

**Fonte: Dr. Fernando Villela de Andrade Vianna**

Seção: Economia

Versão: Online



## Advogados alertam sobre possíveis mudanças à vista em acordo entre Embraer e Boeing

Posição do governo é um dos fatores que pode alterar natureza do negóci

por João Sorima Neto / Luis Lima

09/07/2018 11:21

SÃO PAULO - Mesmo se tratando de um negócio entre duas empresas privadas, especialistas ouvidos pelo GLOBO avaliam que o acordo que está sendo firmado entre a Boeing e Embraer pode sofrer alterações até chegar à sua versão final, por causa de decisões do governo ou ações na Justiça, que venham a ser ajuizadas por sindicatos ou associações que defendam o direitos de trabalhadores. Embora o governo já tenha dito que não abre mão da chamada “golden share” — ação de classe especial que o poder público detém em empresas consideradas estratégicas para o país que foram privatizadas —, o acordo pode mudar se mudar de ideia.

— Se o governo mudar de ideia e vender a “golden share”, acredito que o acordo costurado por Boeing e Embraer até agora pode ser refeito. A “golden share” impõe algum tipo de dificuldade de avançar em negociações na área de defesa, por exemplo. Sem essa barreira, Boeing e Embraer teriam mais liberdade para avançar numa associação maior nesse segmento, que é estratégico para o país — **explica o advogado Fernando Villela de Andrade, sócio da área de Direito Regulatório do escritório Siqueira Castro.**

Mário Nogueira, sócio de fusões e aquisições do NHM Advogados, acredita que é possível minimizar o risco de o negócio sofrer algum tipo de alteração, definindo todas as cláusulas até 31 de dezembro. Isso depende, sobretudo, da agilidade das auditorias legal e contábil, pré-requisito para o avanço das negociações.

— O que está no controle das duas empresas não preocupa. O problema pode vir a ser o que depende de terceiros, como a autorização do governo, do Judiciário e até de fornecedores, que podem ter cláusulas contratuais que interrompam a parceria diante de uma troca de controle — exemplifica.

**Villela de Andrade** avalia que embora o governo federal esteja sendo informado sobre o andamento das negociações — dentro do que é possível no sigilo de uma transação desse porte — será necessário que seja feita uma auditoria jurídica nos termos do contrato. Segundo os especialistas, o processo de “due dilligence” (auditoria para levantar dados

sobre o negócio) pode levar até quatro meses e, se algo que traga dúvidas for encontrado, o acordo pode ser questionado.

Nogueira, do NHM Advogados, não vê riscos de reprovação do órgão regulador brasileiro, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), já que Boeing e Embraer fabricam aeronaves de diferentes portes. Mas vê algum risco de ponderações pelos órgãos reguladores americanos, sobretudo na área de tecnologias sensíveis, como radar e navegabilidade, que a Boeing já fornece. Outro risco admitido por Nogueira, que pode atrasar o processo, é a descoberta de irregularidades nas auditorias, como possíveis rombos fiscais.

Para **o advogado do Siqueira Castro**, há ainda dois outros obstáculos que podem surgir no caminho das duas fabricantes de aviões. Ele afirma que sindicatos e associações, que defendem o direito de trabalhadores, podem ajuizar ações na Justiça com base no interesse público que a Embraer tem para o país.

— Os sindicatos podem se mobilizar para defender empregos e buscar na Justiça uma decisão que proteja os trabalhadores da Embraer — afirma.

A negociação entre as duas companhias vem acontecendo há mais de seis meses. Ambas têm tido preocupação em alimentar o governo com informações, inclusive porque ele detém a “golden share”, mostrando que benefícios essa transação pode trazer ao país e à própria empresa.

— Essa disposição das empresas, em tese, poderia reduzir o interesse do governo em “melar” o negócio — **avalia Villela**.

**O advogado do escritório Siqueira Castro** avalia que os órgãos regulatórios — no Brasil, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e nos Estados Unidos, o Federal Trade Commission (FTC) — podem ser foco de resistência ao negócio. São órgãos extremamente técnicos, que podem determinar o descarte de alguma marca, por exemplo, diz ele.

— Do ponto de vista regulatório, não vejo nada que possa ser um empecilho. Mas do ponto de vista concorrencial, dependendo do que for acordado, pode haver algum questionamento. A questão concorrencial é sempre muito complexa — diz Villela, que descarta qualquer problema no Supremo Tribunal Federal (STF) por causa da decisão do ministro Ricardo Lewandowski, que entendeu que a venda de ativos controlados pelo Estado têm de contar com autorização prévia do Legislativo.

Especialista em aviação, Adalberto Febeliano avalia que os termos do negócio divulgado até agora no memorando são suficientes e não vê risco de reversão do negócio.

— Do ponto de vista de organização industrial, o que eles fizeram veio em linha com a expectativa do mercado. Uma associação em que a Embraer alavancou a sua posição, vai ficar com 20% do novo negócio e ainda recebeu recursos por isso. Parece-me um negócio absolutamente natural — diz ele.

<https://goo.gl/j3eHZB>