLAROS DA SILVA - Primeiramente, bom dia a todos os presentes na Casa. Gostaria de começar lamentando, como o próprio Deputado Flavinho o fez em sua fala, a ausência de Parlamentares nesta Casa hoje. Inclusive, os trabalhadores, na Embraer e em muitos lugares deste País, questionam o fato de os Parlamentares terem dois recessos no ano, e o conjunto da classe trabalhadora não contar com esse benefício. Pelo contrário, eles estão tendo seus benefícios retirados, como infelizmente ocorreu na reforma trabalhista, aprovada no último ano.

Então, lamentamos que isso aconteça em uma sessão tão importante como esta, com um tema fundamental para o País. E o Prof. Paulo acabou de falar de maneira magnífica sobre a questão da Embraer, inclusive, resgatando toda a sua história.

Também gostaria de agradecer muito ao Deputado Flavinho, da nossa região, pela organização desta sessão. A Embraer tem importância em toda a região, não só em São José dos Campos, mas desde Gravatá, Santa Branca até Pindamonhangaba, Lorena. Há gente da Embraer que trabalha em Lorena — demora 1 hora para ir de São José dos Campos a Lorena. Nós temos trabalhadores da Embraer em Guará, Lorena, Campinas, São Paulo. A Embraer é uma empresa muito importante para o conjunto da região. Então, agradecemos ao Deputado a iniciativa e todo o apoio que a assessoria tem dado para a discussão do tema, juntamente com o Sindicato dos Metalúrgicos.



Nós estamos aqui com diretores do Sindicato dos Metalúrgicos, como o Selva e o Zeca, que são trabalhadores da Embraer. O Mancha, que é da CSP Conlutas, está licenciado para concorrer a uma vaga ao Senado pelo PSTU. O Macapá, que foi presidente do nosso sindicato, também está licenciado porque está concorrendo a uma vaga de Deputado Federal pelo PSTU — quem sabe não se juntará a nós, nesta Casa, na defesa dos trabalhadores.

A oportunidade de estar aqui é importante, quero começar dizendo isso. Eu estou aqui em nome do conjunto dos trabalhadores da Embraer. Eu tenho essa autorização não só dos trabalhadores de Botucatu e Araraquara, porque os três sindicatos estão unidos nessa campanha. Essa é uma campanha que unificou as três centrais sindicais que representam os trabalhadores da Embraer: a Força Sindical, em Botucatu; a CUT, em Araraquara; e nós, da CSP Conlutas, em São José dos Campos.

Na semana passada, nós realizamos uma assembleia com os trabalhadores da Embraer, no portão da fábrica, e, além de outros temas, discutimos justamente a venda da Embraer para a Boeing. Uma das votações fundamentais dessa assembleia foi em relação à necessidade de garantia dos empregos e dos direitos dos trabalhadores da Embraer, que têm sido ameaçados constantemente. Já estão, inclusive, ocorrendo demissões na fábrica — é importante que isso seja dito neste microfone, que a sociedade brasileira saiba disso, que o Deputado saiba disso.

Em relação ao que o Paulo Cesar, que é Presidente da empresa, tem afirmado, no sentido de que a *joint venture* com a Boeing vai ser boa para gerar empregos no Brasil, já há, antes mesmo de o negócio ser firmado, uma contradição. Os sindicatos registraram mais de 300 demissões de janeiro até hoje. A empresa,



inclusive, neste exato momento, está tentando fazer um plebiscito na fábrica da Embraer para tentar retirar o direito do trabalhador em relação à parada do café e haver a redução da hora do almoço. Então, uma empresa que diz que pensa no futuro do Brasil, na garantia dos empregos e dos direitos, já entra em contradição com o que ela tem praticado hoje. E eu não poderia deixar de falar com os senhores sobre o que tem acontecido.

Sobre o tema em si da venda para a Boeing, o Prof. Paulo falou muito bem aqui sobre a história da Embraer e a sua privatização, que foi uma entrega completa. Nós podemos tratá-la como uma entrega completa da empresa, de um patrimônio criado pelos brasileiros, ao capital privado. Agora nós estamos passando, eu diria, por um dos momentos mais críticos da história da Embraer.

Quando a Embraer foi privatizada, em 1994, uma das principais preocupações com o movimento sindical, com o movimento independente dos trabalhadores, com a sociedade civil, era justamente o que está acontecendo agora: que, ao se privatizar a empresa, que foi construída pelos brasileiros, que é orgulho nacional, ela seja direcionada a uma empresa estrangeira e, assim, possa ser fechada.

A *golden share* só existe por causa disso, é importante que se saiba. A *golden share* nasceu nesta Casa, na Câmara dos Deputados. Foi uma iniciativa do ex-Senador Eduardo Suplicy e do ex-Deputado Federal Ernesto Gradella, que, à época, eram do Partido dos Trabalhadores. A ideia da *golden share* foi justamente para que, já que a empresa teria que ser privatizada, que, pelo menos, houvesse salvaguardas nacionais, e que essas salvaguardas nacionais fossem mantidas.



É fundamental que este tema seja debatido, que este debate volte com peso para estas Casas. É a primeira Comissão Geral que está acontecendo sobre esse tema. Nós lamentamos a ausência dos Parlamentares aqui e pedimos para que esse tema volte ao conjunto das Comissões, ao conjunto da Câmara e do Senado, porque os Poderes têm que interferir nesse processo.

Recentemente, especificamente nesta semana — eu também não poderia deixar de falar sobre isso —, quatro Parlamentares do Partido dos Trabalhadores entraram com uma ação justamente para exigir explicações em relação ao tema. Nós também podemos registrar a falta aqui, hoje, do Prefeito de São José dos Campos e dos demais Prefeitos envolvidos com o tema, além da ausência do Presidente da Embraer, que foi convidado. Esta é uma mostra de como tem que ser a democracia: o sindicato, que tem uma visão crítica, foi convidado, assim como o Presidente da Embraer. E ele não estar aqui, para falar com o povo, na Casa do povo, que é o Parlamento, já demonstra falta de respeito para com a própria tratativa.

Na visão do Sindicato dos Metalúrgicos, a tratativa entre a Embraer e a Boeing representa a fábula financeira que trata do negócio entre o porco e a galinha. Essa fábula, muito conhecida no mundo financeiro, trata justamente de uma refeição entre o porco e a galinha, em que a galinha entra com os ovos para fazer a omelete e o porco entra com o *bacon*. Quem perde com isso? Quem vai perder mais com isso? O porco ou a galinha? O porco vai ter que morrer para fazer esse prato. A galinha não vai precisar. Na nossa visão, essa fábula financeira traduz o que nós passamos hoje. A Embraer pode morrer nessa transição, e nós gostaríamos de expor isso.



Nós começamos dizendo isso justamente pela forma como as duas empresas estão tentando tratar o negócio. Foi lido pelo Deputado Flavinho um texto do Presidente da Casa, Rodrigo Maia, em que se elucida justamente como as duas empresas estão tratando o negócio. A Embraer e a Boeing estariam separadas em relação à aviação comercial, e a aviação executiva e a aviação de defesa, que hoje é parte do *know-how* da Embraer, ficariam na própria Embraer.

Na nossa visão, isso significa o fim da empresa, porque a Embraer que resta, que é a executiva e a defesa, não tem caixa suficiente para se sustentar. Isso está demonstrado pelos próprios resultados financeiros dela.

Há um fato curioso, mostrado no dia de ontem. Quem observou na imprensa — quem não o fez pode pesquisar no Google, qualquer manchete e qualquer veículo de comunicação estão tratando disso —, verificou que a Embraer divulgou o resultado do trimestre, ontem, em que consta certo prejuízo. Esse prejuízo, é importante pontuar aqui, não é resultado de venda de avião ou de produção. Houve prejuízo porque foi o período que ela escolheu para pagar impostos, e perdeu dinheiro no mercado financeiro com outros negócios que ela faz, além de vender aviões.

É importante pontuar isso, porque há pessoas que já estão dizendo que a empresa está mal, porque não está vendendo avião. Não é esse o problema. Pelo contrário, a Embraer acabou de vender 300 aviões numa feira na Inglaterra.

Mas, voltando ao tema, um dos principais prejuízos da Embraer, neste primeiro semestre, foi a perda de 100 milhões de dólares — mais de 400 milhões de reais — por conta de mais investimentos no KC-390 e de problemas que o avião teve, infelizmente, no último período. É um avião militar, o KC-390.



Se nós, hoje, estivéssemos no negócio que a Embraer e a Boeing estão propondo, e se a Embraer estivesse separada na defesa e executiva, neste exato momento o lucro bruto da Embraer seria zero, justamente por quê? Porque ela teve que investir 100 milhões no KC-390.

Por que eu estou desenvolvendo este raciocínio? Separar a aviação comercial da Embraer é o fim da empresa, como já está demonstrado nos próprios números que se apresentam. Então, o que se tem demonstrado como salvaguarda nacional, que é deixar a defesa separada da Boeing, não é uma salvaguarda nacional. Da mesma maneira que deixar a defesa na mão da Boeing é uma ameaça à soberania nacional, também é uma ameaça à soberania nacional deixar uma empresa sem caixas futuros, que provavelmente vão a um processo de falência.

A falência da Embraer, isto é, a falência do sistema de defesa da Embraer, representa a falência da soberania nacional e da sua capacidade de desenvolvimento do sistema de defesa no País, que é garantido à Embraer com dinheiro público — e esse é outro tema que eu vou tratar mais à frente.

Outro aspecto que é importante citar aqui, de pouco conhecimento dos Parlamentares — talvez o Deputado Flavinho saiba por estar mais próximo da nossa região —, da sociedade e da imprensa, inclusive, é que a aviação executiva, que está se separando da Embraer, não está no Brasil mais. A aviação executiva hoje está em duas cidades dos Estados Unidos: Fort Lauderdale e Melbourne, no Estado da Flórida.

A Embraer, nos últimos anos, transferiu a aviação executiva para os Estados Unidos. E há uma campanha que o sindicato tem feito há mais de 5 anos contra a desnacionalização da produção da Embraer. Qualquer um que entrar no *site* da



Embraer e pesquisar os arquivos do sindicato vai ver que o sindicato está falando há 5 anos do processo de desnacionalização da Embraer.

Hoje, o avião mais vendido no mundo, o Phenom 100 e 300, que é um jatinho pequeno — é vendido para jogador de futebol, para cara rico —, é da Embraer. E esse avião não é feito no Brasil, mas nos Estados Unidos. Então, a própria separação traz prejuízo também ao Brasil, porque há uma empresa que já está nos Estados Unidos, não está mais no Brasil.

Agora vou tratar de outro aspecto: o que a empresa fala. Eu acho que esse é um aspecto que nós do sindicato temos que responder. Nós não estamos aqui para responder que nós somos contra a transação com a Boeing porque o sindicato defenderia um princípio anti-imperialista contra os Estados Unidos. De fato, nós o temos.

Nós achamos que os Estados Unidos e os países da Europa têm uma política agressiva sobre os nossos países — como o professor que me antecedeu aqui disse muito bem —, que tem a ver com a entrega da ELETROBRAS, com a entrega da ELETROPAULO, as quais estão a serviço de atender ao capital internacional, de atender aos interesses da indústria desses países, e não aos interesses brasileiros.

A crise de combustível que tivemos no País recentemente, em relação ao aumento do preço do petróleo, não está relacionada a uma crise na PETROBRAS. Ela está relacionada, sim, à abertura que o Governo, infelizmente, fez no último período às multinacionais estrangeiras do petróleo, como a Shell e outras companhias que vendem petróleo. Esse é o principal motivo do aumento do custo do petróleo no nosso País. E nós vimos essa mesma ameaça em relação à Embraer.



O Presidente da Embraer, se estivesse aqui hoje, eu tenho certeza de que o seu principal argumento seria: *“Se nós não vendermos a Embraer para a Boeing...”*. É uma venda, não é uma *joint venture*, não é uma fusão, como infelizmente o Presidente da Casa citou. Não é uma fusão, é a venda da Embraer para a Boeing — é importante que se diga isso. E não é o sindicato que está dizendo isso. Quem está dizendo isso são, inclusive, os acionistas minoritários da Embraer.

Essa venda da Embraer para a Boeing, segundo o Presidente da Embraer, é necessária porque, se ela não ocorrer, a empresa não sobreviverá sozinha nos próximos anos, pelo fato de a concorrência ser muito cruel. *“A Boeing e a Airbus são grandes gigantes, são grandes tubarões da indústria aeronáutica. Elas vão consumir e vão acabar com o futuro da Embraer. Nós não vamos conseguir vender aviões.”* Quando se fala em concorrência, a “treta” é esta: não se vão vender aviões.

Nós temos uma visão diferente da do Presidente da Embraer. Nós achamos que isso é retórica, e nós fazemos essa denúncia com todo o rigor. Na opinião do Sindicato dos Metalúrgicos, o Presidente da Embraer, representando a Diretoria e o Conselho Administrativo da empresa, não atende aos interesses do País e não atende aos interesses da Embraer. Digo isso porque, até dezembro do ano passado, eles eram os principais a cobrar dos trabalhadores mais reestruturação produtiva. Os trabalhadores da Embraer estão há 3 anos sem aumento real de salário. Uma das piores Participações nos Lucros e Resultados que nós temos no País hoje, mesmo trabalhando com valor de autoagregado, é a PLR da Embraer. Ela é conhecida como uma das piores do Vale do Paraíba e do País.



Mesmo com tudo isso, a empresa força os seus trabalhadores; diz que, para ser uma empresa mundial, para crescer como a empresa tem crescido, os trabalhadores têm que fazer esforços.

Até dezembro do ano passado, dizia-se que nós éramos a melhor empresa do mundo; agora não somos mais. Em cerca de alguns meses, a visão da Diretoria da empresa e do Conselho Administrativo da Embraer mudou, nós não somos mais uma empresa brasileira forte como nós fomos nesses 49 anos.

Nós temos a visão de que o Conselho Administrativo e a Diretoria da Embraer não estão nem a serviço dos acionistas da própria empresa, porque as ações estão caindo. As ações da Embraer, antes do anúncio da venda, estavam cotadas em 26 reais cada ação; hoje estão em torno de 19 reais. Houve uma queda brutal no valor. Os próprios acionistas da Embraer estão sendo prejudicados com esse negócio. O Conselho Administrativo da Embraer e a Diretoria da empresa, por meio do seu Presidente, Paulo Cesar, estão atendendo aos interesses da Boeing, estão praticando um crime contra o nosso País; estão atendendo somente aos interesses dos americanos, e não dos brasileiros.

Nós achamos, sim, que é possível fazer frente à concorrência, porque nós sempre fizemos isso. A Embraer vai fazer 49 anos, em 19 de agosto, e nós sempre vivemos com a concorrência. A indústria brasileira de aeronáutica nasceu concorrendo. Apesar de nós termos o Pai da Viação, que é Santos Dumont, a Embraer não foi a primeira empresa a fabricar aviões no mundo. Então, nós já nascemos com essa concorrência e não há o que justifique não continuar nessa concorrência.



Em termos de ameaça, o sindicato acredita que a principal ameaça que nos afeta não é a concorrência, porque, se nós fomos capazes de, em 49 anos, fazermos frente a ela, nós somos capazes de continuar, não há uma mudança significativa que determine isso. Mas, na opinião do sindicato, a principal ameaça que nós temos é, sim, a Boeing.

Quero citar um exemplo concreto sobre isso. Em uma reunião que o Sindicato dos Metalúrgicos teve com o Presidente da empresa, nós perguntamos qual era a garantia efetiva e real de que a Boeing investiria no País. Esse tema é muito importante, e eu quero dialogar com quem defende, por exemplo, a transação e a venda da Embraer para a Boeing. Isto é fundamental: se é bom, tem que ter garantias. A Boeing tem que dizer: *“Olha, nos próximos 10, 15, 50 anos, podem ficar tranquilos que vocês vão fabricar aviões no Brasil”*. Se a Boeing não nos der essa garantia, acabou o que nós conhecemos da Embraer no Brasil. E é essa a nossa principal preocupação.

Essa nossa preocupação não é baseada em achismo, mas na geopolítica mundial hoje. A Boeing é, para quem não sabe, a principal apoiadora do Governo de Donald Trump; a Boeing é a queridinha desse Presidente. A primeira empresa que Trump visitou depois de eleito foi a Boeing.

A Boeing não tem nenhuma fábrica fora dos Estados Unidos; talvez, a primeira, esperamos que não, seja a do Brasil. Qual é a garantia que essa empresa, com uma política de austeridade muito forte para o seu país, nos dá de que eles vão dar um avião para a gente fazer no Brasil?

Nós queremos dialogar sobre isso, porque o avião que a Embraer faz hoje, o E2, que é o principal avião da Embraer, de maior sucesso atualmente, tem um



tempo. Estou fazendo essa explicação para que parte da população entenda. Daqui a 5 ou 10 anos, o avião que a Embraer está vendendo hoje, que é um sucesso — e vendeu 300 na Inglaterra —, não vai mais vender como hoje. Da mesma maneira que quem tem condição hoje de comprar um celular novo, não vai comprar um iPhone 4 ou um Samsung de 5, 10 anos. Hoje, não é tão caro comprar um celular, mas quem vai comprar um celular bom compra um iPhone 7, um iPhone 6S — estou baixando — ou um iPhone SE. O iPhone 4 ninguém mais quer, porque ele perdeu a tecnologia, não tem mais atualizações. Quem lida com celular sabe o que estou dizendo.

A mesma coisa ocorre com aviões. Daqui a 5 ou 10 anos, o E2 não vai mais ser o sucesso que é hoje. Logo, a Embraer somente sobreviverá se ela tiver um novo avião, uma nova tecnologia, um novo desenvolvimento. Nós não acreditamos que a Boeing vá fazer isso conosco. Nós não acreditamos que daqui 5 ou 10 anos a Boeing vai chegar e dizer: *“Olhem só, brasileiros, está aqui um novo avião para vocês fazerem; desde o projeto, desde a prancheta até a entrega, são vocês todos que vão fazer esse avião”*. Nós não acreditamos nisso.

Olhando a geopolítica mundial hoje, vemos a briga que o Trump está tendo com a China, com a Europa e com nós próprios, em relação ao nosso aço. Nós tivemos que recuar em relação à questão do nosso aço devido ao Presidente Donald Trump.

Deputado Flavinho, há um fato muito interessante em relação a esse tema. Eu falei sobre isso na assembleia da Embraer. Na semana passada, foi veiculada uma matéria no *The Seattle Times*, um jornal reconhecido e de grande circulação nos Estados Unidos. É o jornal que mais fala da Boeing, porque a principal sede da



empresa está em Seattle. A Boeing tem 60 mil trabalhadores na região de Seattle, no Estado de Washington, nos Estados Unidos.

O fato muito curioso e importante nessa matéria do *The Seattle Times* é a menção a um novo projeto da Boeing, um novo avião, que tem o código de NMA. Esse NMA, segundo o projeto da Boeing, é um avião que vai ter o tamanho entre o maior avião da Embraer e o menor avião da Boeing. Qualquer pessoa com raciocínio bom e lógico, que olha as transações com a Embraer e que lê essas notícias — eu comecei lendo a matéria dessa maneira —, raciocina da seguinte forma: o avião NMA vai ser feito no Brasil, porque, se ele está entre o maior da Embraer e o menor da Boeing, dá para fazer em São José dos Campos, em Araraquara e em Botucatu. Pois bem, eu continuei lendo a matéria, que fala sobre a feira da Inglaterra, se alguém tiver curiosidade de pesquisar. No meio da matéria, há uma fala do Presidente Paulo César, da Embraer: *“Nós da Embraer temos capacidade de ajudar a Boeing nesse novo avião; a Embraer tem grande expertise em trem de pouso e interiores de avião”*.

Qual a nossa crítica em relação a isso? A fala do Paulo César elucida o que o sindicato tem dito. Se o próprio Presidente da Embraer, que está entregando a empresa para a Boeing, está dizendo que nós só temos expertise em trem de pouso e interiores, então a fábrica da Embraer vai se resumir a 300 funcionários, porque, para fazer trem de pouso e interiores, a Embraer precisa só de 300 funcionários. E, hoje, em São José, Botucatu e Araraquara, nós temos 13 mil funcionários.

Portanto, o próprio Paulo César entra em contradição num dos principais meios de comunicação dos Estados Unidos, o jornal *The Seattle Times*. Não falou isso num bar em São José dos Campos ou na Padaria 9 de julho, que é muito



conhecida na cidade. Ele falou isso no principal meio de comunicação dos Estados Unidos. Esse exemplo elucida o que o sindicato tem dito, no sentido de que o nosso futuro é incerto. O futuro da Embraer no Brasil pode ser fabricar peça, fazer asa, fazer trem de pouso. Para isso, não são necessários 13 mil funcionários.

Eu estou dando esse exemplo concreto, porque algumas pessoas, quando leem a matéria, dizendo que o sindicato é contra, acham que o sindicato é contra porque é anti-imperialista, porque vai levar emprego para os Estados Unidos. Não é isso. É além disso, é concreto. E nós estamos querendo elucidar o assunto dessa maneira.

Antes de eu ir para o meu último raciocínio — estou finalizando —, cito um fato importante. Nós temos preocupação com relação a quanto a Boeing é ameaçadora ao Brasil. Para as pessoas saberem, cito este fato, a título de informação, porque acho importante ser compartilhado: a Boeing, nos últimos 5 anos, demitiu 36 mil trabalhadores nos Estados Unidos — isso é público, qualquer um que souber inglês e pesquisar, digitar no Google, vai descobrir. Uma empresa que demite seus próprios trabalhadores vai ter dó dos trabalhadores brasileiros se ela quiser fazer uma reestruturação? Na visão do sindicato, o risco maior que nós temos não é enfrentar os concorrentes, porque, com relação a isso, nós estamos bem, nós os enfrentamos bem. O maior risco é, sim, entregar a Embraer para a Boeing com toda essa situação que eu elucidei.

O sindicato tem uma alternativa. Eu não posso vir aqui, criticar, dar a nossa opinião e não apresentar uma alternativa. Como responsáveis pelos direitos dos trabalhadores da Embraer e como sindicato que tem tradição em pensar não só nos direitos dos trabalhadores e no emprego, mas também no futuro da sociedade



brasileira, nós temos um projeto. É um projeto polêmico, mas que, a cada dia, tem se mostrado viável, inclusive em números.

Nós achamos que não só a Embraer pode sobreviver sozinha com os concorrentes, mas também que nós podemos ser uma potência mundial. O professor que me antecipou falou aqui sobre o caráter dessa indústria e a necessidade de ela viver com o apoio do Governo Federal, o apoio com que ela tem vivido — a Embraer vive com o apoio do Governo Federal. Se a Embraer for reestatizada e o Governo brasileiro tiver uma política de incentivo à aviação regional no País, nós poderemos ser uma potência mundial.

Fica a dica para os presidenciáveis que estão concorrendo. Fica, inclusive, uma crítica, porque hoje nós só temos dois presidenciáveis que deram declaração sobre a Embraer, que são o candidato Ciro Gomes e a candidata Vera, do PSTU; são os únicos que, até agora, claramente se posicionaram sobre o tema da Embraer. Fica uma dica a eles: um Presidente da República que queira desenvolver o País e construir a indústria da nossa aeronáutica tem que investir em um projeto de aviação regional. Um projeto de aviação regional, sabem o que significa? Significa que um trabalhador de Uberlândia, que não é a Capital do Estado de Minas Gerais, pode pegar um avião em Uberlândia e visitar São José dos Campos, que também não é a Capital do Estado de São Paulo; significa que um trabalhador, uma trabalhadora, alguém da população do interior do Tocantins tem o direito de se deslocar até São Paulo ou Rio de Janeiro sem ter que se deslocar até Palmas; significa que as grandes cidades, além das Capitais dos Estados do nosso País, têm aeroportos, que existe uma aviação regional desenvolvida. E os aviões da Embraer se encaixam perfeitamente nisso.



Ligar o País significa desenvolvimento. Se as regiões de Uberlândia, do interior de Mato Grosso, de Goiás, do Piauí, do Nordeste tiverem uma maior integração de aeroportos, com certeza isso trará mais investimento para suas regiões. Com isso, nós poderemos desenvolver mais o País. E é possível fazer isso com uma Embraer reestatizada.

Eu quero tratar de um tema aqui que um militar de São José dos Campos, cujo nome eu prefiro não mencionar, chegou a comentar com o sindicato numa devida ação do sindicato. Cabe a reflexão. A Embraer está sendo entregue para a Boeing — caso seja efetivada a transação — por 3,8 bilhões de dólares! Só o Governo brasileiro, nos últimos 15 anos, injetou na Embraer 20 bilhões de dólares. Se analisarmos o valor que a Boeing quer pagar pela Embraer, veremos que o Governo brasileiro já pagou cinco vezes — cinco vezes! — esse valor pela Embraer, e com dinheiro público. Dinheiro público não é dinheiro do Temer, não é dinheiro do Ministro da Fazenda, não é dinheiro dos Parlamentares; dinheiro público é dinheiro do povo brasileiro. Então, essa empresa é mais do que brasileira. Então, essa empresa, pelos recursos injetados, já é estatal. Só não o é na prática, porque o lucro dela está indo para os acionistas, não está sendo revertido para os brasileiros.

Este é um tema que tem que ser levado em consideração: o dinheiro. É um tema prático. Aqui não é discurso, não é retórica de reestatização, não é desejo político. É uma coisa prática: 20 bilhões de dólares do povo brasileiro foram injetados na Embraer. A Boeing quer comprá-la por 3,8 bilhões de dólares. É matemática. Qualquer um que faça uma simples conta matemática vai encarar dessa maneira.



Por último, sobre o tema da *golden share*, Deputado, sou leigo no tema do Parlamento, óbvio. No tema sindical, pode deixar comigo; no tema Parlamento, sou leigo. Nós do sindicato acreditamos que esse tema da venda da Embraer não pode ser decidido, com todo respeito, pelo Presidente Michel Temer. É final de mandato, é um Presidente que não foi eleito — tomou posse depois de um processo de *impeachment*, com pífia aprovação popular. É inadmissível que um Presidente em tais condições tome uma decisão de tal importância.

A *golden share* também cita que quem decide sobre a temática é a União, não o Presidente da República. Na compreensão jurídica do sindicato, com o assessoramento que temos, acreditamos que, se é a União, então toda a União deve ser responsável. Como não existe uma figura particular que represente a União, porque quem a representa são os três Poderes — Judiciário, Legislativo, Executivo —, nós achamos que a melhor maneira de resolver isso é por meio de um plebiscito popular. Gostaríamos de trazer essa ideia.

Infelizmente, o senhor é o único Deputado presente na Casa. Nós gostaríamos de compartilhar essa ideia do Sindicato dos Metalúrgicos. Nós achamos que, legalmente, quem pode tomar a decisão sobre a *golden share* é um plebiscito popular amparado pelas duas Casas, Câmara dos Deputados e Senado Federal, para se dar um aval, para saber se isso é válido ou não para o País. É importante que a sociedade discuta; que o Presidente da Embraer pegue o microfone, venha para o debate, nos mostre que é bom, apresente os números; que se convide a Boeing também e, através do debate popular, se decida qual é o melhor caminho.

O Governo brasileiro, infelizmente, na gestão passada, enquanto Lula era Presidente, já cometeu um erro: a Embraer começou a fabricar Super Tucanos nos



Estados Unidos, um avião de defesa nosso, produzido na fábrica de lá, em boa parte, e fornecido para a Força Aérea Brasileira. Naquele momento, Lula poderia ter usado a *golden share* para impedir que isso acontecesse, para garantir que esses Super Tucanos fossem feitos no Brasil e que os vendêssemos para os americanos, não fabricando essa aeronave lá e gerando empregos nos Estados Unidos. Que isso não aconteça mais; que esse tipo de erro, menor em relação ao tema da Boeing, não aconteça mais.

Acreditamos que o tema da *golden share* deva ser tratado em plebiscito popular e que o povo decida sobre o futuro da Embraer, com um verdadeiro debate democrático, que deve ser a marca do País, e não os debates atabalhoados que só favorecem o mercado e os acionistas.

Mais uma vez, agradeço ao Deputado Flavinho e a todos os presentes. Não poderia deixar de agradecer a toda a equipe técnica, aos acadêmicos. Professores da UNICAMP, da USP, do DIEESE, do ILAESE têm nos assessorado nessa campanha e fundamentam o sindicato em todos esses aspectos, junto com as centrais sindicais, a CUT, a Força Sindical, e a CSP Conlutas.

Obrigado. (*Palmas.*)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Nós agradecemos as palavras do Sr. Herbert, que veio nos trazer não somente mais dados, mas também essa visão muito clara e muito sóbria da problemática que pode ocorrer de fato se essa negociação for efetivada.

Desde o início, quando fui procurado pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos, eu já estava lendo algumas poucas notícias, pouquíssimas notícias, especialmente veiculadas pelo jornal *O Valor*, que noticiou essa negociação um pouco mais no início — não sei se no início, mas no momento em que começou a se dar visibilidade a isso.

É claro que isso já me gerou uma preocupação, porque, como os que estão aqui sabem, sou um Deputado muito atento às demandas não só da nossa região como também do nosso Estado. Não faço isso de forma politqueira ou simplesmente de forma ideológica. Eu realmente tenho um olhar muito sensível ao bem comum e procuro ultrapassar questões partidárias e ideológicas para tentar chegar de fato ao bem comum, porque para mim fazer política com excelência é ultrapassar as suas visões ideológicas e partidárias e conseguir ver o bem comum.

De fato, quando vi essa possibilidade, eu já me preocupei. Não havia elementos mais aprofundados. Fui procurado pelo Sindicato dos Metalúrgicos, na pessoa do Macapá, com quem eu já tinha tido mais contato. Prontamente, eu o atendi e disse ao Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e a todos os setores da nossa região que eu sempre estive com as portas do meu escritório e do meu gabinete abertas para qualquer diálogo e para qualquer demanda que me fosse apresentada. Concordando ou não, eu tenho o dever e me dou o direito de ouvir



todas as demandas. Nesse caso, é claro, eu já tinha uma concordância, porque eu tinha ficado preocupado quando li as primeiras notícias sobre o assunto.

Quando fizemos uma reunião no meu escritório em São José dos Campos, mais do que nunca a preocupação se aprofundou com os dados iniciais que foram apresentados naquela ocasião pela equipe que foi até o meu escritório, quando me comprometi com o Macapá e o sindicato que, como Parlamentar, eu iria ver os dispositivos legais e regimentais que eu tinha para então dar continuidade a essa discussão.

A primeira reclamação apresentada naquela reunião que fizemos era que não estava havendo espaço para discutir o tema. Ninguém falava sobre isso, e quem queria falar não tinha espaço nem na mídia local, na nossa região, nem na Câmara de Vereadores de São José dos Campos, onde inicialmente havia sido rejeitado um requerimento de audiência pública. Nas outras cidades, onde há uma concentração de trabalhadores, como Taubaté, que tem uma base da Embraer, na beiradinha da Dutra, também não ouvi falar nada, nem do Prefeito de Taubaté com relação a isso.

E, como já foi dito aqui, até ali no Vale Histórico há trabalhadores da Embraer. Em Guaratinguetá, minha cidade natal, há funcionários da Embraer. Eu conheço alguns que moram naquela cidade e trabalham na empresa há quase 30 anos. Eles vão trabalhar e voltam para a cidade todo dia em uma viagem de 1 hora pela Dutra.

A primeira reclamação era esta: *“Deputado, a gente não está conseguindo se expor, a gente não está conseguindo espaço para tratar da problemática que é essa venda, essa negociação inicial e a possível venda com o nome bonito de joint venture”*. Arrumaram um nome bonito, em inglês, para ficar ainda mais bonito e para ninguém entender nada.



Quando eu estava pegando a assinatura dos líderes partidários no requerimento para a Comissão Geral, eu me lembro de que um deles de um partido grande da Câmara, cujo nome não vou citar, disse o seguinte: *“Deputado Flavinho, eu vou assinar, não há problema. Eu acho que isso tem que ser discutido, mas saiba que não é entrega, não é venda, é uma joint venture”*. Foi a primeira vez que eu ouvi essa expressão. E eu falei: *“Está bem, mas vai vender, não vai?”* Ele disse: *“Não é bem isso”*. E começou aquele negócio. *“Então, assina aí, toca para frente e vamos discutir no dia da Comissão Geral.”*

Com a minha assessoria, nós levantamos os instrumentos regimentais que tínhamos. Começamos com a Comissão Geral, cuja ideia era exatamente esta: ainda que o plenário esteja vazio de Deputados e Deputadas — há somente eu como Deputado aqui no plenário, juntamente com nossos visitantes, assessores e convidados. A intenção era que, de fato, pelo menos os Deputados do Estado de São Paulo estivessem aqui, porque somos 70 Deputados desse Estado.

Se houvesse a presença aqui, se não de todos, mas de boa parte dos Deputados do Estado de São Paulo, já seria bem interessante, porque ali estão as bases da Embraer, nas cidades que já foram citadas: Gavião Peixoto, Araraquara, Botucatu, São José dos Campos e Taubaté.

Então, ainda que com posicionamentos contrários ou favoráveis, os Deputados do Estado de São Paulo tinham obrigação moral de estar aqui, porque estamos falando de pelo menos 13 mil trabalhadores, fora toda a cadeia que também já foi apresentada inclusive no discurso do Sr. Presidente desta Casa, falando das 70 empresas que também são subsidiárias de 5 mil empregos. Estamos falando de um impacto pesadíssimo para a economia do Estado de São Paulo, não



só de São de José dos Campos, mas de todo o Estado. Portanto, por uma questão moral, deveriam estar presentes aqui os Deputados do Estado de São Paulo.

Nós temos oito Deputados presentes na Casa agora. Não sei quem são, porque aqui só marca o número de Deputados, não o nome, mas seria bom se pelo menos esses sete Deputados, além de mim, pudessem passar aqui na Comissão Geral para registrar a fala e o posicionamento deles — volto a dizer —, seja o posicionamento contrário ou favorável.

Inicialmente — o Macapá se lembra muito bem disso — eu não me coloquei com um posicionamento firmado naquele momento, até porque não tinha elementos para isso e não sou leviano, não sou politiqueiro, não gosto de fazer politicagem com temas tão importantes. Eu disse: *“Eu preciso entender o que está acontecendo”*. Disse inclusive na minha fala aqui na tribuna que, se for bom para o Brasil, se for prevalecer a soberania nacional, se for manter os empregos, se for melhor para a economia da nossa região do Vale do Paraíba, para todo o Estado de São Paulo e, é claro, para o Brasil inteiro, é lógico que tem o meu apoio e o meu aplauso. Por que não teria? É claro que vamos apoiar. Agora, se isso não ficar claro, com certeza terá a minha rejeição e a minha total oposição.

Então, nós estamos querendo fazer esse debate. Propusemos esse primeiro instrumento, a Comissão Geral, para que tivéssemos minimamente, ainda que com o plenário vazio de Parlamentares, a possibilidade de estar ao vivo pelos meios de comunicação da Casa, e estamos de fato ao vivo por tais meios, estamos conseguindo dar essa visibilidade para a população brasileira, porque muita gente assiste, sim, à *TV Câmara*, escuta a *Rádio Câmara*, muita gente acessa o *site* desta Casa e quer saber informações.



O povo está atento. Eu preciso dizer para os meus companheiros Deputados e Deputadas que passou o tempo do escondimento dentro desta bolha de Brasília e dentro deste plenário, como se o Brasil não soubesse mais o que se faz ou se deixa de fazer, como hoje, por exemplo, neste plenário. As pessoas estão atentas, acompanhando os meios de comunicação da Câmara dos Deputados, e sabem que, hoje, os Deputados que deveriam estar aqui — volto a dizer —, minimamente, os do Estado de São Paulo, não estão se fazendo presentes. Agora, é claro, todos os outros Parlamentares deveriam estar aqui debatendo este tema tão importante. Já vimos que é um debate nacional, não é local. Não é uma coisa nossa do Vale do Paraíba que deveríamos tratar e pronto. Não, não é isso, tanto que, na sua fala, o Presidente desta Casa enfatiza a importância — e por isso também ele agendou a Comissão Geral para hoje — de trazer a discussão do tema para dentro da Casa do Povo.

Nós estamos ao vivo, e eu tenho a certeza de que os meios de comunicação, a mídia em geral, minimamente — eu espero —, vai repercutir o que está acontecendo aqui hoje. Pode ser que consigamos gerar uma sensibilidade mais que mínima na mídia, que, muitas vezes, é insensível a esses temas para poder dar uma visibilidade maior não para aquilo que eu ou os nossos expositores estão fazendo, mas para o fato em si. O fato em si é um problema que tem que ser discutido e que a mídia tem que mostrar à sociedade, e a grande mídia tem a obrigação de fazer com que um problema como este seja repercutido na sociedade brasileira.

Minimamente, à primeira ação, que é a Comissão Geral, nós estamos conseguindo dar essa repercussão. As falas dos nossos expositores estão repercutindo no Brasil inteiro para toda a população brasileira através dos meios de



comunicação da Casa. Então, a primeira ação foi a Comissão Geral. A segunda ação, muito efetiva, é um instrumento poderoso na mão de um Parlamentar. Pouquíssimos a usaram, e eu fui o primeiro a usá-la nesta legislatura, ainda em 2015: Proposta de Fiscalização e Controle, a chamada PFC.

Em 2015, eu fui um dos primeiros Parlamentares a protocolar uma Proposta de Fiscalização e Controle contra a privatização da INFRAERO também porque fui procurado pelos trabalhadores com várias denúncias. Hoje, nós vemos como está a situação da INFRAERO. Na época, houve denúncia de uso de 50 milhões de reais de dinheiro público para uma consultoria, que foi jogada no lixo, pois não foi usada para nada. Também protocolei uma Proposta de Fiscalização e Controle para que os órgãos de fiscalização da União possam então acompanhar toda essa negociação, porque há dinheiro público ali. O Herbert acabou de dizer que foram colocados nessa empresa 20 bilhões de reais de dinheiro público, que não é meu e não é seu, como o senhor disse, é dinheiro do povo, público.

Então, não me venha o Sr. Paulo, Presidente da Embraer, querer subir no seu salto, no seu palanque e dizer que não tem que dar satisfação para ninguém. Tem que dar satisfação, sim! Tem que dar satisfação, sim, porque há dinheiro público nessa empresa. Tem que dar satisfação e deveria estar aqui hoje. Eu me sinto profundamente desrespeitado por esse senhor por não estar sentado nesta cadeira hoje e não fazer uso da palavra no plenário da Câmara. Quero que essa palavra chegue ao Presidente da Embraer. Como Parlamentar, Deputado Federal da Região do Vale do Paraíba e residente em São José dos Campos, eu me sinto desrespeitado por esse senhor. E não conte com o meu respeito, porque é um desrespeito com este Parlamento, com este Parlamentar da região, com os



trabalhadores e com o Brasil. Que arrogância é essa? Que petulância é essa? Se vai ser muito bom, venha ao microfone e fale. Só queremos ouvir.

Agora, não seja petulante, Sr. Paulo, não seja arrogante. Desça do seu salto, porque aí no salário de V.Sa. há dinheiro público! E eu tenho, sim, a obrigação de dizer isto para o senhor: venha a público. E o lugar mais público para se fazer isso é esta Casa. V.Sa. deveria estar aqui hoje.

Da mesma forma falo para o Presidente Temer, para o Governo. Eu não sou base deste Governo. Eu era do PSB, que não era base do Governo, hoje sou do PSC, que é base do Governo. Minha primeira colocação para o Presidente do partido, quando fiz a mudança na janela partidária por questões ideológicas, foi: *“Não sou base deste Governo. Eu tenho independência no meu mandato, independente do partido em que estiver”*. Eu poderia estar no PT, no PCdoB, no PSOL, no PSC, em qualquer partido. Não defendo política partidária, porque, para mim, nenhum partido neste País presta.

As ideologias partidárias deveriam passar por uma revisão geral. Aliás, acho bem complicado falar, mas faça a conta. Para mim, é muito lógico, óbvio, dizer que há ideologia partidária com quase 40 partidos no País. Respeito aqueles que são mais ideológicos, mas, infelizmente, hoje é terrível a questão partidária no nosso País. Então, não defendo política partidária, defendo grupo.

Eu dizia isso para o Presidente. Inclusive votei, nas duas denúncias, contra o Presidente Michel Temer, para o prosseguimento das denúncias. Eu sou um ácido crítico deste Governo nas ações equivocadas. Conseguimos votar aqui pouquíssimas coisas boas que este Governo faz. Também não sou leviano a ponto de não votar nada por ser uma Oposição — burra, muitas vezes — nesta Casa. Há



coisas que precisamos votar, e eu voto. Mas na maioria é impossível votar com este Governo tão entreguista.

Neste caso, lanço também minha crítica ao Governo. Onde está o representante do Governo nesta Mesa? Minha assessoria me passou que o Deputado Beto Mansur, que é um dos maiores defensores do Governo Temer, falou na *Rádio Câmara* hoje. Não sei se está na Casa, mas falou na *Rádio Câmara*.

Poderia vir alguém representando o Governo para dizer que esse negócio vai ser bom e nos mostrar, com dados, com números, com fatos. Onde está o representante do Governo? Não há um Deputado do Governo aqui para defender essa birosca chamada de *joint venture*. Não há nenhum representante do alto escalão do Governo. Onde estão os Ministros? O Ministro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, o Ministro-Chefe da Casa Civil, o Ministro da Defesa? Respeito todos.

Não estou desrespeitando pessoas, não. Neste momento, nesta Comissão Geral, quem está sendo desrespeitado sou eu, como Parlamentar, nossos convidados e, principalmente, a população brasileira, que não tem aqui um representante do Governo para dizer. Se o Governo tem a *golden share*, tem obrigação de estar aqui também, como o Presidente da Embraer, para defender, meu Deus do céu.

Eu volto a dizer: se vai ser bom, tem o meu apoio, tem o nosso apoio. Eu duvido, Deputada, que o PCdoB seria contra uma negociação como essa, se fosse para preservar empregos, se fosse para criar um ciclo virtuoso de emprego, se fosse para melhorar a economia do País, especialmente da região onde estão as plantas da Embraer, se fosse para ampliar e fortalecer a soberania nacional, se fosse para



melhorar o mercado para a Embraer, a venda de aviões. Eu duvido que o PCdoB fosse contra. É claro que não, porque seria bom para o Brasil. Precisamos ser convencidos disso. Mas como vamos ser convencidos se não há quem fale? É uma pena.

Por isso fiz o projeto de fiscalização e controle, porque estou vendo que, de fato, há algo muito obscuro nisso. Há algo muito obscuro.

Eu também não concordo com um Governo que tem a sua legitimidade devido ao processo constitucional realizado com o *impeachment* — ele tem a sua legalidade, porque era o vice, e então quando sai um Presidente, entra o vice, essa é a legalidade que existe. Agora, ele não tem legitimidade, não tem moralidade para propor a entrega de uma empresa como essa para uma empresa estrangeira da forma como está sendo feito. Não dá. Não cabe.

Eu vou dizer uma coisa. Eu estou finalizando agora o meu primeiro mandato nesta Casa, e há propostas que, quando eu vejo determinado Deputado ou Deputados defendendo, já de início eu votaria contra; eu não precisaria nem me aprofundar. Há coisas aqui em que não é preciso se aprofundar muito. Só de ver quem está defendendo, já se consegue ter ali uma panorâmica da situação. E quando eu vi alguns Deputados nesta Casa defendendo com unhas e dentes essa negociação, os meus cabelos já se arrepiaram — tem coisa nesse mato, tem coisa nesse mato. Então, eu também concordo. Por isso apresentei a PFC.

Agora, nós sabemos, Deputada Jô, que PFC nesta Casa caminha mais lentamente que tartaruga, porque existe um corporativismo terrível no setor público, de uma forma geral, e não é diferente nesta Casa, onde a galera se blinda de tal forma que é muito difícil avançar. A PFC da INFRAERO está rodando até hoje,



desde o início do meu mandato, em 2015. Essa PFC foi protocolada, e eu, sinceramente falando, não acredito que vá prosperar. Eu não acredito. Infelizmente, eu sou obrigado a dizer isso, mas eu tenho que cumprir o meu papel de fiscalizador. Eu tenho que usar o instrumento, agora, é muito difícil conseguir avançar com uma PFC, especialmente quando ela vai atacar uma situação dessa dimensão, mas, como um religioso que sou, católico, eu tenho fé, quem sabe consigamos romper essa barreira, por uma graça divina, porque só uma graça divina para romper essa barreira do corporativismo, para avançarmos com essa PFC. Ela está protocolada e a Comissão tem obrigação de avançar com esse processo.

Terceira ação: também fiz um requerimento de audiência pública. Assim como o Herbert dizia, nós iríamos fazer essa audiência pública já amanhã, na Comissão de Seguridade Social e Família, se de fato nós Deputados honrássemos o nosso compromisso constitucional de estarmos todos aqui hoje, fazendo valer o nosso salário, e trabalhássemos hoje, amanhã e depois, pelo menos, que são os 3 dias em que a Casa funciona, na terça-feira, quarta-feira e quinta-feira, mas infelizmente não temos quórum para esta audiência pública amanhã, visto que hoje nós temos nove na Casa, o que dirá amanhã. Então, isso já foi reprogramado para o dia 7, na Comissão de Seguridade Social e Família. Nós vamos ter também de novo um debate, vamos trazer luz, vamos trazer à tona essa discussão, na Comissão de Seguridade Social e Família, num dia com mais participação parlamentar, com mais participação popular, nós estaremos juntos de novo debatendo e trazendo à tona esse tema, no dia 7, na Comissão de Seguridade Social e Família.

A quarta ação, que na verdade precede essas três, foi feita em São José dos Campos. Também nós tínhamos a notícia, através do Macapá, que tinha me dito



que não tínhamos conseguido audiência pública lá, que ela foi negada. Nós conseguimos então aprovar uma audiência pública lá, posteriormente, na Câmara Municipal de São José dos Campos, através do Vereador Sérgio Camargo. Ela ainda não foi agendada, até onde eu sei, mas, pelo menos, já está aprovada.

Vamos fazer pressão para que também seja agendada uma audiência pública na Câmara de Vereadores de São José dos Campos, que é a principal cidade ali do Vale e a principal planta da Embraer, para que as autoridades locais possam se pronunciar com relação a isso. Quem sabe ali o Presidente da Embraer não tenha dificuldade? Quem sabe ele não veio por causa do gasto de pegar um avião na Embraer? Não sei qual a dificuldade que ele teve; mas sendo em São José dos Campos, haverá só o gasto da gasolina para ele ir da Embraer até a Câmara de Vereadores. Se não puder, podemos providenciar também, se ele tiver alguma dificuldade de custo para ir da Embraer até a Câmara de Vereadores, um carro. Eu posso ir com o meu carro particular inclusive pegá-lo, se for preciso, para que ele possa percorrer os 5 quilômetros. Se houver qualquer dificuldade, eu me disponho pessoalmente, com meu carro particular, a buscar o Presidente da Embraer lá dentro da empresa e levá-lo à Câmara de Vereadores, para ver se conseguimos ouvi-lo falar sobre essa grande negociação e esse bem que será para os trabalhadores e para o nosso País.

Então, foram nessas ações que eu me dispus juntamente com os representantes dos trabalhadores em São José dos Campos.

Volto a dizer que não tenho nenhum problema ideológico ou partidário. Eles me conhecem muito bem e sabem disso e da minha abertura. Sou um homem do diálogo. Tenho os meus posicionamentos muito firmes, ou seja, eu sou radical, eu



tenho raiz, não sou radicalista, não tenho radicalismos, mas tenho raiz, assim como também aqueles que defendem os trabalhadores são radicais, porque têm raiz e sabem dar razões às suas defesas, isso é importante na democracia.

Infelizmente, essa radicalidade se tornou o radicalismo muitas vezes, e aí se parte para agressões físicas e verbais, o que não acrescenta nada ao debate democrático e não faz avançar aquilo que é, de fato, o bem comum.

Eu acho que essa ação que nós estamos fazendo em São José dos Campos também é um exemplo para outras situações vividas em nosso País. Sabemos das divergências ideológicas, sempre deixamos isso muito claro, com todo o respeito que temos um pelo outro; mas conseguimos avançar em pautas como a reforma da Previdência e a reforma trabalhista. Conseguimos avançar nessas pautas, porque são realmente pautas comuns, que visam ao bem comum, pelas quais, de fato, temos que nos unir. O Brasil é maior do que as nossas ideologias, o Brasil é maior do que as nossas rugas partidárias, o Brasil é maior do que os nossos interesses mesquinhos.

Quanto mais olhamos para o bem comum, mais o País ganha, mais a democracia ganha, mais aqueles que têm ideologias firmadas, de fato, conseguem também avançar com seus espaços.

Fiquei muito feliz quando soube que você será candidato a Deputado Federal e o Mancha candidato a Senador. Fiquei feliz de fato. Digo isso de coração mesmo. Acho que vocês já me conhecem um pouquinho e sabem que é sincero. Fiquei feliz, porque eu acho que cada um que defende aquilo que defende e que sente necessidade de defender, num ambiente mais amplo, como é a Câmara dos Deputados, em que tem que haver esse direito. Então, tenham o meu total apoio nesse sentido, o meu carinho e o meu respeito.



Da minha parte, continuarei fazendo o que me for possível dentro da legalidade, conforme o Regimento nesta Casa, para que tenhamos transparência na negociação e as informações corretas para formar uma opinião.

A minha opinião já está sendo formada. Inicialmente, não consegui ter muitos elementos. Hoje, com tudo o que já ouvi, que estou me aprofundando, vejo que não vai ser bom para os trabalhadores e que não vai ser bom para o nosso País nesse formato que está sendo feito. E ainda que fosse bom, com algumas ressalvas, creio que não é o momento para se fazer isso. Poderíamos discutir ainda mais no ano que vem, com o novo Presidente. Como o Herbert dizia aqui, os candidatos a Presidente devem se preocupar em tratar dos temas importantes do nosso País e não ficar só noticiando negociações e negociatas para vice e para coligações. O que o povo quer saber, de fato, os presidenciáveis não estão falando.

Nós precisamos avançar nisso, para ter um País justo, um País onde todos tenham igualdade de oportunidade, um País onde aqueles que têm suas diferenças sejam respeitados. Que nós possamos ter um Brasil soberano, forte. Já o somos, de fato, mas, infelizmente, por tudo o que já vivemos há muito tempo, nós temos sido muito enfraquecidos.

Mais uma vez, reitero a minha participação efetiva neste processo, já com esses instrumentos. Eu tinha assumido este compromisso com os trabalhadores, muito mais do que com o sindicato, vocês sabem muito bem disso.

Diferentemente de vocês, eu não tenho um alinhamento sindical, mas um compromisso foi assumido com vocês; na verdade, assumido com os trabalhadores na nossa região, para podermos discutir. Graças a Deus, nós estamos conseguindo avançar.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Eu quero saudar a Deputada Jô Moraes, do PCdoB de Minas Gerais, a quem concedo a palavra.

Muito obrigado pela presença na nossa Comissão Geral.

A SRA. DEPUTADA JÔ MORAES - Sr. Presidente desta Comissão Geral, Deputado Flavinho, eu queria cumprimentar V.Exa. pela clareza e lucidez ao convocar uma Comissão Geral para debater um tema fundamental não só para São José dos Campos, não só para São Paulo, mas para o Brasil.

Eu considero que a iniciativa de V.Exa. contribui decisivamente para o debate sobre a possibilidade de o Brasil entregar para o capital internacional aquilo que construiu utilizando a inteligência dos nossos engenheiros e a capacidade dos nossos homens e mulheres da Aeronáutica e que fez com que conseguíssemos entrar no mercado mundial. V.Exa. ajuda o Brasil quando traz para cá a voz do trabalhador.

Cumprimento todos os presentes, sobretudo os sindicalistas.

Sr. Presidente, V.Exa. ajuda o Brasil quando chama o Presidente da Embraer, aquele que está à frente da empresa, para esclarecer essa situação. O objetivo não é que ele fale para o Deputado Flavinho — regimentalmente, isso já seria uma obrigação —, mas, sim, para o povo brasileiro, para esta Casa.

O Presidente da Embraer sempre se colocou à disposição desta Casa para conversar, mas estranhamente hoje se ausenta. Mais do que ninguém, ele teria que estar presente. Os trabalhadores até poderiam estar ausentes, mas ele, na condição de representante da Embraer, empresa que é uma conquista do povo brasileiro, e um representante do Governo Temer teriam a obrigação de estar aqui.



Por isso, eu corroboro o que disse V.Exa. e lamento profundamente o desrespeito que os ausentes têm com esta Casa e com o povo brasileiro.

Em segundo lugar, eu também compartilho da ideia de V.Exa. Para mim, nós não estamos discutindo apenas se vamos assegurar empregos; estamos discutindo se vamos manter uma estrutura e uma política de defesa do Estado. Os profissionais da Força Aérea Brasileira agregaram inteligência a essa empresa. A própria União teria vantagens com recursos da exportação que a Embraer realiza hoje.

A Embraer é a terceira maior empresa exportadora deste País. Nós temos a Vale do Rio Doce, que exporta *commodities* — não são produtos de valor agregado —, temos a PETROBRAS e temos, prioritariamente, a Embraer, a única empresa que exporta produtos de valor agregado. Essa exportação é um ganho para o povo brasileiro. A Embraer exporta produtos de valor agregado, e isso tem um impacto muito grande em nossa balança comercial.

Do ponto de vista da perspectiva de manutenção de uma política de defesa que assegure os nossos projetos estratégicos, nós temos dúvidas. Ora, vão separar a parte comercial, que é a mais rentável, da parte militar? Tudo bem! Mas só o Estado brasileiro vai alimentar a produção na área militar, o controle militar, deixando que todas as benesses construídas pelos engenheiros brasileiros fiquem nas mãos da Boeing?

O que se está realizando neste momento é um crime de lesa-pátria. V.Exa. foi muito preciso quando questionou: “*Por que agora? Por que neste momento?*” Por que se discute um problema tão importante para a soberania e para a defesa do Brasil num momento em que as instituições estão abaladas e a política está em



discussão? Nós passamos por uma crise econômica e precisamos de uma saída. Vamos escutar o povo brasileiro daqui a 3 meses.

Por que nós não tratamos com seriedade uma empresa que é produto da inteligência e do dinheiro do povo brasileiro? Por que vamos entregar essa empresa para a Boeing? Oitenta por cento do capital serão controlados pela Boeing. Vamos e venhamos: é uma traição!

Essa iniciativa de V.Exa. é muito importante. Nós devemos fazer uma divulgação, um barulho maior, uma pressão para que isso se agilize. Acho que nós temos que usar todos os instrumentos regimentais. Por exemplo, pouco antes de iniciar o recesso parlamentar, eu apresentei um projeto de lei que determina a necessidade de lei específica para alienação ou transferência de ação de classe especial de propriedade da União. As *golden share* são ações especiais.

Nós devemos usar todos os instrumentos legais para mostrar ao mercado que ele não pode nos atropelar. A Boeing não pode vir aqui e, aproveitando um momento de fragilidade do Estado brasileiro e de perplexidade da sociedade, levar o nosso patrimônio. Eu considero que V.Exa. nos alertou sobre a necessidade de encontrarmos saídas.

Em relação à situação da Embraer, não precisamos ficar do jeito que estamos. Nós podemos fazer parcerias comerciais e tecnológicas. Vamos tentar construir alternativas que nos tirem desse impasse que nós estamos vivenciando, mas jamais abrindo mão do controle acionário da Embraer.

Sr. Presidente Flavinho, quero comunicar a posição do nosso partido e da nossa pré-candidata Manuela d'Ávila, cuja candidatura será lançada. A Deputada Manuela d'Ávila, no dia 7 de julho, declarou: “O acordo da Embraer com a Boeing,



que separa a aviação civil da aviação militar de forma drástica, é péssimo para o Brasil”.

Nenhuma nação importante do mundo permite que seus interesses estratégicos e as garantias de sua soberania sejam subordinados a interesses comerciais de meia dúzia de pessoas.

Eu gostaria de cumprimentar o Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos, que já esteve presente aqui em outros momentos, em defesa dos empregos. Cumprimento também V.Exa., Sr. Presidente, pela parceria e pela capacidade de expressar o sentimento não apenas do povo de São José dos Campos, não apenas do povo do Estado de São Paulo, mas de todo o povo brasileiro, que quer que este País seja defendido e continue se desenvolvendo por meio da exportação de produtos de alto valor agregado, como faz a Embraer, e não apenas de *commodities*.

Esperamos que não se ofereçam vantagens como a medida provisória do Temer sobre as ferrovias, que facilita o escoamento da produção da Vale, apesar de não envolver produtos de valor agregado.

Por isso, Sr. Presidente, V.Exa. tem a minha solidariedade em relação à ausência de pessoas que deveriam estar aqui, porque V.Exa. está falando em nome desta Casa, não em nome próprio. Conte com o PCdoB para essa resistência.

O Brasil é dos brasileiros! Nós não vamos entregar, na bacia das almas, aquilo que a Aeronáutica, os engenheiros, os trabalhadores, os metalúrgicos e as metalúrgicas de São José dos Campos contribuíram para construir.

Parabéns a V.Exa.! (*Palmas.*)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Agradeço muito à Deputada Jô Moraes, sempre muito combativa nesta Casa, não só a presença, mas também as palavras.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Chama-me atenção o que foi dito aqui pelo Sr. Herbert e agora pela Deputada Jô Moraes: o Presidente da Embraer colocou que, se não houver essa negociação, essa venda, essa *joint venture*, a empresa não vai subsistir e vai falir daqui a alguns anos.

Na verdade, parece-me um atestado de incompetência o Presidente de uma empresa como essa dizer que não consegue levá-la adiante com grandes aportes públicos que tem, uma empresa que está vendendo, que tem lucro.

Eu vi também a notícia de que 300 aviões foram vendidos a vários países segmentados em uma feira que houve na Inglaterra. Se um Presidente não consegue ver uma perspectiva para essa empresa, sendo ela uma das líderes mundiais de venda, a mim me parece um atestado de incompetência. Se eu fosse acionista dessa empresa, eu me preocuparia com um Presidente que dá declarações como essas sobre a nossa empresa, a Embraer.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Antes de encerrar os trabalhos, quero passar a palavra, para as considerações finais, aos nossos convidados, iniciando, mais uma vez, com o Sr. Paulo Kliass.

O SR. PAULO KLIASS - Sr. Presidente, mais uma vez agradeço o convite e a oportunidade de estar aqui.

Acho que ficou evidente, ao longo das falas, que o tema é extremamente relevante, eu diria essencial, neste processo de rediscussão estratégico do País. É um setor essencial, um setor de alta tecnologia, como já foi enfatizado pelos diversos oradores que me antecederam, e, principalmente, há evidência de que a política econômica, entre outros aspectos, precisa ser profundamente alterada no que se refere à pauta exportadora.

Ao longo das últimas décadas, o Brasil acabou regredindo extraordinariamente. Nós voltamos àquilo que eu chamo de neocolonialismo, quer dizer, voltamos praticamente ao século XIX: o que sustenta a economia brasileira, graças ao que eu chamo de austericídio a que o País foi levado nos últimos 3 anos, é o agronegócio, é o setor da mineração. E nós acabamos agradecendo, de alguma forma, até tragicamente, irônica, que a economia brasileira, que o nosso PIB não tenha afundado ainda mais por conta da exportação de minério de soja, por conta da exportação de soja, por conta da exportação de álcool e por conta de outros produtos do agronegócio, quando nós temos concretamente um acúmulo — como a Deputada que me antecedeu já mencionou — de conhecimento e de tecnologia para produtos de alto valor agregado, inclusive do ponto de vista comercial. Temos um nicho estratégico do qual a sociedade brasileira não pode abrir mão.



Quer dizer, nós preferimos exportar soja *in natura* a exportar avião comercial. Isso é uma loucura. O próprio Herbert, representante do sindicato dos trabalhadores, mostrou que houve um deslocamento de setores estratégicos da própria Embraer, antes dessa tentativa de venda da empresa para a Boeing, e os aviões mais relevantes já estão sendo produzidos nos Estados Unidos.

Isso é um contrassenso! Não tem sentido que uma empresa que tem uma história no setor público, que tem uma história essencial de acúmulo de conhecimento, de tecnologia, de contribuição para a nossa balança comercial, ofereça o seu filé mignon para uma das maiores empresas do mundo — são apenas duas no mundo: a Boeing e a Airbus.

No futuro, obviamente, nós sabemos que esses aviões não serão produzidos no Brasil, porque a Boeing atende aos interesses da economia norte americana. Eles vão levar essas plantas, como já levaram algumas, para os Estados Unidos.

Qual é o interesse do Brasil nisso? Absolutamente nenhum. Vocês já mencionaram que a ausência do Presidente da Embraer nesta Comissão Geral denota exatamente isso: o receio de trazer luz e oxigênio para este debate. É só isso.

É preciso transparência. Ele tem que dizer por que, para o Brasil — e não só para ele; não só para a direção da Embraer; não só para o Conselho de Administração da Embraer, porque ela ainda tem um conteúdo público — é bom isso; por que para o Brasil é melhor fazer essa venda travestida, não é, Deputado, com o nome bonito de *joint venture*, e o que o Brasil vai ganhar com isso.

Se eles conseguirem nos convencer, convencer os Deputados e convencer o povo brasileiro, ótimo. Mas eu tenho a impressão de que não vão conseguir, porque



a história tem demonstrado que esse tipo de associação é prejudicial ao pequeno. A Boeing e a Embraer, com todo o respeito à Embraer, são empresas de dimensões completamente diferentes.

E qual é o fato concreto? Ao longo desses quase 50 anos, a Embraer lançou um desafio para si mesma, a sociedade brasileira topou esse desafio, e ela foi crescendo: ela desenvolveu tecnologia, ela incorporou conhecimento, ela teve gerações e mais gerações de engenheiros e outros técnicos, além dos trabalhadores na produção concreta dos aviões, e pouco a pouco ocupou esse espaço. Hoje é a terceira do mundo. Nós vamos abrir mão dessa posição por um interesse imediato, circunstancial, eventualmente, de alguma correlação de forças internas no mundo empresarial, e vamos delegar isso para a Boeing? Isso é uma loucura!

Eu acho que as iniciativas que estão sendo feitas, inclusive nesta Comissão, são muito importantes. Eu já estou recebendo muitas manifestações de pessoas pelo Brasil inteiro que estão assistindo a este debate — como o senhor já mencionou, Deputado, a *TV Câmara* e a *Rádio Câmara* são uma referência importante —, e isso traz luz e traz oxigênio, como eu falei. Quer dizer, as pessoas vão ter que se posicionar.

E, infelizmente, o momento que nós vivemos não é o mais adequado para que essa decisão seja tomada. O Governo brasileiro tem o poder da decisão da ação de ouro. Ele pode dizer que essa operação não atende aos interesses do Brasil. Se o Presidente Michel Temer não fizer isso nesse período, eu acho que cabe a esta Casa, às forças políticas do Brasil, que são majoritárias nessa questão, alertar sobre os interesses nacionais. Podem dizer: *“Podem até fechar esse negócio nesse período dessa bacia das almas, como foi fechado aqui, mas, a partir de*



outubro, nós vamos ter um Governo legítimo eleito, e esse Governo, esse Presidente, essas forças políticas da renovação precisam fazer esse alerta que está se constituindo em uma espécie de consenso. Uma série de medidas que foram tratadas nos últimos períodos vai ter que ser objeto de um referendo revogatório: a reforma trabalhista, por exemplo; tudo o que está sendo feito, como o senhor mencionou, na INFRAERO, na PETROBRAS e também na Embraer”.

Então, que se lance lá na frente um plebiscito, e, muito provavelmente, essa negociata, da forma como está sendo feita, vai ser revogada. E, aí, a Boeing, inclusive, vai ser prejudicada do ponto de vista comercial.

Então, se querem fazer, se querem debater, esperemos. Em janeiro, nós poderemos fazer essa discussão com mais calma e com mais amplitude. Está claro para mim que a estratégia é a estratégia do escondido, porque, se fizerem rápido e escondido, não se discute. E essa questão — aparentemente, está claro —, se for discutida, vai ficar evidente que é um negócio prejudicial para a grande maioria da população brasileira.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Agradeço, mais uma vez, em nome de toda esta Casa, ao nosso expositor Paulo Kliass, economista e membro da carreira de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Mais uma vez, agradeço sua presença nesta tão importante Comissão Geral.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Concedo a palavra, para que faça suas considerações finais, ao Sr. Herbert Claros da Silva, Diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.

O SR. HERBERT CLAROS DA SILVA - Começo agradecendo a presença de todos e agradecendo ao Deputado Flavinho por esta Comissão Geral.

Agradeço também a presença da Deputada Jô Moraes, de Minas Gerais, que falou tudo em que de fato nós temos acreditado sobre qual poderia ser o projeto do País. Inclusive a sua fala é importante para corrigir a afirmação que eu fiz no sentido de que só dois presidenciáveis haviam se posicionado. Na verdade, foram três: a Manuela d'Ávila já havia se posicionado contra a venda da Embraer — ela foi uma das primeiras, inclusive —; a candidata pelo PSTU, Vera; e também o Ciro Gomes, que recentemente falou sobre o tema da Embraer. Todos os outros não se posicionaram, nem a favor, nem contra. É importante que haja algo sobre isso.

Eu acho importante citar uma coisa me aconteceu ontem. Numa entrevista sobre esta Comissão Geral que dei a uma rádio de São José, a *Rádio Mensagem*, que acho que o Deputado até conhece e que é ligada à Igreja Católica em Jacareí e tem uma grande repercussão no Vale do Paraíba, o pessoal foi bem honesto: *“Herbert, esse tema tem muita cobertura da mídia, mas o Executivo e o Legislativo não estão lhe dando a devida importância”*.

Foi importante essa observação. Por isso os Deputados aqui presentes são uma grande vanguarda em relação a esse tema, assim como os outros quatro Parlamentares do PT que também estão entrando com ação na Justiça — o Deputado Carlos Zarattini, o Senador Lindbergh Farias, a Senadora Vanessa



Grazziotin, que também tem tocado neste tema, mas é um público de pequeno tamanho perto do que é o Parlamento brasileiro.

Eu vou citar uma coisa que eu acho que deve ser motivo de reflexão. Como ideologia, eu sou militante socialista; sou inclusive membro militante do PSTU — Partido Socialista dos Trabalhadores Unificado. O problema do Brasil hoje nós falamos que é a corrupção. O que é corrupção? Corrupção é a relação que as empresas privadas têm com os representantes do povo, o Parlamento ou o Executivo. São essas relações escusas, porque os Parlamentares, para terem a garantia de voto para a eleição, precisam de dinheiro, uma vez que nós estamos no capitalismo. Então, os Deputados vão atrás das empresas para ter o dinheiro e, depois, quando eleitos, de certa forma, esses Deputados não legislam para o povo, mas para essas empresas que os ajudaram a chegar ali.

Bom, esta não é uma questão ideológica; esta não é uma opinião do Herbert. Infelizmente, os próprios fatos evidentes relacionados à corrupção nos últimos tempos evidenciam isso. A corrupção no Brasil, hoje, não acontece porque o Herbert, um cidadão de São José dos Campos, pagou o Deputado Flavinho, e o Deputado Flavinho está abrindo hoje o microfone para ele. Não é este o caso. Os casos de corrupção hoje no nosso País são de grandes empresas, de grandes CNPJ, empresas de capital aberto ou capital fechado que financiam políticos, e essas relações é que são listadas na imprensa.

Nós achamos que boa parte do motivo para o tema da Embraer não estar aberto pode ser isso. Eu digo que pode ser. Ele pode estar relacionado a isso. Pode haver grandes interesses. Não quero fazer nenhuma afirmação aqui. Não quero que a Embraer amanhã diga que o Herbert estava dizendo que a Embraer estava



pagando para Deputado ficar quieto. Não é esta a acusação que estou fazendo. Porém, deve haver maior mobilidade. Deve haver maior peso.

A própria Embraer se envolveu num escândalo de corrupção. Hoje a Embraer se envolveu num escândalo de corrupção e pagou 200 milhões de dólares para as autoridades americanas e para o Ministério Público brasileiro. Essa multa de 200 milhões era para que a empresa tivesse uma gestão... A multa serve para corrigir a gestão da empresa. Quem tem que pagar essa multa? Os acionistas, porque os acionistas colocaram os administradores dessa empresa, e infelizmente, de alguma maneira, acabou havendo essa corrupção.

Agora, o Conselho Administrativo, a Diretoria da Embraer é responsável por ela. Se houve corrupção, alguém é responsável pela empresa. Pois bem, esses 200 milhões a empresa está cobrando dos trabalhadores. E eu quero aproveitar a tribuna para falar sobre esse tema.

A Embraer lançou um Plano que se chama Desafio 200 no mês seguinte àquele em que ela teve que pagar multa para o Governo americano e para o Governo brasileiro. É impressionante a cara de pau. O Plano Desafio 200 da Embraer, que é um plano de reestruturação interna, de reestruturação produtiva, tem o mesmo número da corrupção: 200 milhões de dólares, que foi a multa que ela pagou!

E os trabalhadores pagaram isso com Plano de Demissão Voluntária — PDV. O Deputado Flavinho, que é da região, sabe que houve um PDV nos últimos 2 anos, e mais de 1,5 mil trabalhadores na região foram demitidos — porque PDV é demissão. Os trabalhadores estão há 3 anos sem reajuste salarial decente, como



deveria ser. E, como eu já falei, a Embraer tem a pior PLR da região, pelo tamanho da empresa.

E tudo isso para quê? Economia. E economia para quê? Para pagar a multa da corrupção em que ela se envolveu. Não fomos nós trabalhadores que nos envolvemos na corrupção. Os trabalhadores fizeram o avião; os trabalhadores fizeram o sucesso que a Embraer é hoje; não se envolveram em corrupção.

Eu quero aproveitar o espaço da tribuna para dizer que não pode ser dessa maneira. Quem tem que mandar no País é o povo. Quem tem que mandar no País é quem gera riqueza neste País, que são os trabalhadores e a juventude. Não podem ser as empresas dessa maneira!

Nós viemos denunciar isso. Essa transação da Embraer com a Boeing não é para atender aos interesses do povo brasileiro. É para atender aos interesses de acionistas de duas companhias, acionistas esses que nem brasileiros são. E 70% das ações da Embraer estão nas bolsas dos Estados Unidos e da Europa. Não são brasileiras. Nem sequer são ricos brasileiros os donos da Embraer. Os ricos que são donos da Embraer estão fora do nosso País. Essa transação é para atender aos interesses deles, e não aos interesses da população brasileira.

Eu termino com um apelo. O País vai mudar não na eleição de outubro ou em um possível segundo turno. O País só vai mudar quando houver mobilização social: quando os trabalhadores e a juventude, através das suas organizações, através dos seus espaços e das ruas — como nós fomos em 2013, junto com a juventude —, tomarem os seus espaços e forcarem as autoridades a de fato construírem um País decente, que atenda aos interesses dos trabalhadores e da juventude e não que tenha como prioridade as grandes empresas.



Quando nós falamos de privatizar a PETROBRAS, privatizar a ELETROBRAS e vender todo o capital que nós temos, privatizar estradas, nós não estamos ajudando o povo brasileiro. Pelo contrário, já está provado que nós estamos ajudando as grandes empresas a manterem o lucro acima daquilo tudo que nós geramos. Isso tem que ser intolerável para uma pessoa que se diz brasileira.

Para quem é brasileiro, para quem tem no seu Registro Geral — RG a nacionalidade brasileira, isso tem que ser intolerável. E essa concepção tem que mudar. Nós temos que mudar. Essa concepção é fundamental que seja mudada, e nós queremos inclusive dizer que todos esses debates que têm sido feitos próximos ao período têm que servir para isso.

Em nome do Sindicato dos Metalúrgicos de São José, de Botucatu e de Araraquara, eu gostaria de agradecer a oportunidade de estar presentes nesta Comissão Geral. Espero que haja mais debates como este na Câmara dos Deputados. Nós, com certeza, estaremos na audiência pública da semana que vem, e nós fazemos esse apelo para que nós usemos todas as medidas possíveis para nós trazermos à tona o tema da venda da Embraer, e, com uma visão do sindicato, que esse tema seja levado a plebiscito.

Obrigado. (*Palmas.*).



O SR. PRESIDENTE (Deputado Flavinho) - Em nome do Presidente desta Casa e em meu nome, eu quero agradecer mais uma vez a presença ao Sr. Herbert Claros da Silva, representante do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos, e aos Srs. Macapá, Mancha, Márcio, Roberto e Zanata. Agradeço a todos a presença.

Eu fui informado pela Assessoria da Mesa de que o Presidente da Embraer enviou um comunicado ontem, dia 31 de julho, justificando a sua ausência. O comunicado é endereçado ao Presidente da Casa, Deputado Rodrigo Maia, que é quem faz o convite aos participantes da Comissão Geral.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Agradeço a V.Exa. pelo convite de participação na Comissão Geral, a ocorrer no dia 01 de agosto de 2018, cujo tema será a parceria entre Embraer e Boeing.

Como é do conhecimento de V.Exa, a recente assinatura de um Memorando de Entendimento não-vinculante entre as duas empresas nos trouxe a um modelo preliminar de parceria e que ainda deverá ser detalhado e posteriormente passar pela aprovação dos acionistas das empresas envolvidas e de órgãos reguladores no Brasil e no exterior.

Sendo assim, é um processo longo e ainda pendente de diversas tratativas, até que se torne vinculante. Por este motivo, e em respeito às regras de



governança que regem tal processo, no momento não podemos discutir publicamente o tema.

Seguro da compreensão de V.Exa., expresso meus mais sinceros votos de estima e consideração.

Cordialmente,

Paulo Cesar de Souza e Silva

Presidente & CEO

Se o Presidente da Casa se sente contemplado com essa justificativa, eu, na condição de requerente e Presidente desta Comissão Geral, não me sinto. Aliás, quando começam a usar muitos termos rebuscados, como se diz no nosso interior de São Paulo, é para enrolar mesmo. Então, sinceramente, eu não me sinto contemplado.

Acho, sim, que deveria ter vindo um representante da Embraer, mesmo que fosse um representante da diretoria, mesmo que fosse para enrolar todo o mundo. Em respeito a esta Casa, em respeito à população brasileira, mesmo que não fosse o Sr. Paulo Cesar, um representante da Embraer deveria estar nesta Comissão Geral, ao menos para ler esta carta endereçada ao Presidente Rodrigo Maia. Foi isso que eu fiz com o discurso do Presidente desta Casa. Eu fui o porta-voz do Presidente. Posso concordar ou discordar de S.Exa., mas eu fui o seu porta-voz.

O representante da Embraer poderia estar aqui para fazer a leitura desta carta, explicando os motivos pelos quais não se pode abrir algo que é tão guardado a sete chaves. Esquecem que se trata de uma empresa que recebe investimento público e, por isso, essa situação não pode ser guardada a sete chaves dessa forma.



Se fosse esse o caso, que viesse um representante ou o próprio Presidente da empresa, fizesse a sua declaração e permanecesse calado. Eu respeitaria muito mais uma atitude nobre como essa para com esta Casa, para com este Parlamentar e para com a população brasileira, que exige explicações.

O comunicado está endereçado ao Presidente Rodrigo Maia. Por isso, não quero comentar se S.Exa. se sente contemplado ou não. Eu, no entanto, adianto ao Presidente da Embraer que não me sinto contemplado e repito o que eu já disse: sinto-me desrespeitado com a não presença de pelo menos um representante da Embraer nesta Comissão Geral, que é o primeiro espaço amplo no Congresso Nacional para o debate sobre este tema tão importante. É uma pena o Presidente não estar presente conosco.

Penso da mesma forma em relação ao Governo. Não vou amaciar por se tratar do Governo. Como eu já disse, aqui deveria estar pelo menos um representante do Governo, mesmo que fosse para endossar esse posicionamento: *“O Presidente está certo mesmo! Ninguém tem que pedir satisfação ao Presidente da Embraer”*. Venham aqui dizer isso! Nós só queremos discutir, conversar, dialogar. Eu acho que isso já está muito claro.

Quero me dirigir aos setores que muitas vezes atacam o segmento sindical — não atacam a mim, porque eu realmente não tenho esse alinhamento sindical — e afirmam que o sindicato está olhando para o seu próprio umbigo, que não quer saber de trabalhador e que só quer ir contra o imperialismo americano: venham aqui apresentar os seus argumentos!

Já mostramos que a questão não é essa. Há argumentos muito bem embasados. Queremos um diálogo democrático, para que a população tenha, de



fato, elementos para entender o processo. Cada um dos atores envolvidos no processo pode ser, de forma muito clara e honesta, respaldado pelos próprios argumentos. É só isso o que estamos buscando nesse primeiro momento. As decisões virão *a posteriori*. Agora o que queremos é discutir.

Da minha parte, reitero que, dentro das minhas possibilidades regimentais, cada vez mais abrirei este espaço para o diálogo, agora contando com o apoio da Deputada Jô Moraes e do PCdoB para tentarmos fazer esse PFC avançar.

Sabemos que esta é uma luta de gigantes, mas acreditamos que é possível vencê-la, sim. Ainda que seja de passinho em passinho, ao final, com uma pedrada na moleira, como Davi fez com Golias, nós derrubaremos o gigante e, de fato, faremos valer o bem comum no nosso País, tão degradado e tão achacado nos últimos tempos.

Eu agradeço a todos os que estiveram conosco. Agradeço aos que nos acompanharam pelos meios de comunicação da Casa e àqueles que nos acompanharam pelas minhas redes sociais também. Estou transmitindo ao vivo esta Comissão Geral pelas minhas redes sociais. Sei que muita gente na nossa região do Vale do Paraíba acompanhou todo este debate aqui na Câmara dos Deputados, o que é bom. Que a população do Vale do Paraíba possa ter mais acesso a essas informações!

Agradeço à Deputada Jô Moraes, mais uma vez, o carinho e a presença. Agradeço aos nossos expositores as brilhantes falas. Agradeço aos representantes dos trabalhadores. Agradeço a toda a nossa equipe da Mesa, sempre muito atenta e muito carinhosa com este humilde Parlamentar.



Deputada Jô Moraes, aprendi mais uma coisa hoje: na Mesa, só pode falar Parlamentar. Eu não sabia disso. Estava dando a palavra para os nossos expositores, mas não posso fazer isso. Foi o que aprendi hoje. Vivendo e aprendendo! (*Risos.*)



V - ENCERRAMENTO

O SR. PRESIDENTE (Flavinho) - Tendo sido alcançada a finalidade desta Comissão Geral, declaro encerrada a presente sessão.

Obrigado. (*Palmas.*)



CÂMARA DOS DEPUTADOS - DETAQ
Número Sessão: 187.4.55.O
Data: 01/08/2018

REDAÇÃO FINAL
Tipo: Extraordinária - CD
Montagem: 5827

N(Encerra-se a sessão às 11 horas e 43 minutos.)