Boeing a la caza de Embraer

Por: Raúl Zibechi
Globalizacion, 17 de enero 2018
Sputnik 13 January, 2018

Región: América Latina, Caribe, EEUU
Tema: Defensa

La principal empresa aeronáutica del mundo, la estadounidense Boeing, pretende comprar la tercera del sector, la brasileña Embraer, que es la empresa clave del incipiente complejo industrial-militar del Brasil. El gobierno posee una acción de oro (Golden share) que puede bloquear la venta, lo que ha abierto un fuerte debate en el país.

Uno de los momentos más críticos surgió el 26 de diciembre, cuando el CEO de Embraer, Paulo Cesar Silva, difundió un mensaje a la directiva de la empresa en el que pretendía tranquilizar a los brasileños. “Cualquiera sea el formato del acuerdo, el objetivo será el éxito y el crecimiento de la compañía y la preservación de los puestos de trabajo”.

El directivo no despejó las principales dudas. Si habrá fusión con la Boeing, si se producirá la absorción de la empresa brasileña por la estadounidense o si se llegará a algún tipo de acuerdo menor que involucre aspectos secundarios, como la fabricación conjunta de algunos modelos. El futuro de Embraer es, de alguna manera, el futuro de la industria brasileña, la más poderosa del sur del planeta y de América Latina.

El tema central en debate es quién controlará la empresa. Embraer, siglas de Empresa Brasileña de Aeronáutica, fue fundada en 1969 por el Ministerio de Aeronáutica del gobierno militar de la época, con el objetivo de conseguir autonomía en la producción de aviones comerciales y dominar las tecnologías de vanguardia. En la década de 1990 sufrió una crisis que redujo su capacidad de producción y fue privatizada en 1994.

El gobierno brasileño conservó la “acción de oro” que equivale al 1%, con capacidad para vetar decisiones, sobre todo las relacionadas con secretos tecnológicos. El control de Embraer pasó a tres grupos brasileños, los fondos de pensiones Previ y Sistel, y el grupo de inversiones Bozano.

Bajo el gobierno de Lula, en 2006, hubo una nueva distribución de acciones a favor del capital brasileño, de modo que el estatal BNDES controla alrededor del 20%, el fondo del sindicato de la banca estatal Previ el 16,4% y un grupo privado el 11%, aunque actualmente la presencia estatal sigue siendo minoritaria.

En 2016 Embraer facturó siete billones de dólares, casi el 60% en aviación comercial y el 15% en el área de Defensa. Tiene dos fábricas en Sao Paulo, 18.000 empleados y figura entre las tres principales exportadoras del país desde hace dos décadas. Es vanguardia mundial en aviones ejecutivos y en aviones de hasta 150 asientos. En los últimos cinco años, invirtió cinco mil millones de dólares en el avión comercial E-2 y en el carguero

KC-390 destinado a sustituir a los míticos Hércules de EEUU.

Las razones para la fusión de ambas empresas o la compra por Boeing de Embraer se relacionan con los cambios en el mercado de aviones regionales. Tiempo atrás el fundador y ex presidente de Embraer, Osiris Silva, dijo a la revista Istoé que aunque Embraer está bien situada, están ingresando otras empresas en el mismo segmento, lo que la llevará a realizar enormes inversiones si pretende mantener su lugar.

Boeing tiene interés en el mercado de aviones regionales, el que crece con mayor velocidad. Pero allí debe competir con las empresas que están ingresando, como la rusa United Aircraft, la japonesa Mitsubishi y la china Comec. El avión más pequeño de Boeing, el 737-700 con más de 140 asientos, "no consigue aprovechar el crecimiento de la demanda entre compañías aéreas de bajo costo y el incremento del número de aeropuertos menores que no reciben aviones de gran tamaño", como acaba de señalar el diario empresarial Valor.

La europea Airbus está mejor posicionada en ese segmento, pero además acaba de llegar a un acuerdo con la canadiense Bombardier, la cuarta empresa de aviones comerciales del mundo y competidora directa de Embraer. En esta coyuntura la opción de Boeing era desarrollar un avión regional nuevo, ya que en 2006 cerró la línea de producción del 717 con cien asientos, precisamente porque había perdido espacio en el mercado por la pujanza de Embraer.

Lo que Boeing pretende es hacerse con la capacidad de innovación y el conocimiento de Embraer de los aviones regionales. "La brasileña partió de una participación cero en 2000, para alcanzar los 1.700 aviones en operación apenas 17 años después". Boeing tiene interés en el dominio de software de Embraer y en su equipo de ingenieros que es mucho más joven que los suyos.

Pero el gran tema es cuál será el papel de EEUU en la Embraer. Entre 2001 y 2016 la empresa recibió préstamos de 30.000 millones de dólares (85.000 millones de reales) para ampliar su producción, exportar más y destinar a innovación. Es la segunda empresa brasileña que más dinero recibió del BNDES, el banco estatal de fomento.

El problema es que Embraer empezó a trasladar su producción a EEUU, con la instalación de un centro de ingeniería avanzado en Florida y la fabricación de la totalidad de aviones ejecutivos. En paralelo, casi todas de las exportaciones de productos manufacturados de Brasil a EEUU son aviones de Embraer, con un 60% del valor total producido en EEUU (turbinas y otras partes). Por eso la página militar Defesanet asegura que Brasil exporta "productos norteamericanos financiados por el contribuyente brasileño".

Por otro lado, el centro de desarrollo Uber-Embraer, que desarrollará alternativas al transporte urbano, se quedará en EEUU con financiación brasileña, pero para emplear jóvenes ingenieros norteamericanos.

El especialista polaco Tomasz Hypki, de la Agencia del Aire Altair, sostiene que el ministerio de Defensa está "alimentando un cáncer que destruye las industrias aeroespaciales y de defensa polacas, al promover la cooperación militar con EEUU".

Hypki se pregunta: "¿Porqué los funcionarios del ministerio no extraen conclusiones sobre lo que sucedió en Canadá, Turquía, Argentina, República Checa o Gran Bretaña? En todos esos lugares, las empresas locales tuvieron que ser salvadas después de su bancarrota luego de

un período de estrecha cooperación con EEUU, y sus presupuestos tuvieron grandes pérdidas de billones de dólares".

Al parecer el futuro de Embraer puede ser muy similar al de las empresas de esos países. Si así fuera, décadas de empeño en el desarrollo de una gran empresa nacional serían echados por la borda.

Raúl Zibechi

Raúl Zibechi: *Periodista e investigador uruguayo, especialista en movimientos sociales, escribe para Brecha de Uruguay, Gara del País Vasco y La Jornada de México.*

La fuente original de este artículo es Sputnik
Derechos de autor © Raúl Zibechi, Sputnik, 2018

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Raúl Zibechi**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca