

UNIP INTERATIVA

Projeto Integrado Multidisciplinar

Cursos Superiores de Tecnologia

PIM VII – EMBRAER S.A

**SOROCABA – CAMPOLIM
2011**

UNIP INTERATIVA

Projeto Integrado Multidisciplinar

Cursos Superiores de Tecnologia

PIM VII – EMBRAER S.A

**Thiago Oliveira Santos
RA: 1003041
Gestão Financeira
4º - Semestre**

Orientador: Prof. Sérgio Macedo

**SOROCABA – CAMPOLIM
2011**

RESUMO

Depois de quase dois anos de dificuldades e desafios originados pela crise financeira internacional, o mercado aeronáutico em 2010 foi marcado por sinais de estabilização e de recuperação em alguns segmentos. Para a Embraer o ano terminou melhor do que começou e, a respeito das adversidades que a indústria de transporte aéreo mundial ainda enfrenta, a Empresa atingiu seus **objetivos**. O bom posicionamento da Embraer permitiu o aproveitamento das oportunidades que surgiram ao longo do ano e alguns resultados significativos foram alcançados, como a maior parte de seus objetivos empresariais, metas operacionais e de desempenho econômico-financeiro. Com constantes esforços decorrentes de seu Programa de Excelência Empresarial Embraer (P3E), principalmente nas operações industriais, contribuíram positivamente para a melhoria da margem bruta da Empresa e o crescimento de suas ações. A Embraer se fortaleceu operacional e financeiramente, investiu em suas pessoas, em seus processos, em desenvolvimento sustentável, desenvolvimentos de novos produtos e de novas tecnologias, e continua tendo grande credibilidade e aceitação no mercado. Atitudes essas determinantes para a empresa fazer frente à intensidade de capital e aos longos ciclos inerentes do mercado aeronáutico e mantendo o foco para **maximizar** o valor da empresa dando mais um importante passo na construção de sua longevidade e perpetuidade.

Palavras Chave: Objetivos. Maximizar.

RESUMEN

Después de casi dos años de dificultades y retos derivados de la crisis financiera internacional, el mercado de la aviación en el año 2010 estuvo marcado por signos de estabilización y recuperación en algunos segmentos. A la Compañía finalizó el año mejor de lo que comenzó, ya pesar de las adversidades que el sector aéreo mundial aún se enfrenta, la Empresa ha alcanzado sus objetivos. Posición correcta de la Embraer permite las oportunidades que han surgido en los últimos años y algunos resultados significativos se han logrado, la mayoría de sus objetivos de negocio, los objetivos operativos y el rendimiento financiero. Con un esfuerzo constante, dentro del Plan de Excelencia Empresarial Embraer (P3E), principalmente en las operaciones industriales, ha contribuido positivamente a la mejora del margen bruto de la Compañía y el crecimiento de sus acciones. La empresa Embraer fortalecimiento operativo y financiero invierte en su gente, sus procesos de desarrollo sostenible, el desarrollo de nuevos productos y nuevas tecnologías, y sigue teniendo una gran credibilidad y aceptación en el mercado. Determinantes de estas actitudes a la empresa hacer frente a la intensidad de capital y los largos ciclos inherentes a la industria aeronáutica y mantener el enfoque para maximizar el valor de la empresa dando otro paso importante en la construcción de su longevidad y perpetuidad.

Palabras clave: Objetivos. Maximizar.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

ANEXO 01 – EMBRAER NO MUNDO	08
ANEXO 02 – AVIAÇÃO COMERCIAL	12
ANEXO 03 – AVIAÇÃO EXECUTIVA	12
ANEXO 04 – AVIAÇÃO DE DEFESA	13
ANEXO 05 – GRÁFICO DE DESEMPENHO EMBRAER NA BOLSA	15
ANEXO 06 – COMPOSIÇÃO DE CAPITAL SOCIAL E DIVIDENDOS	16
ANEXO 07 – RECEITAS POR SEGMENTO E REGIÃO	21
ANEXO 08 – DESTAQUES CONSOLIDADOS	22
ANEXO 09 - RECEITAS E ENTREGAS DE AERONAVES	25

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	06
2 DESCRIÇÃO DA EMPRESA	07
2.1 Aviação Comercial	08
2.2 Aviação Executiva	09
2.3 Aviação de Defesa.....	10
4 MERCADO DE CAPITALIS.....	14
4.1 DJSI – Dow Jones Sustainability Index	16
4.2 Fundos de Investimentos Exclusivos	17
4.3 Mercado de Câmbio	17
4.4 Derivativos	18
4.5 Contratos de Swap	19
5 ANÁLISE DE INVESTIMENTOS	20
5.1 Desempenho Econômico	21
5.2 Projeção de Investimentos	23
5.3 Investimentos em Aquisições	24
5.4 Financiamentos	24
6 DESENVOLVIMENTO SUSTENTAVEL.....	26
6.1 Desempenho Ambiental	26
6.2 Sistema de Gestão Ambiental.....	27
6.3 Consumos de Energia Elétrica e Água	28
6.4 Proteção da Biodiversidade	29
6.5 Efluentes e Resíduos	30
07 CONCLUSÃO.....	31
08 REFERÊNCIAS.....	32

1. INTRODUÇÃO

A Embraer gera valor para seus *stakeholders* seguindo sua visão, seus valores e o mais alto padrão de governança existente atualmente no Brasil. Por meio destes preceitos busca garantir sua perpetuidade, com integridade de comportamento e consciência socioambiental. A respeito das dificuldades e desafios que a indústria de transporte aéreo mundial ainda enfrenta, para a Embraer o último ano terminou de forma positiva, com o mercado em geral reconhecendo a capacidade da empresa de resistir às dificuldades, competir e preservar a saúde econômico-financeira. Ao final de 2010, a carteira de pedidos firmes da Embraer estabilizou-se em um valor de US\$ 15,6 bilhões, após mais de dois anos de declínio.

Prevendo o pleno alcance das metas operacionais e de desempenho econômico-financeiro da empresa Embraer, este projeto requer analisar a importância do valor econômico gerado pelas ações da companhia, como uma das melhores empresas globais do setor aeroespacial, analisa também a grande capacidade de investimentos da Embraer e a inteligência para projetar estes investimentos de acordo com os fatores que influenciam a composição da estrutura financeira da empresa, frente à grande intensidade de capital injetados para os negócios aeroespaciais. E por fim analisa o compromisso da Embraer com a construção de um futuro sustentável no que tange à sua responsabilidade em preservação ambiental, e o trabalho em conjunto à indústria do transporte aéreo para reduzir os impactos da aviação ao meio ambiente.

Por tanto, este projeto busca apontar uma visão de futuro positiva para a Embraer, onde a mesma encara o futuro com otimismo e determinação e continua firme no caminho da melhoria contínua, da busca da excelência e da prática de seus valores e, em última instância, busca construir seu futuro de forma sustentável. Ousando, inovando, buscando a excelência no que faz, valorizando suas pessoas, trabalhando para a criação de valor aos seus acionistas e a satisfação de seus clientes em todo o mundo, desenvolvendo aeronaves inovadoras, por que acredita que as pessoas merecem uma melhor maneira de voar.

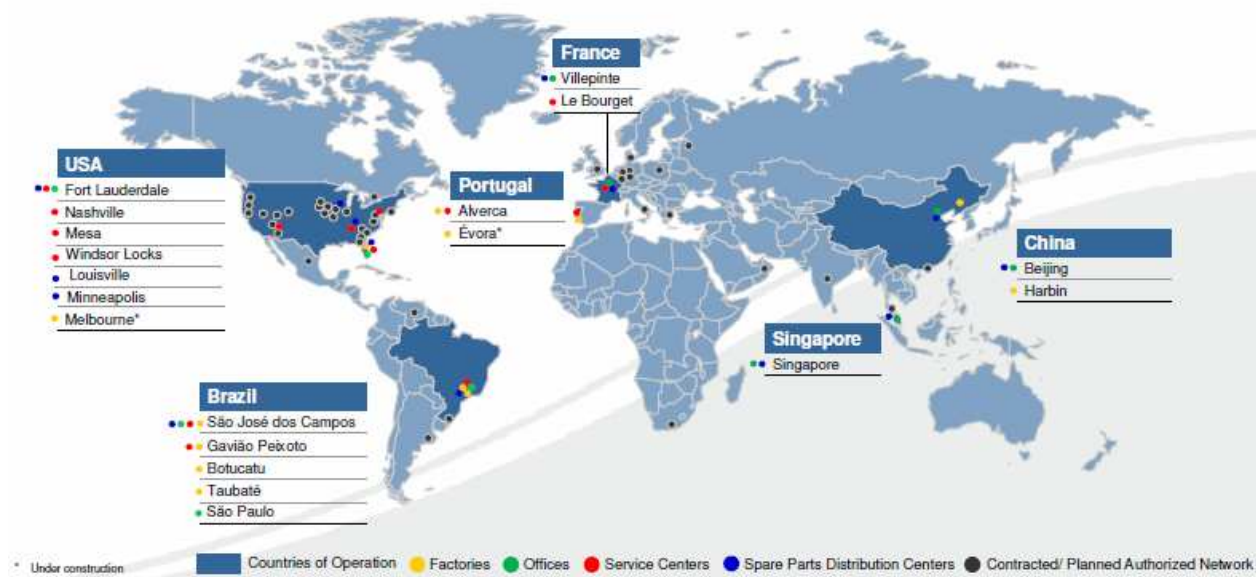
2. DESCRIÇÃO DA EMPRESA

Criada em 19 de agosto de 1969, por iniciativa do Governo Federal, a Embraer transformou ciência e tecnologia em engenharia e capacidade industrial. Ao completar 41 anos, reforçou sua busca pela excelência ao promover a alteração da razão social para Embraer S.A. e também a ampliação das áreas de negócios e mercado que permitirá à empresa promover ou executar atividades técnicas vinculadas ao desenvolvimento, produção e suporte de aeronaves, assim como a execução de outras atividades tecnológicas, industriais, comerciais e de serviços em relação às indústrias de defesa e segurança. Será, ainda, uma oportunidade de diversificação e de crescimento não orgânico através de investimentos em outras áreas. Permitirá, assim, operar em atividades anticíclicas em relação às oscilações de demanda da indústria aeronáutica.

Privatizada em 1994, viveu um processo de expansão e hoje atua nos segmentos de aviação comercial, aviação executiva e defesa e segurança. Também fornece suporte e serviços de pós-venda a clientes em 95 países e se transformou na maior fabricante mundial de aeronaves comerciais de até 120 lugares e um dos maiores exportadores nacionais. Já produziu e entregou mais de cinco mil unidades em um mercado altamente competitivo, de alto conteúdo tecnológico e de caixa intensivo. A Empresa possui ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo (BM&FBovespa) e há dez anos é listada na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Além disso, integra as carteiras do ISE – Índice de Sustentabilidade Empresarial da BM&FBovespa e do Dow Jones Sustainability Index (DJSI).

A Embraer encerrou o último ano com 17.149 empregados diretos, 16.133 no Brasil e 1.016 no exterior, todos comprometidos com a intenção de mudar a maneira como se transporta pessoas e produtos, sempre tendo por base à alta tecnologia, segurança e a satisfação do cliente. Com uma parcela do mercado global e importantes parceiros de renome internacional, há mais de 40 anos a Embraer vem contribuindo para integrar o mundo, diminuindo distâncias entre povos e oferecendo o que existe de mais moderno em tecnologia, versatilidade e conforto em aeronaves nos três segmentos em que atua aviação comercial, executiva e defesa.

ANEXO 01 – EMBRAER NO MUNDO



2.1 Aviação Comercial

Em 2010, o tráfego aéreo mundial apresentou um crescimento de 6,4%, de acordo com as estimativas da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), o que confirmou que o mercado de transporte aéreo encontra-se em recuperação após o período de crise em 2008-2009. Como resultado, a indústria poderá obter lucros de até US\$ 15,1 bilhões em 2010. A Embraer prevê uma demanda global por volta de 6.900 jatos com capacidade de 30 a 120 assentos nos próximos 20 anos, com a estimativa de maximizar negócios na ordem de US\$ 200 bilhões. Os jatos de 30 a 120 assentos se estabelecem como ferramentas essenciais no desenvolvimento da aviação mundial. Contribuem para o aumento da qualidade dos serviços, ajudam o sistema a ser mais eficiente, adequando a oferta com a demanda tanto nas fases de crescimento quanto nos momentos de crise e possibilita a abertura de novas rotas, o que torna o transporte aéreo mais acessível a um maior número de usuários. Além disso, por possuírem tecnologia mais atual, contribuem para diminuir o impacto ao meio ambiente, causado por aeronaves mais antigas e ineficientes.

O segmento de 30 a 60 assentos atingiu seu ciclo de maturidade e se consolida como um importante elemento para os sistemas de alimentação dos vôos nos principais aeroportos norte-americanos e europeus. A demanda primária por esse tipo de aeronave deve voltar a se intensificar somente na próxima década, quando se iniciar o seu ciclo natural de substituição. Além disso, as transações de jatos regionais de 50 assentos no mercado de aeronaves, usadas se intensificaram devido à sua maior utilização em mercados de aviação regional na Rússia, Comunidade Européia, México, África, América do Sul e Austrália. Os jatos de 61 a 120 assentos cada vez mais se apresentam como ferramentas estratégicas fundamental para as empresas aéreas protegerem seu posicionamento competitivo.

Em paralelo, os *E-Jets* têm sido reconhecidos pelo mercado por sua capacidade de operação em todos os modelos de negócios, sejam as empresas aéreas de baixo custo, as empresas tradicionais ou as regionais. Essa flexibilidade é fruto direto do baixo consumo de combustível e de emissões, reduzido custo operacional. Os elevados níveis de pontualidade e o excelente conforto oferecidos por essa família de aeronaves também são fatores fundamentais para a versatilidade do produto. Algumas vendas de *E-Jets*, o EMBRAER 170/190 para a Gulf Air (Bahrein), EMBRAER 175 (FlyBe, Reino Unido), EMBRAER 190 (Air Lease, Estados Unidos), EMBRAER 190 (Republic Airways, Estados Unidos), EMBRAER 175 (Fuji Dream, Japão), EMBRAER 195 (Lufthansa, Alemanha) e o EMBRAER 190 para a Austral Líneas Aéreas (Argentina). Adicionalmente, a Azul (Brasil), TRIP (Brasil) e BA CityFlyer (Reino Unido) confirmaram sua confiança nos produtos Embraer, ao converterem várias opções em ordens firmes.

2.2 Aviação Executiva

Desde meados de 2008, o mercado de aviação executiva tem registrado os efeitos de uma das mais agressivas reduções em vendas de sua história, superando os impactos deixados pela recessão dos anos 80 e também pelos eventos de setembro de 2001. O alto inventário de aeronaves seminovas à venda por baixos preços e as incertezas que rondam a economia mundial são fatores que tornam improvável uma recuperação plena da demanda por jatos executivos leves.

Em 2010, as entregas de jatos da indústria global de aviação executiva atingiram 763 aeronaves, representando queda de 12% em relação a 2009, quando foram entregues 870 jatos executivos. Em termos de receitas, o mercado cresceu de US\$ 17,2 bilhões em 2009, para US\$ 18,2 bilhões em 2010, principalmente pelo aumento do número de entregas de aeronaves de maior porte e valor, em relação aos modelos menores. O mercado da Rússia retornou à normalidade antes do que se previa, principalmente por conta da retomada da liquidez nos mercados de ações da região, além da recuperação do fôlego dos indivíduos mais abastados.

Em menor proporção, alguns países asiáticos, como a China e os do Oriente Médio, ajudaram a amortecer a redução da demanda mundial. Apesar de os impactos da crise mundial terem cerceado as perspectivas de crescimento no curto prazo, os Estados Unidos continuarão a ser o maior e mais maduro mercado, 43% da receita para a aviação executiva esperada para os próximos dez anos. O jato Legacy 650 teve sua estréia no mercado em 2010. Após obter as certificações Anac e EASA, essa aeronave fez seu primeiro vôo direto de Dubai, nos Emirados Árabes, para Londres, no Reino Unido. Além disso, em dezembro foi entregue a primeira unidade dessa aeronave para um cliente no Oriente Médio, reforçando a boa aceitação da plataforma Legacy nesse mercado. Por sua vez, o jato super médio Legacy 600 entra em seu nono ano de produção com uma larga aceitação no mercado, tendo alcançado em dezembro de 2010, a marca de 185 aeronaves em operação regular em 35 países.

2.3 Aviação de Defesa





A Embraer concluiu o último ano com as operações da área de defesa e segurança geridas separadamente por uma nova unidade empresarial, a Embraer Defesa e Segurança, essa unidade empresarial, cujo maior cliente é a Força Aérea Brasileira – FAB é detentora de soluções integradas que combinam elevado conteúdo tecnológico e eficiência operacional, como o objetivo de ter custos de aquisição e operação competitivos.

A Embraer Defesa e Segurança desempenha papel estratégico no sistema de defesa do Brasil, já forneceu quantitativo superior à metade da frota da FAB e começa a maximizar mais agressivamente sua área de influência a outras regiões, além dos mais de 25 países que já atende com suas aeronaves. Em 2010, foram entregues duas aeronaves de transporte ao mercado de defesa, oito F-5 modernizados pelo Programa F-5M da FAB, e 35 Super Tucanos para Brasil, Equador, República Dominicana e Chile. O ano de 2010 foi muito significativo para toda a linha de produtos do segmento de defesa e segurança.

O Super Tucano, treinador avançado e de ataque leve, continuou sendo um dos destaques, com a entrada em serviço em mais um País, o Equador, que se junta a Brasil, Colômbia, Chile e República Dominicana como operadores dessa aeronave. Além disso, foi fechado contrato com um novo cliente, a Indonésia, para fornecimento de oito aeronaves a partir de 2012, perfazendo-se um total de 180 aeronaves contratadas e 152 entregues. O contrato com a Indonésia representa a entrada do Super Tucano na região da Ásia Pacífico.

No campo das modernizações, estão atualmente em execução três programas para as Forças Armadas Brasileiras. No programa A-1M, a Embraer é responsável pela modernização e 43 caças subsônicos AMX. Adicionalmente a esse programa, no final de 2010 foi também assinado contrato com a FAB para a revitalização dessas aeronaves. O segundo programa, F-5M da FAB, abrange um total de 46 caças F-5, dos quais, em 2010, mais oito unidades foram entregues modernizadas, restando cinco unidades ainda para 2011. No início desse ano, foi assinado contrato para a modernização de 11 caças F-5 adicionais, além do fornecimento de mais um simulador de vôo dessa aeronave, em continuidade ao contrato assinado em 2000. O terceiro programa se refere à modernização de 12 aeronaves A-4 para a Marinha do Brasil, das quais duas unidades já se encontram nas instalações da Empresa. No final de 2010, a unidade empresarial Embraer Defesa e Segurança acumulou uma carteira de pedidos de US\$ 3,3 bilhões.

ANEXO 02 – AVIAÇÃO COMERCIAL

E-Jets®	ERJ 145 FAMILY
 <p>EMBRAER 170 capacity: 70 to 80 seats range: 2,100 nm (3,900 Km)</p>	 <p>ERJ 135' capacity: 37 seats range: 1,750 nm (3,250 Km)</p>
 <p>EMBRAER 175 capacity: 78 to 88 seats range: 2,000 nm (3,700 Km)</p>	 <p>ERJ 140 capacity: 44 seats range: 1,650 nm (3,050 Km)</p>
 <p>EMBRAER 190 capacity: 98 to 114 seats range: 2,400 nm (4,500 Km)</p>	 <p>ERJ 145 capacity: 50 seats range: 1,550 nm (2,900 Km)</p>
 <p>EMBRAER 195 capacity: 108 to 122 seats range: 2,200 nm (4,100 Km)</p>	 <p>ERJ 145 XR capacity: 50 seats range: 2,000 nm (3,700 Km)</p>

ANEXO 03 – AVIAÇÃO EXECUTIVA

<i>Phenom 100</i>		<p>Capacidade: 6 a 8 ocupantes Alcance: 2.182 Km (1.178 mn) Categoria: Entry-level</p>
<i>Phenom 300</i>		<p>Capacidade: 8 a 10 ocupantes Alcance: 3.650 Km (1.971 mn) Categoria: Light</p>
<i>Legacy 450</i>		<p>Capacidade: 7 a 9 assentos Alcance: 4.260 Km (2.300 mn) Categoria: Midlight</p>
<i>Legacy 500</i>		<p>Capacidade: 8 a 12 assentos Alcance: 5.556 Km (3.000 mn) Categoria: Midsize</p>
<i>Legacy 600</i>		<p>Capacidade: 10 a 14 ocupantes Alcance: 6.297 Km (3.400 mn) Categoria: Super Midsize</p>
<i>Legacy 650</i>		<p>Capacidade: 10 a 14 assentos Alcance: 7.223 Km (3.900 mn) Categoria: Large</p>
<i>Lineage 1000</i>		<p>Capacidade: 13 a 19 assentos Alcance: 8.334 Km (4.500 mn) Categoria: Ultra-large</p>

ANEXO 04 – AVIAÇÃO DE DEFESA

<i>Super Tucano</i>		<i>Treinamento Básico e Avançado, Transição para Caças e Ataque Leve</i>
<i>AMX</i>		<i>Ataque ao Solo</i>
<i>EMB 145 AEW&C</i>		<i>Alerta Aéreo Antecipado e Controle</i>
<i>EMB 145 Multi Intel</i>		<i>Sensoriamento Remoto, Vigilância Ar-Terra e Inteligência Eletrônica</i>
<i>EMB 145 MP</i>		<i>Patrulha Marítima</i>
<i>KC-390</i>		<i>Transporte Tático Militar e Reabastecimento em Voo</i>
<i>Transporte de Autoridades</i>		<i>Família ERJ 145, E-jets, Legacy, Phenom</i>

Super Tucano




• Firm orders: 180 aircraft

- Brazil: 99
- Colombia: 25
- Dominican Republic: 8
- Chile: 12
- Ecuador: 18
- Indonesia: 8
- XE Aviation: 1
- Undisclosed: 9

• Prospects:

- Latin America
- South East Asia
- USA
- Africa

• Deliveries: 152 aircraft

• To be delivered: 28 aircraft



•Ref.: March, 2011

4 MERCADO DE CAPITALIS

O relacionamento da Embraer com a comunidade financeira e com os seus investidores é pautado pela divulgação de informações com transparência e equidade, caracterizadas pelo profundo respeito aos princípios legais e éticos, buscando consolidar e manter sua imagem de liderança e inovação junto ao mercado de capitais, seguindo as regras do Novo Mercado da BM&FBovespa, o mais elevado nível de governança corporativa no país. Suas ações estão listadas na Bolsa de Valores de São Paulo (BM&FBovespa) desde 1989, e na Bolsa de Nova York (NYSE) através do programa de *ADRs* nível III, que em julho de 2010 completou dez anos de listagem. Como resultado dos processos de gestão e inovação, a Empresa integra, desde sua criação em 2005, a carteira do ISE-BM&FBovespa (Índice de Sustentabilidade Empresarial) e passou a integrar o *DJSI* (*Dow Jones Sustainability Index*) no período 2010-2011, tornando-se uma das cinco empresas aeroespaciais em todo o mundo a participar desse índice.

Além disso, em 2010, a Embraer integrou também as carteiras teóricas do IBrX (Índice Brasil), do IBrX 50, do IGC (Índice de Ações com Governança Corporativa), do recém criado ICO2 (Índice de Carbono Eficiente), do ITAG (Índice de Ações com *Tag Along* Diferenciado), do INDX (Índice do Setor Industrial) e do IVBX-2 (Índice Valor BM&FBovespa 2ª Linha). O capital social da Embraer é composto somente por ações ordinárias, negociadas na BM&FBovespa sob o símbolo EMBR3, que registraram no ano de 2010 uma valorização de 24%, encerrando o ano cotadas a R\$ 11,80. Por sua vez, o índice da BM&FBovespa valorizou-se 1% no mesmo período.

Os *ADSs* (*American Depositary Shares*) da Empresa, listados na NYSE sob o símbolo ERJ, atingiram a cotação de US\$ 29,40 no último pregão do ano, representando uma valorização de 33% em 2010, frente a uma valorização de 13% do índice *Dow Jones*.

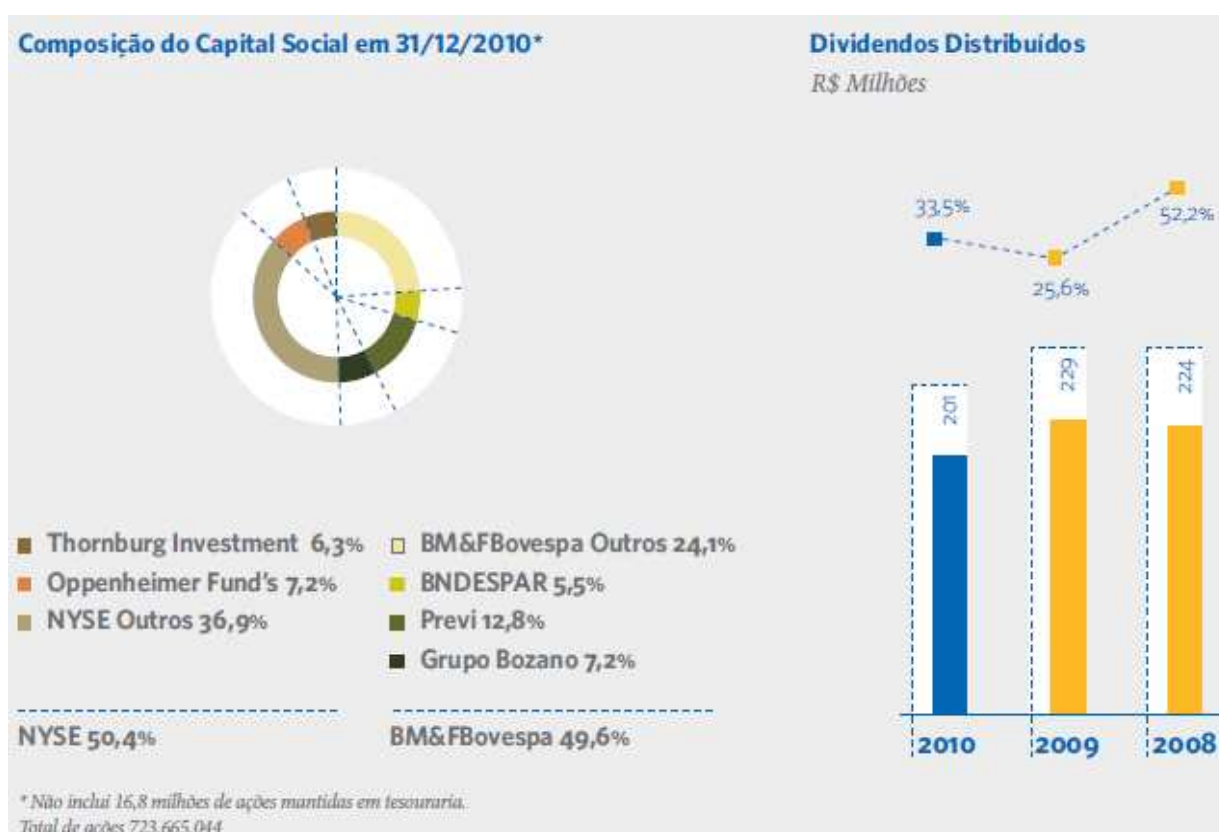
ANEXO 05– GRÁFICO DE DESEMPENHO EMBRAER NA BOLSA



Em 31 de dezembro de 2010, o capital social da Embraer era representado por 740.465.044 ações ordinárias, sendo que 16.800.000 ações ordinárias encontram-se depositadas em tesouraria, sem valor político ou econômico. Do total das ações que compõem o capital da Empresa, em 31 de dezembro de 2010, 49,6% estavam sendo negociadas na BM&FBovespa, e 50,4% sob a forma de *American Depositary Shares (ADS)* na *New York Stock Exchange (NYSE)*. Em 2010, boa parte da liquidez das ações ordinárias esteve no mercado norte-americano, quando o volume de ADSs negociado na *NYSE* apresentou uma média diária de 938 mil títulos, movimento equivalente ao volume financeiro médio diário de US\$ 23,1 milhões. Já na bolsa brasileira, as ações ordinárias apresentaram volume médio diário de 1.731 mil ações, com volume financeiro médio diário de R\$ 18,4 milhões. A capitalização de mercado da Embraer atingiu o valor de US\$ 5,4 bilhões no final de dezembro de 2010, comparado aos US\$ 4,0 bilhões registrados em 31 de dezembro do ano anterior. A partir do lucro líquido consolidado de R\$ 600,2 milhões, a Embraer distribuiu aos seus acionistas em 2010, R\$ 201,0 milhões, sob a forma de juros sobre capital próprio, equivalente a R\$ 0,28 por ação ordinária. A distribuição de JCP aos acionistas, foi aprovada pelo Conselho de Administração em reuniões realizadas durante o exercício.

Em 10 de junho, foi aprovada a distribuição de R\$ 34.540 milhões referente ao 1º semestre de 2010, sendo paga no dia 22 de novembro de 2010. Em 16 de setembro, foi aprovada a distribuição de R\$ 21.709 milhões referente ao 3º trimestre de 2010, que foi paga no dia 22 de novembro de 2010. E no dia 9 de dezembro, foi aprovada a distribuição de R\$ 144.733 milhões referente ao 4º trimestre de 2010, paga no dia 14 de janeiro de 2011. A distribuição de proventos de 2010, representou 33,5% do lucro líquido consolidado da Empresa.

ANEXO 06– COMPOSIÇÃO DE CAPITAL SOCIAL E DIVIDENDOS



4.1 DJSI – Dow Jones Sustainability Index

Em 2011 com a conquista do primeiro lugar do setor Aeroespacial e Defesa, a Embraer integra, pelo segundo ano consecutivo, o Dow Jones Sustainability Index (DJSI). Na carteira de 2010/2011, passou a fazer parte do índice, quando foi classificada como ficando em segundo lugar entre as empresas do setor.

Para a carteira de 2011/2012, a Embraer alcançou a liderança no setor Aeroespacial e Defesa, que conta em todo o mundo com 30 companhias elegíveis. Criado em 1999, o DJSI se baseia na análise de critérios de desempenho econômico, ambiental e social e seu atual portfólio é formado por 342 empresas de todo o mundo, dentre as quais oito brasileiras. No total, foram convidadas a participar da avaliação mais de 2.500 empresas. No Brasil, a Embraer integra também o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da BM&FBOVESPA desde 2005 atestando a sua dedicação diferenciada aos temas relacionados à sustentabilidade.

4.2 Fundos de Investimentos Exclusivos

Em consonância com seus objetivos de maximização do negócio, a Embraer possui fundos de investimentos exclusivos, os quais estão consolidados nas demonstrações financeiras. Os títulos e investimentos mobiliários mantidos por meio desses fundos são registrados nas rubricas caixa e equivalentes de caixa ou Instrumentos financeiros ativos, considerando os vencimentos originais dos títulos e as estratégias de investimento dos fundos, que prevêm a negociação desses títulos em prazos que caracterizam a liquidez imediata dos valores.

4.3 Mercado de Câmbio

A Embraer adota o dólar como moeda funcional de seus negócios. Como conseqüência, as operações da empresa expostas ao risco de variação cambial são, majoritariamente, as operações denominadas em reais, custo de mão de obra, despesas no Brasil, aplicações financeiras e empréstimos e financiamentos denominados em reais, bem como os ativos e passivos em sociedades controladas e coligadas em moedas diferentes da suas respectivas moedas funcionais. A política de proteção de riscos cambiais adotada pela companhia está substancialmente baseada na busca pela manutenção do equilíbrio de ativos e passivos sujeitos à variação cambial, indexados em cada moeda e na gestão diária das operações de compra e venda de moeda estrangeira visando assegurar que, na realização das transações contratadas, esse *hedge* natural efetivamente se materialize.

Essa política minimiza o efeito da variação cambial sobre ativos e passivos já contratados, mas não protege o risco de flutuação dos resultados futuros em função da apreciação ou depreciação do Real que pode, quando medida em dólares, apresentar um aumento ou redução da parcela de custos denominados em reais. A busca pela minimização do risco cambial sobre os direitos e obrigações denominadas em moedas diferentes da moeda funcional pode originar operações com instrumentos derivativos, como por exemplo, *swaps*, opções cambiais e *Non-Deliverable Forward* (NDF) para equalização da parcela denominada em reais das despesas e obrigações da empresa.

4.4 Derivativos

Os instrumentos derivativos contratados pela Embraer têm o propósito de proteger suas operações contra os riscos de flutuação nas taxas de câmbio e de juros e não são utilizados para fins especulativos. As perdas e os ganhos com as operações de derivativos são reconhecidos mensalmente no resultado, considerando-se o valor de realização desses instrumentos, valor de mercado. A provisão para as perdas e ganhos não realizados é reconhecida na conta Instrumentos Financeiros Derivativos, no balanço patrimonial, e a contrapartida no resultado é na rubrica variações cambiais e monetárias, líquidas. Inicialmente, os derivativos são reconhecidos pelo valor justo na data em que um contrato é celebrado e são, subsequentemente, remensurados ao seu valor justo, com as variações do valor justo lançadas contra o resultado, em receitas (despesas) financeiras, exceto quando o derivativo for designado como um instrumento de *hedge*. Embora a empresa faça uso de derivativos com o objetivo de proteção, nenhum instrumento derivativo foi designado como *hedge accounting*.

A Embraer mantém uma estrutura de fundos exclusivos que são consolidados às suas demonstrações financeiras, uma vez que a empresa detém o controle destes fundos. Esses fundos foram constituídos com o propósito de terceirização da gestão de aplicações financeiras da Companhia e os gestores contratados têm respeitado os limites estabelecidos na política de investimentos, na seleção dos ativos que irão compor o portfólio de investimentos.

Todos os fundos são classificados como multimercado e podem manter em seu portfólio instrumentos derivativos como ferramentas para atingir o objetivo de rentabilidade proposta, derivativos esses exclusivamente relacionados às posições assumidas pelo próprio fundo, não tendo qualquer relação com instrumentos derivativos contratados pela empresa, para proteção de suas próprias exposições.

4.5 Contratos de Swap

São contratados com o objetivo principal de trocar o indexador de dívidas a taxas flutuantes para taxas de juros fixas, bem como para troca de dólares para o Real ou inversos conforme o caso.

Em 2010 a Embraer pactuou contratos de *swap* por meio dos quais efetivamente converteu o montante de R\$ 281.324 das obrigações com e sem direito de regresso de uma taxa de juros fixa de 5,98% a.a. para uma taxa de juros fluante equivalente a LIBOR + 1,21% a.a., e por meio de uma subsidiária contratou uma operação de *swap* no montante de R\$ 10.341 equivalentes a US\$ 6.206 convertendo operações de financiamentos sujeitos a taxa de juros flutuantes de LIBOR 1 mês + 2,44% a.a. a juros fixos de 5,23% a.a.

A Embraer tem pactuado operações de *swap* equivalentes a R\$ 41.655 por meio das quais passou a ter um ativo indexado ao cupom cambial e um passivo a uma taxa de juros pré-fixada. Esses contratos de *swap* são sujeitos ao risco Soberano Brasileiro e, em caso de um evento que limite à conversibilidade do Real ou altere os tributos incidentes, poderá resultar no resgate da operação no Brasil na forma de títulos públicos de emissão do Governo Brasileiro no mercado interno Letras do Tesouro Nacional juntamente com uma operação de *swap* de tais títulos para dólar.

Swaps são avaliados pelo valor presente do fluxo futuro apurado pela aplicação das taxas contratuais até o vencimento e descontado a valor presente na data das demonstrações financeiras pelas taxas de mercado vigentes.

5 ANÁLISE DE INVESTIMENTOS

Após o ajuste feito pela Embraer em 2009, o ano de 2010 foi marcado pela retomada da estabilidade, principalmente a partir do segundo semestre, quando houve uma melhora do mercado e a Empresa focou suas ações e estratégias nas vendas. Esse esforço maximizou resultados: depois de ver sua carteira de encomendas encolher quase US\$ 6 bilhões em 2009, decorrente de cancelamentos de pedidos de aeronaves já contratados e da paralisação das vendas, a Embraer fechou o ano com uma carteira de pedidos firmes em US\$ 15,6 bilhões e novamente em ascensão. Em 2010, assim como nos últimos dois anos, a Embraer atingiu suas previsões iniciais de resultados e foi muito importante principalmente devido à drástica diminuição das vendas provocadas pela crise financeira internacional. A desvalorização do Dólar (US\$) frente ao Real (R\$) também pressionou o desempenho, pois 90% da receita da Empresa vêm das vendas para o exterior, em dólar, enquanto parte importante dos custos ocorre em reais. Mesmo assim, houve uma melhora das margens operacionais e o aumento da produtividade.

Manter a Empresa equilibrada e rentável e garantir a posição e o prestígio que ocupa no mercado é o grande objetivo e desafio para os próximos anos. Os investimentos para gerar soluções tecnologicamente inovadoras é uma competência indispensável para a manutenção da competitividade na indústria aeronáutica. Tendo em vista a importância das novas tecnologias para fazer frente aos principais desafios que a indústria aeronáutica deve enfrentar nos próximos anos, a Embraer, através de seu programa de investimento e desenvolvimento tecnológico, investiga e desenvolve soluções que criam competências internas no domínio de tecnologias críticas para os mercados em que a Empresa atua ou poderá vir a atuar. Os investimentos em desenvolvimento tecnológico apresentaram resultados significativos no desenvolvimento de tecnologias. Entre eles, projetos na área de eficiência energética que permitirão mais eficiência em consumo de combustível e conseqüente redução das emissões para os futuros produtos Embraer. De 2003 a 2010, a Embraer teve um aumento considerável no número de pedidos de patentes solicitadas. No total, foram 64 pedidos, dos quais 26 foram concedidos até o momento.

5.1 Desempenho Econômico

Em 2010, a Embraer registrou *receita líquida* de R\$ 9.380,6 milhões, 14% menor que os R\$ 10.871,3 milhões auferidos em 2009. Essa diminuição se deu, basicamente, por conta da apreciação do Real (R\$) frente ao Dólar (US\$), com variação da taxa média anual em 11,7%, e a mudança no mix de produtos entregues. A *margem bruta* apurada em 2010 foi de 19,2%, estável em relação ao período anterior. Em 2010, as *receitas por segmentos de negócio* de aviação Comercial, Aviação Executiva e Defesa e Segurança representaram respectivamente, 53%, 21% e 13% da receita líquida total, em comparação a uma participação de 62%, 16% e 9% em 2009. O Brasil manteve sua expansão na receita líquida da Empresa, cresceu de 4% em 2008 para 13% em 2010 (11% em 2009). Os principais fatores foram às sete entregas feitas à Azul Linhas Aéreas Brasileiras e uma à Trip Linhas Aéreas. Contribuíram também os novos clientes do Phenom 100 e 300, além dos contratos assinados com o Governo Brasileiro. Além disso, em função da crise mundial, que afetou principalmente o mercado da América do Norte, sua participação manteve-se em queda, passando de 23% para 13% na receita líquida.

ANEXO 07– RECEITAS POR SEGMENTO E REGIÃO



Os estoques totais reduziram US\$ 433 milhões e fecharam o período com US\$ 2,150.9 milhões total. *Contas a Pagar* diminuíram para US\$ 749,8 milhões em 2010, como consequência de ajustes nas atividades de compra. Além disso, durante 2010, *contas a receber* registrou um pequeno aumento para US\$ 350,4 milhões. As *despesas comerciais*, por sua vez, subiram 9% em relação a 2009 e totalizaram R\$ 657,0 milhões ou 7% da receita líquida de vendas. As *despesas administrativas* registraram R\$ 346,1 milhões em 2010. Com isso, obteve lucro antes dos impostos de R\$ 715,1 milhões, contra R\$ 647,2 milhões do período anterior. O lucro líquido atribuído à Embraer, de R\$ 573,6 milhões, diminuiu 37% em relação aos R\$ 912,1 milhões apurados em 2009 e a margem líquida atingiu 6,1%, abaixo dos 8,4% apurados em 2009. A Embraer encerrou o ano com um *endividamento* total de R\$ 2.390,6 milhões. Deste total, 95% são linhas de longo prazo. O endividamento é composto de R\$ 1.723,3 milhões (72%) em linhas de crédito denominadas em sua maioria em dólares e os restantes R\$ 667,3 milhões (28%) são denominados em reais, sendo que o prazo médio de endividamento é de seis anos.

ANEXO 08– DESTAQUES CONSOLIDADOS

DESTAQUES CONSOLIDADOS [R\$ milhões]	2010	2009
<i>Disponível*</i>	3.543,4	4.433,4
<i>Contas a Receber</i>	581,9	709,3
<i>Financiamentos a Clientes</i>	117,5	91,9
<i>Estoques</i>	3.662,8	4.257,3
<i>Ativo Permanente**</i>	3.194,6	3.180,8
<i>Fornecedores</i>	1.250,0	1.038,3
<i>Endividamento – Curto Prazo</i>	120,9	1.031,5
<i>Endividamento – Longo Prazo</i>	2.269,7	2.552,5
<i>Patrimônio Líquido</i>	5.217,7	5.019,7

5.2 Projeção de Investimentos

Para gerar valor aos seus acionistas, a Embraer tem entre seus objetivos e estratégias maximizar negócios e operações, nos três segmentos em que atua aviação comercial, executiva e de defesa, e como cenário e estratégia esse projeto apresenta algumas projeções de investimentos da Empresa.

Com a retomada da demanda no mercado de *aviação comercial*, a Embraer estima um crescimento médio de 4,9% ao ano nos próximos 20 anos, porém em um ambiente de maior competição e menores tarifas devido à mudança do perfil dos passageiros. A Embraer prevê uma demanda global por volta de 6.900 jatos com capacidade de 30 a 120 assentos nos próximos 20 anos, estimativa que gerará negócios da ordem de US\$ 200 bilhões. Desde meados de 2008, o mercado de *aviação executiva* tem registrado os efeitos de uma das mais agressivas reduções em vendas de sua história, superando os impactos deixados pela recessão dos anos 80 e também pelos eventos de setembro de 2001. O alto inventário de aeronaves seminovas à venda por baixos preços e as incertezas que rondam a economia mundial são fatores que tornam improvável uma recuperação plena da demanda por jatos executivos leves, em 2011. Em termos de receitas, o mercado cresceu de US\$ 17,2 bilhões em 2009, para US\$ 18,2 bilhões em 2010, principalmente pelo aumento do número de entregas de aeronaves de maior porte e valor, em relação aos modelos menores. Espera-se que o mercado continue seu processo de recuperação, sendo mais intensa, provavelmente, ao final de 2011 ou início de 2012. O potencial valor global desse mercado, de 2011 a 2020, deverá chegar a US\$ 210 bilhões, com entrega de mais de 10 mil jatos executivos. A Embraer concluiu o ano com as operações da *aviação de defesa* e segurança geridas separadamente por uma nova unidade empresarial, a Embraer Defesa e Segurança, que concentrará, além da produção de aeronaves militares e seus sistemas (patrulha e vigilância), áreas de comunicação, computação, controle e inteligência, comando e treinamento em outros tipos de projetos de segurança, militar e civil. A perspectiva é de que, já no primeiro ano de operação, essa nova unidade empresarial terá uma receita da ordem de US\$ 750 milhões e se fortalecerá nos próximos anos.

5.3 Investimentos em Aquisições

Com o objetivo de maximizar a posição central da Embraer no processo de fortalecimento da indústria brasileira de defesa e segurança no início de 2011, a Embraer Defesa e Segurança fez a aquisição de 90% do capital social da divisão de radares da OrbiSat da Amazônia S.A., representando um importante passo para aumentar a participação da Empresa no Sistema Brasileiro de Segurança. Além disso, a Embraer assinou um acordo com a AEL Sistemas, uma subsidiária da empresa israelense Elbit Systems Ltd., visando avaliar a exploração conjunta do mercado de veículos aéreos não tripulados (VANT), incluindo a potencial criação de uma empresa com participação majoritária da Embraer Defesa e Segurança para atuar nesse segmento. Dando continuidade à ampliação de seu portfólio, a Empresa adquiriu 50% do capital social da Atech Negócios em Tecnologias S.A.. Essa parceria aumentará a capacidade das empresas para o desenvolvimento de produtos e serviços na área de sistemas de comando, controle, computação, comunicações e inteligência.

5.4 Financiamentos

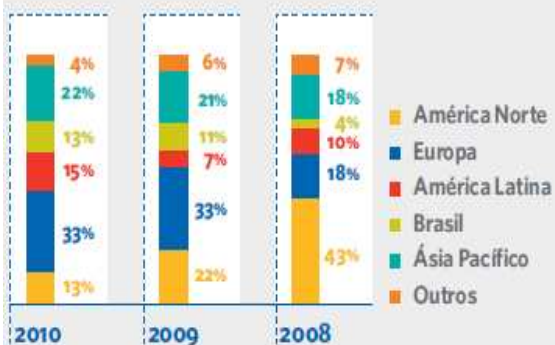
Para oferecer melhor suporte financeiro às vendas e operações, a Embraer fechou, em setembro de 2010, uma operação de crédito de US\$ 1 bilhão com um conjunto de 25 instituições financeiras internacionais, sendo as principais, BNP Paribas, Banco do Brasil, HSBC, Intesa Sanpaolo, Santander, Societé Générale e The Bank of Tokyo-Mitsubishi. Essa operação tem o objetivo principal de assegurar o acesso a recursos financeiros de curto prazo, em caso de necessidade, a taxas negociadas previamente. Esse montante ficará disponível por até dois anos em duas linhas de crédito: US\$ 400 milhões destinados ao pré-financiamento de exportações e US\$ 600 milhões para financiamento de capital de giro. O recurso poderá ser usado para saques e o prazo final para pagamento, se utilizado, é setembro de 2013. A conclusão desta operação demonstra o alto grau de credibilidade da Embraer, pois se trata de uma linha de crédito de US\$ 1 bilhão disponível para saque.

ANEXO 09 - RECEITAS E ENTREGAS DE AERONAVES

Receita por Segmento



Receita por Região



Entregas de Aeronaves por Segmento



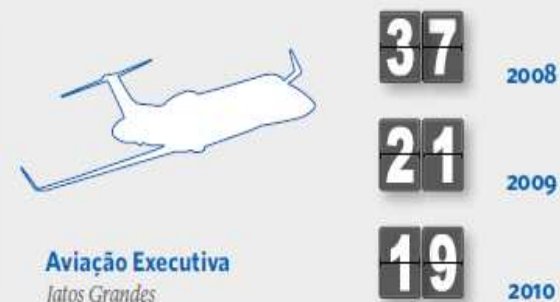
* Legacy e Lineage ** Phenom

Jatos entregues ao mercado de Defesa e Segurança são contabilizados no segmento de acordo com o modelo entregue.

Aeronaves Entregues (Unidades)



Aviação Comercial

Aviação Executiva
Jatos GrandesAviação Executiva
Jatos LevesDefesa e Segurança
Jatos Cívís

6 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O compromisso da Embraer com a construção de um futuro sustentável está estabelecido em todas as suas dimensões e fundamentado pelo seu compromisso com o Pacto Global da Organização das Nações Unidas – ONU. A Embraer apóia e participa ativamente de projetos de desenvolvimento de soluções alternativas que visam reduzir o impacto ambiental do transporte aéreo, garantindo o crescimento sustentável da indústria aeronáutica. No que tange à sua responsabilidade em preservação ambiental, a Embraer esta trabalhando em conjunto à indústria do transporte aéreo para reduzir os impactos da aviação ao meio ambiente. A meta é reduzir em 50% as emissões de gases do efeito estufa até 2050, tendo como base o ano de 2006. Para isso, a Embraer atua em diferentes frentes para o desenvolvimento de aviões mais eficientes e de biocombustíveis sustentáveis para a aviação.

6.1 Desempenho Ambiental

A gestão do desempenho ambiental na Embraer está fundamentada na conscientização e capacitação de todos os empregados, na melhoria contínua de ações sobre o tema e no monitoramento de processos, atividades e resultados previstos no Sistema Integrado de Gestão para o Meio Ambiente, Saúde, Segurança no Trabalho e Qualidade (SIG-MASSQ). Este sistema integra os dados referentes ao impacto ambiental de todas as unidades do Brasil e seus indicadores agregados; efluentes líquidos, resíduos sólidos, emissões atmosféricas, água, energia elétrica e gases de efeito estufa. A Embraer possui, desde 2002, a certificação ISO 14001, que é avaliada anualmente pela entidade certificadora BS – Quality. Além disso, desde dezembro de 2007, a Embraer promove a gestão corporativa de suas diretrizes ambientais, através do plano diretor de meio ambiente. A preservação do meio ambiente e dos recursos naturais se estende inclusive pelo atendimento irrestrito a todos os requisitos legais e normas ambientais em todos os países em que a Embraer mantém unidades ou comercializa seus produtos.

Durante o ano de 2010, a Embraer continuou a apoiar diferentes projetos de desenvolvimento do bioquerosene para a aviação através de diferentes parcerias tecnológicas, além de ser membro fundador da Aliança Brasileira para Bioquerosene de Aviação – ABRABA. A Embraer apóia o desenvolvimento e introdução dos biocombustíveis como alternativa sustentável de longo prazo à aviação. Como integrador, cabe a Empresa avaliar o impacto dos novos combustíveis em suas plataformas. O objetivo da indústria é desenvolver soluções eficazes para reduzir seu impacto ambiental e garantir a sustentabilidade do crescimento desse importante meio de transporte, através do uso de biocombustíveis sustentáveis, que não contribuam para o desflorestamento, entre outros possíveis prejuízos ao meio ambiente.

A utilização de biocombustíveis sustentáveis produzidos a partir de biomassas é fundamental para manter o crescimento da indústria de aviação em uma economia de baixa emissão de carbono. A meta é a obtenção de biocombustíveis com níveis equivalentes de qualidade, segurança de uso, custo e capacidade produtiva adequada, em relação aos combustíveis derivados de petróleo. Em diferentes regiões do mundo, empresas aéreas e fabricantes de aviões têm realizado vôos utilizando combustíveis alternativos, principalmente bioquerosene misturado ao querosene convencional de aviação, com o objetivo de demonstrar a viabilidade técnica desses combustíveis renováveis. Entre 2008 e 2010, foram realizados oito vôos de demonstração com biocombustíveis produzidos a partir de diversas matérias-primas, um dos quais, no Brasil, utilizando o pinhão-manso produzido no País.

6.2 Sistema de Gestão Ambiental

O Sistema Integrado de Gestão para o Meio Ambiente, Saúde e Segurança no Trabalho e Qualidade (SIGMASSQ) é responsável pela gestão e monitoramento dos processos relacionados ao tema, buscando sempre a melhoria contínua. A Embraer desenvolve suas atividades com foco na eficiência de seus processos e na alta qualidade em seus produtos.

Alinhada a essas diretrizes, observa as questões de saúde e segurança, qualidade de vida de seus empregados, bem como o desenvolvimento socioeconômico e o bem-estar das comunidades que se relaciona, através de programas educacionais e de melhoria da gestão de organizações da sociedade civil. Além de todas essas ações, a Embraer tem ainda a CICEA (Comissão Interna de Energia Elétrica e Água), que dissemina idéias, informações e tecnologias, visando à conscientização dos empregados quanto à necessidade de economia desses recursos.

6.3 Consumos de Energia Elétrica e Água

No Brasil, as unidades da Embraer compram energia elétrica das concessionárias de energia das regiões onde estão situadas. Em 2010, foram adquiridos 421 mil GJ. No que tange aos projetos de redução do consumo de energia, em 2010 foi feita a substituição das luminárias na unidade Faria Lima (São José dos Campos), onde 80% dessas já foram trocadas, trazendo uma economia de 16 GJ/ano. As cerca de três mil luminárias remanescentes estão sendo trocadas ainda neste ano. Outro investimento em 2011 foi a troca de 750 aparelhos de ar condicionado, que trarão uma redução no consumo de 6 GJ/ano. Além disso, outros projetos serão avaliados dentro do plano de definição das metas de ecoeficiência da Embraer.

A Embraer vem identificando e intensificando ações de redução de consumo de água em seus processos produtivos e administrativos. Em 2010, a redução do consumo chegou a 40.450 m³ nas unidades do Brasil. Essa economia foi proveniente de investimentos nos processos produtivos, instalação de torneiras temporizadas nos banheiros, com redução de até 60% no consumo de água, e implementação de projetos de reutilização de água. O consumo total de água nas unidades Brasil em 2010 foi de 564 m³ x 1000. Em 2011, tem ocorrido à continuidade desses projetos, a intensificação de estudos de melhoria, a avaliação de alternativas para a redução do consumo de água, todos esses projetos como parte do plano de definição de metas de ecoeficiência da Embraer.

6.4 Proteção da Biodiversidade

Na unidade de Gavião Peixoto, a Embraer promove a recomposição de uma área de 356,71 hectares, plantando 91 espécies de mudas nativas da região. Esse processo de recuperação ambiental está amparado pelo Projeto de Restauração Florestal aprovado pelo Departamento Estadual de Proteção de Recursos Naturais da Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo (DEPRN). A Embraer iniciou em 2009 um projeto para criação de uma Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN). A RPPN é uma unidade de conservação privada legalmente instituída pelo poder público. Trata-se de um ato voluntário do proprietário, que transfere a propriedade da terra ao Estado, porém mantém a posse da área, que passa a ser isenta do pagamento de imposto territorial. Na RPPN podem ser promovidas atividades de pesquisa científica, bem como a visita com objetivos turísticos, recreativos e educacionais, inclusive com apoio de universidades, entidades e órgãos públicos.

Neste ano de 2011, o Instituto Embraer de Educação e Pesquisa lançou o Centro Embraer de Educação Ambiental Jequitibá, que ocupa uma área de 250 mil metros quadrados, e tem seu nome em homenagem a um jequitibá com mais de 500 anos existente no local. O projeto é uma parceria com as secretarias de educação e de meio ambiente do município de São José dos Campos, universidades locais e organizações não governamentais. O objetivo é promover a conscientização ambiental dos estudantes da rede pública de ensino e contribuir com a qualificação profissional de professores e moradores da comunidade local.

A emissão de gases de efeito estufa também é preocupação na Embraer. A empresa realiza anualmente o inventário de gases de efeito estufa com o objetivo principal de validar os dados e melhorar seu processo de levantamento. Essa auditoria segue a norma ISO 14064 – Gases de Efeito Estufa. A empresa busca continuamente reduzir suas emissões através de diferentes projetos de melhoria de eficiência como redução de consumo de energia elétrica, logística interna de produtos em produção e consumo de querosene vôos técnicos e corporativos.

6.5 Efluentes e Resíduos

Os efluentes e resíduos gerados nos diversos processos produtivos são tratados com responsabilidade. No que tange aos resíduos, os principais processos geradores são: produção de material composto, tratamento de superfícies, pintura de aeronaves e usinagem de peças. Os materiais perigosos recebem cuidado especial ao serem descartados. Aproximadamente 99,3% dos resíduos perigosos das unidades no Brasil seguem para empresas que coprocessam ou reciclam o material descartado. Alguns exemplos de destinação desses resíduos são; a lama química, sobra dos tratamentos de superfície e usinagem química, é transformada nos óxidos metálicos usados em acabamento de pisos e azulejos. Latas, filtros, tecidos de limpeza e restos da tinta são utilizados em fornos de fabricação de cimento de construção civil. As lâmpadas fluorescentes descartadas são recicladas. O mercúrio que possuem é utilizado na produção de termômetros, o alumínio é reaproveitado para fazer latas e o pó químico é utilizado para fabricar cerâmica. Em relação aos efluentes industriais, as unidades, Faria Lima, Eugênio de Melo, e Botucatu realizam o descarte na rede de esgoto da concessionária, Sabesp, após tratamento próprio.

Em 2010, as unidades do Brasil geraram aproximadamente 12,8 mil toneladas de resíduos, um decréscimo de 6 % em relação a 2009. Para os materiais não perigosos, a Embraer gerou 10 mil toneladas, onde 80% são enviados para reciclagem, 3% para recuperação, 16% para aterro sanitário e 1% é enviado para compostagem. A Empresa tem como principal diretriz não enviar esses resíduos para aterros industriais.

Algumas melhorias relacionadas ao Meio Ambiente foram realizadas no último ano, como a modernização da galvanoplastia, substituição das embalagens de madeira por dispositivo retornável, otimização de rota interna e transporte de materiais e aeronaves, com redução de km percorrida e conseqüente redução na emissão de CO₂, redução do consumo de energia elétrica, redução do consumo de água, troca do aquecimento por água, por resistência seca nas rampas do refeitório.

7 CONCLUSÃO

A capacidade humana de voar é fantástica. O vôo diminui fronteiras e faz do tempo nosso aliado, aproximando pessoas e culturas. A Embraer é uma empresa global que desenvolve aeronaves e tecnologias inovadoras, pois acredita que até a ciência dar asas as pessoas, a empresa proporcionará uma melhor maneira de voar. Há 41 anos a Embraer atua para integrar o planeta pela aviação, consolidando sua marca globalmente na vanguarda da indústria aeronáutica. Este presente projeto demonstrou os princípios empresariais e as praticas de gestão desta grandiosa empresa, sendo a visão da Embraer continuar a se consolidar como uma das principais forças globais do mercado aeronáutico, sendo reconhecida pelos níveis de excelência em sua ação empresarial. O objetivo da Embraer é maximizar os seus resultados financeiros, sociais e ambientais de forma abrangente aos *stakeholders* que são seus empregados, clientes, comunidade, instituições financeiras, fornecedores, governo, acionistas e investidores. A empresa mantém em foco demonstrar as iniciativas e o compromisso com a maximização do desenvolvimento, com o foco na gestão e nos resultados, e mostrar como a Embraer mitiga os impactos causados pelas suas atividades no meio ambiente. A Embraer se posicionou adequadamente ao longo de 2010 e resultados significativos foram alcançados. A maior parte dos objetivos empresariais, metas operacionais e de desempenho econômico financeiro foram cumpridas ou superadas, além dos diversos objetivos de programas em desenvolvimento, A alteração da razão social para Embraer S.A. ampliou o escopo de negócio da Empresa, criando oportunidades de diversificação e de crescimento sustentável. Os constantes esforços promovidos principalmente nas operações industriais contribuíram positivamente para a melhoria da produtividade e manutenção dos valores de margem bruta. Este projeto foca objetivos que a Embraer terá para a maximização de seu valor, entre os quais, o avanço tecnológico não pode jamais ser interrompido, tecnologia e eficiência são essências para que os negócios permaneçam constantes. A Embraer deve continuar o investimento em sua presença global para oferecer produtos e serviços adequados às necessidades dos clientes e dos mercados, aumentando o valor de suas ações, e buscando a melhora continua das praticas ambientais, sempre com base nos preceitos da integridade de comportamento para garantir sua perpetuidade.

08 REFERÊNCIAS

EMBRAER. **Linha do Tempo**, 2011, disponível em <http://www.centrohistoricoembraer.com.br/Default.htm?version=5.2#LinhaDoTempo%3E>, acessado, 03/10/2011.

EMBRAER. **Relatórios Anuais**, 2011, disponível em <http://ri.embraer.com.br/Embraer/default.aspx?linguagem=pt>, acessado, 04/10/2011.

EMBRAER. **Central de Resultados**, 2011, disponível em http://ri.embraer.com.br/Embraer/ListResultados.aspx?id_canal=yIPU+SWBRqiRmJwFawb/Dg==&id_canalpai=X0lmtSzf1Ylj+3dNO2ZyuQ, acessado, 05/10/2011.

REVISTA FATOR. **Embraer é Líder Setorial do (DJSI)**, 2011, disponível em http://www.revistafator.com.br/ver_noticia.php?not=172523, acessado, 06/10/2011

VEJA. **Embraer e GE fecham contrato para mais seis E-Jets**, 2011, disponível em <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/embraer-e-ge-fecham-contrato-para-mais-seis-e-jets>, acessado, 06/10/2011.

EMBRAER. **Embraer cria unidade de Defesa e Segurança**, 2011, disponível em <http://www.embraer.com/pt-BR/ImprensaEventos/Press-releases/noticias/Paginas/EMBRAER-CRIA-UNIDADE-EMPRESARIAL-DEDICADA-AO-MERCADO-DE.aspx>, acessado, 10/10/2011.

GLOBO.com. **Embraer compra divisão de radares da Orbisat**, 2011, disponível em, <http://g1.globo.com/economia/noticia/2011/03/embraer-paga-r285mi-por-fatia-de-divisao-de-radares-da-orbisat-2.html>, acessado, 10/10/2011.

EXAME.com **Embraer, operação de crédito de US\$ 1 bilhão**, 2011, disponível, <http://exame.abril.com.br/negocios/empresas/noticias/embraer-fecha-operacao-credito-us-1-bilhao-594930>, acessado, 12/10/2011.