

A Instalação da Renault, Chrysler e Audi em Curitiba¹

Ana Lucia Guedes

Resumo

A atração de investimento direto estrangeiro (IDE) tornou-se ponto central da política econômica do governo brasileiro nos anos 1990. Com base na política de liberalização, desregulamentação e privatização, o Brasil consegue aumentar substancialmente os fluxos de IDE – os investimentos concentram-se em grande parte no setor automotivo. A alta proteção governamental a esse setor atua como poderoso fator de atração para os IDE. Essa proteção torna-se transparente com a edição do “Novo Regime Automotivo”, em 1995, o primeiro esboço de política industrial elaborado pelo Estado nos anos 1990. No Paraná, a Renault inicia suas atividades na região metropolitana em 1996; a Audi, em 1997; e a Chrysler, em 1998. O Governo do Estado concede a todas benefícios fiscais, como a isenção de impostos, o que gerou críticas por parte da mídia e do movimento ambiental. Este caso descreve a atração e instalação das montadoras com foco no âmbito das relações governo-empresa e nas relações de ambos com ambientalistas e sindicatos.

Palavras-chave

Setor Automotivo. Investimento Estrangeiro. Barganha Governo-Empresa.

Abstract

The attraction of foreign direct investment (FDI) became a key issue of the economic policy of the Brazilian government in the 1990's. Based on the liberalization policy, deregulation and privatization, Brazil achieved a substantial increase of FDI inflows and investments were concentrated mainly in automotive sector. The high governmental protection to this sector worked as a powerful attraction determinant for FDI. This protection became transparent with the edition of the ‘New Automotive Regime’, in 1995, the first draft of industrial policy elaborated by the State in the 1990's. In the specific case of Paraná, Renault started its activities in the metropolitan area in 1996, Audi in 1997 and Chrysler in 1998. The state government conceded

fiscal benefits, such as tax exemption, what resulted in criticism from the media and environmental movement. This case describes the attraction and start-up of the car manufacturing plants in the government-company domain, and on the relations of both worker union and environmentalists.

Keyword Automotive Sector. Foreign Investment. Government-Company Bargain.

INTRODUÇÃO

O setor automobilístico é o mais representativo da presença de empresas multinacionais. Primeiro porque foi essa indústria que contribuiu para a concentração de capital e sua multinacionalização. Pode-se afirmar que 90% de todos os automóveis produzidos no mundo saem de fábricas pertencentes a dez gigantescas multinacionais espalhadas pelos cinco continentes.² A indústria automobilística continua sendo uma grande atividade industrial, com aproximadamente 50 milhões de novos veículos produzidos por ano.

Além disso, é responsável por aproximadamente 11% do Produto Interno Bruto (PIB) e pela geração de mais de 700 mil empregos diretos e indiretos no Brasil (dados de 2001). Esses fatos têm despertado frequentes discussões sobre sua competitividade diante da concorrência internacional, sobre as condições necessárias para a manutenção do crescimento do mercado interno e sobre políticas e ações necessárias para a melhoria relativa de sua posição na indústria como um todo, em termos de escala, preços e tecnologias. O Brasil reúne condições para, num curto espaço de tempo, ocupar uma posição no topo do *ranking* mundial de produtores de veículos.

No setor automotivo, entre os incentivos que as grandes empresas vêm recebendo para alocar seus novos investimentos, destacam-se renúncia fiscal, deferimento de impostos, crédito fácil e farto, obras de infraestrutura e doações governamentais que estão praticamente financiando novas fábricas. As corporações automobilísticas tornaram-se, na segunda metade dos anos de 1990, os mais cobiçados objetos de desejo de governos e municípios, os quais, para atrai-las, multiplicam seus lances na tentativa de interferir em suas diretorias sobre decisões de alocação de novos investimentos.

Embora as negociações entre as montadoras e os estados tenham assumido formas distintas, os acordos apresentam-se como variações em torno de um mesmo tema. Em contrapartida ao estabelecimento de uma nova planta automotiva em seu território, os estados e os municípios oferecem uma série de incentivos que incluem, invariavelmente, os seguintes pontos: (a) doação de terrenos para a instalação da planta ou, no mínimo, de grande parte dela; (b) fornecimento de infraestrutura para a preparação da área, incluindo a infraestrutura

viária e logística, ligações ferroviárias e o desenvolvimento dos terminais portuários; (c) isenção de impostos estaduais e locais, incluindo taxas locais, por períodos de dez anos; (d) concessão de empréstimos pelo estado a taxas muito inferiores às do mercado; e (e) criação de uma série de cauções e garantias estatais, financeiras e legais.

A atração de investimento direto estrangeiro (IDE) tornou-se peça chave para a política econômica do governo brasileiro nos anos 1990. Uma espécie de passaporte capaz de permitir o ingresso no mundo produtivo de alta competitividade e de crescente capacidade exportadora. Com base na política de abertura da economia, desregulamentação e programas de privatização, o Brasil conseguiu aumentar substancialmente o ingresso de IDE.

No setor industrial, os investimentos concentram-se, em grande parte, no segmento automotivo. A relativa estabilidade econômica e a liberalização dos fluxos de capitais, somadas à alta proteção governamental a esse setor, atuaram como um ímã poderoso para as inversões externas. Essa proteção torna-se transparente com a edição do “Novo Regime Automotivo”, em 1995, primeiro esboço de política industrial elaborado pelo Estado nos anos 1990.

No Paraná, as montadoras iniciaram suas atividades na região metropolitana de Curitiba, aproximadamente no mesmo período. A Renault iniciou em 1996; a Audi, em 1997; e a Chrysler, em 1998. A todas essas, o Governo do Estado concedeu benefícios fiscais como a isenção de impostos, o que gerou críticas por parte de alguns segmentos da mídia e do movimento ambiental. Cabe destacar que o Governo do Estado dificultou o acesso ao protocolo de intenções assinado com a Chrysler, alegando segredo de Estado, assim como havia feito com o protocolo da Renault e da Audi.

Na opinião de representantes do governo, a vinda das montadoras ao Paraná transformou a região de Curitiba num polo de produção e comercialização de veículos. No entanto, houve dificuldade de contratação de mão de obra especializada, o que exigiu da Renault e da Audi o treinamento de pessoas para formação dos técnicos da linha de montagem. Adicionalmente, o caso Audi aponta outra carência do estado, a falta de empresas para a reciclagem e destino final de resíduos.

As montadoras estão localizadas em distintos municípios da região metropolitana de Curitiba. A Renault está situada no Distrito Industrial de São José dos Pinhais, no leste metropolitano de Curitiba; a Audi, no distrito de Campo Largo da Roseira; e a Chrysler estava situada no município de Campo Largo. Assim, a atração e instalação de IDE nessa região combinam duas questões estratégicas no âmbito das relações governo-empresa: (a) a estratégia corporativa em termos de mercado, e (b) a política governamental de desenvolvimento de outros municípios da região metropolitana de Curitiba.

O PERÍODO PRÉ-INSTALAÇÃO

A Posição do Governo

Em correspondência ao programa que regula a concessão de incentivos fiscais no estado – o chamado “Paraná mais Empregos” –, especialmente usado para atrair IDE, a fábrica da Renault gerou cerca de 2 mil empregos diretos, com estimativa de 10 a 15 mil empregos indiretos. Foram previstos investimentos de US\$ 670 milhões na primeira fase e de US\$ 330 milhões na segunda fase. Adicionalmente, os investimentos dos fornecedores na região foram estimados em aproximadamente US\$ 230 milhões.

O acordo com o Governo do Estado do Paraná foi oficializado em 12 de março de 1996. Sua principal característica foi a consolidação do acirramento da guerra fiscal no país. Além de associar-se à montadora, responsabilizando-se por 40% do total de investimentos, o governo ofereceu infraestrutura, malha rodoviária e ferroviária, aeroporto internacional e o Porto de Paranaguá, localizado a 60 km da fábrica. Além disso, ofereceu outros bens públicos, tais como um elevado nível de qualidade de vida e disponibilidade de mão de obra qualificada.

O governo estadual ofereceu dez anos de isenção total do ICMS para a Chrysler. A mídia local criticou o governo por isso e pela isenção dos impostos alfandegários, bem como pela oferta de infraestrutura e acesso aos recursos do Fundo de Desenvolvimento Econômico do Estado. O pacote de benefícios equivalia a duas vezes o investimento feito pela Chrysler, sem considerar o prazo de dez anos para pagar os impostos. O governo dificultou o acesso ao protocolo de intenções alegando segredo de Estado, assim como havia feito com o protocolo da Renault e da Audi.

Ainda no âmbito de governo estadual, cabe destacar que o cumprimento das exigências legais quanto à realização de estudos de impactos ambientais foi questionado pelas autoridades ambientais no caso da Chrysler e da Renault. No que se refere à Audi, não houve problemas ou impedimentos ambientais para a instalação da nova unidade.

No caso da Renault, apontou-se ilegalidade em virtude de não terem sido apresentados um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e um Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA). Com relação ao EIA/RIMA do Distrito Industrial de São José dos Pinhais, é interessante notar que não há qualquer referência à instalação da Renault e ao fato de o distrito estar localizado numa área legalmente definida como de proteção ambiental. Houve, ainda, proibição por parte do Ministério Público de instalação de tratamento de efluentes na planta da Renault por estar numa área de mananciais. Havia a previsão de construção de uma elevatória para encaminhar os efluentes à Empresa de Saneamento (Sanepar), mas a obra também foi embargada.

A Posição dos Sindicatos

Verificou-se, no caso da instalação da Audi, a existência de outra versão, além daquela

oficialmente divulgada pelo governo do Paraná, para a atração de IDE, com conteúdo menos crítico do que nos outros dois casos – Renault e Chrysler. Em janeiro de 1999, dia da inauguração da planta da Audi, representantes de sindicatos organizaram um ato público de protesto. Eles denunciavam a falta de medidas de segurança durante a construção da planta e o descumprimento de direitos trabalhistas por parte das empreiteiras contratadas pela empresa.

Além da oferta de postos de trabalho para mão de obra qualificada na indústria mecânica, deveria haver considerável incremento nos setores de construção civil, de serviços e comércio, incluindo novos supermercados e *shoppings*.

De fato, o argumento central da geração de empregos tornou-se problemático. A Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo realizou estudos sobre os efeitos da instalação da Renault na economia de Curitiba. Concluiu-se que a fábrica provocaria uma reação em cadeia nos ramos de autopeças, material de transporte, metalurgia e mecânica, na produção de materiais plásticos e elétricos, borracha e vidro. A Renault deveria absorver mais de 2 mil empregos diretos e dar preferência à mão de obra local. No entanto, as flutuações de mercado não previstas pelas partes impediram que a meta fosse alcançada. Ademais, houve dificuldade para contratar mão de obra especializada, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba, por se tratar de um estado concentrado historicamente em atividades agrícolas.

A Posição dos Ambientalistas

O RIMA apresentado pela Universidade Livre do Meio Ambiente (Unilivre), em 3 de março de 1996, foi questionado pelos técnicos do Instituto Ambiental do Paraná (IAP), órgão do estado responsável pelo licenciamento ambiental do Distrito Industrial de São José dos Pinhais. O levantamento feito pela Unilivre relata que a área do distrito, constituída de mananciais, está degradada devido ao assoreamento de rios, às invasões e à ocupação desordenada do solo.

O Movimento Rede Verde, composto por mais de sessenta representantes de organizações não governamentais (ONGs) ambientalistas dos países do Mercosul, manifestou-se contra a instalação da fábrica da Renault em área de mananciais. Um documento foi enviado aos presidentes desses países, às autoridades e ao presidente da Renault. Segundo o Partido Verde, o RIMA deveria ser reprovado por não apresentar conclusões no sentido de recomendar ou não a instalação da fábrica numa área de mananciais protegida por lei.

Em contraste com o ‘discurso oficial’ do Governo do Estado e da Renault, os ambientalistas tinham questionamentos sérios quanto ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e ao RIMA apresentados pela Unilivre (entidade não governamental criada pelo governo para prestar consultoria na área ambiental). Havia um número considerável de questões críticas. Primeiro, a área não era indicada para abrigar fábricas, porque havia sido instituída, pelo Decreto Estadual 2964/80, como Área de Preservação Ambiental, por ser uma região de mananciais responsável pelo abastecimento de água dos habitantes da região metropolitana

de Curitiba. Segundo, a inclusão da montadora da Renault no projeto do Distrito Industrial de São José dos Pinhais poderia não passar pelos critérios legais de instalação. A Renault nunca chegou a apresentar um EIA-RIMA próprio. No entanto, o Secretário da Indústria e Comércio de São José dos Pinhais informou que o levantamento da Unilivre mostrou que a área de mananciais estava degradada devido ao assoreamento de rios, às invasões e à ocupação desordenada do solo. Alegou, ainda, que o distrito industrial poderia vir a resgatar o ambiente degradado.

No Dia Internacional da Água, 22 de março de 1996, o Partido Verde, junto com as ONGs Mater Natura, GEP e Liga Ambiental, distribuiu 5 mil copos de água e panfletos com a Declaração Universal dos Direitos da Água. Os manifestantes alertaram que o Governo do Estado autorizou a Renault a se instalar em área de manancial. A área de preservação ambiental, responsável pelo abastecimento de água de milhões de habitantes, não era indicada para abrigar fábricas. Devido a esse fato, a Renault não deveria passar pelos critérios legais de instalação.

De acordo com os ambientalistas da Rede Verde, o governo estadual não mediu esforços para trazer a montadora ao Paraná. Além de se tornar sócio da empresa, concedeu isenção de impostos por onze anos, manteve documentos públicos em segredo, descumpriu normas do Conselho Nacional do Meio Ambiente, desobedeceu a própria legislação estadual e alterou o Decreto 2964/80 para retirar da área de manancial o terreno onde a fábrica decidiu se instalar. Os ambientalistas destacavam que a recorrente justificativa do governo de que “a fábrica geraria empregos” não atendia aos requisitos de sustentabilidade.

Em decorrência da instalação da Renault, o termo “efeito Renault” foi adotado pelas ONGs ambientais como forma de protesto contra a liberação de uma área de mananciais para fins industriais. Para os ambientalistas, tal decisão colocou em risco o abastecimento de água da região metropolitana de Curitiba. Mais especificamente, alegam que a legislação ambiental perdeu a credibilidade em virtude de uma guerra fiscal entre municípios baseada na ilusão da geração de empregos.

A Posição dos Acadêmicos

A instalação da Renault e da Audi beneficia empresas nacionais e estrangeiras pelas oportunidades de negócios na região metropolitana de Curitiba. Localmente, houve expansão do mercado e internacionalização da população, o que resulta numa gradativa mudança cultural. Todas essas transformações geram novos interesses, investimentos, tecnologia, bem como o aumento no número de profissionais liberais e prestadores de serviços na região. Para o setor imobiliário, os resultados da atração de investimentos foram positivos, com aumento da demanda e dos preços.

Os automóveis produzidos pelo polo automotivo do Paraná assumiram o posto de principal produto de exportação do estado. Se, por um lado, o crescimento econômico é positivo, por outro, o aumento da população gera uma série de problemas urbanos. Problemas antes restritos ao município de Curitiba ocorrem agora em toda a região metropolitana, como, por

exemplo, o aumento da violência.

É importante notar que, apesar da mobilização de ambientalistas e sindicatos ao longo do processo de instalação das montadoras, o Governo do Estado saiu vitorioso em sua estratégia de atrair IDE para a região. Os danos ambientais e sociais da implementação de tal estratégia devem ser mais profundamente investigados.

A INSTALAÇÃO

A Renault

A história da Renault do Brasil começou em 28 de julho de 1995, quando o Presidente do Grupo Renault anuncia em Paris o projeto de implantação de uma fábrica. A equipe chegou ao país em outubro de 1995 para escolha do local de instalação. Após estudos, análises e negociações, a empresa decidiu-se pela cidade de São José dos Pinhais, no Paraná.

Em 1º de outubro de 1996, foram iniciados os trabalhos de terraplanagem da nova planta. No dia 25 de agosto de 1998, os funcionários comemoraram a produção dos primeiros veículos para teste de instalações da fábrica. Em sua estratégia de crescimento desde 1995, a Renault outorgou prioridade ao Brasil e ao Mercosul, visto que representavam um dos polos de crescimento nas vendas de automóveis.

Em 4 de dezembro de 1998, foi inaugurada a Fábrica Ayrton Senna, com uma área total de 2.500.000 m², e área construída de 105.000 m². Dada a importância política e pública do empreendimento, entre os presentes estavam: o Ministro de Comércio Exterior da França, o Governador do Estado do Paraná e o Presidente da República. A capacidade estimada para a Fase 1 é de 120 veículos por ano, com três turnos de produção, seis dias por semana. A fábrica gerou cerca de 2 mil empregos diretos, com a estimativa de 10 a 15 mil empregos indiretos. Foram previstos investimentos de US\$ 670 milhões na Fase 1 e de US\$ 330 milhões na Fase 2. Além disso, os investimentos de fornecedores na região podem chegar a aproximadamente US\$ 230 milhões.

A empresa afirma dar preferência à mão de obra do Paraná com objetivo de manter os custos baixos. Porém, um dos problemas enfrentados pela montadora foi a falta de mão de obra especializada, visto que o Paraná era um estado essencialmente agrícola. A solução encontrada foi formar pessoas por meio de convênios com o Serviço Nacional da Indústria (SENAI) e Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET).

A Chrysler

A Chrysler inaugurou sua fábrica na região de Campo Largo, Paraná, no dia 7 de julho de 1998, com a expectativa de auxiliar o município a enfrentar a crise no setor cerâmico. A fábrica possuía uma capacidade para montar 15 mil unidades de veículos por ano e gerar 400 empregos diretos, com previsão de investimentos de US\$ 315 milhões.

Como no caso Renault, os ambientalistas questionaram o EIA-RIMA; mais especificamente, a qualidade da água e do ar e os controles de enchente. Esta planta, com capacidade de 15 mil automóveis por ano e a criação de quatrocentos empregos diretos, representava investimentos de aproximadamente US\$ 315 milhões. O Governo do Estado concedeu, com objetivo de atrair o investimento, dez anos de isenção de impostos.

Parte da mídia local denunciou que o governo concedeu isenção de impostos e tarifas por dez anos, além de fornecer infraestrutura e acesso aos recursos do fundo estadual para desenvolvimento econômico. O investimento feito pelo Governo do Estado acabou por ser o dobro do valor empregado pela Chrysler. A mídia também declarou que, em vinte anos, a fábrica, obsoleta em termos tecnológicos, poderia ser fechada e que outro país anfitrião seria inevitavelmente selecionado para a nova planta. Assim como no caso Renault, o governo negou acesso ao acordo com a Chrysler sob a alegação de confidencialidade. Em 2000, a Chrysler fez um novo investimento de aproximadamente US\$ 20 milhões nesta planta.

A Audi

Em janeiro de 1997, técnicos instalaram-se em São José dos Pinhais para analisar a área e os impactos que a fábrica causaria. Na construção da nova unidade, foram envolvidas 33 companhias do Paraná sob a liderança da Cesbe S. A. Engenharia e Empreendimentos. Na inauguração da unidade da Audi, vários sindicatos realizaram um ato público no centro de Curitiba. Além da falta de segurança no canteiro de obras, os manifestantes destacaram o desrespeito aos direitos trabalhistas por parte da empreiteira e subempreiteiras.

A previsão inicial de investimento era de R\$ 750 milhões para a produção de 140 mil veículos por ano. O *site* da Volkswagen divulga as inovações tecnológicas de sua unidade em São José dos Pinhais. Assim, a instalação da fábrica significa uma nova etapa para o setor automobilístico nacional, o qual passa a produzir modelos de última geração, com tecnologia e demanda globais. A princípio, a fabricação dos carros Audi A3 e o novo Golf abasteceriam o mercado nacional, apesar de haver demanda de exportação para a Argentina.

A unidade da Audi/Volkswagen apresenta inovações tecnológicas como o singular “*layout*” em forma de “Y” de sua fábrica. A soldagem das carrocerias dos modelos Golf e Audi A3 é feita a laser por robôs e a pintura dos automóveis, com tinta à base de água, o que reduz os danos ambientais e ocupacionais.

A nova unidade da Audi gerou 2.600 empregos diretos e 10.000 indiretos. Porém, em setembro de 2001, foi lançado um programa de demissão voluntária. Os funcionários que aderiram receberam 40% do valor do salário por ano trabalhado mais três meses de assistência médica. A decisão deveu-se ao fechamento do terceiro turno de trabalho, no qual atuavam 605 trabalhadores. Tal mudança foi provocada pela queda das vendas no mercado brasileiro em decorrência da previsão de recessão mundial.

O PÓS-INSTALAÇÃO

Os Impactos Socioambientais da Renault

Práticas Ambientais

A política ambiental corporativa criada em 1992 delimita os principais eixos ambientais do grupo. Cada unidade no mundo tem sua política ambiental local por exigência da norma ISO 14001. Assim, a política local está de acordo com a política corporativa e com o local da operação.

Os parâmetros são sempre os mesmos: cumprir a legislação, atender a demanda de comunicação do consumidor ou da vizinhança, efetuar atividades de análise de impactos ambientais. No entanto, saúde ocupacional está desvinculada da área de meio ambiente. Desde a sua instalação até 2002, não houve nenhum incidente significativo ambiental envolvendo a operação Renault no Brasil.

A empresa não encontrou dificuldades no cumprimento das leis ambientais que foram seguidas para implantação da unidade. A fábrica de motores, por exemplo, não gera efluente, pois regenera internamente todo o resíduo. É feito um monitoramento da legislação ambiental e dos projetos de lei que estão tramitando nos níveis municipal, estadual e federal.

Programas de gestão ambiental adotados pelas três fábricas visam a questões como redução do consumo de água, energia e papel. Em paralelo, algumas ações isoladas, como em 2001: 10 mil árvores e 5.500 araucárias foram plantadas dentro do complexo, sem nenhum vínculo com projeto externo.

Os fornecedores participam dessas ações, mas o mesmo não ocorre por parte da prefeitura e da comunidade. A Renault acredita estar modificando os hábitos dos funcionários uma vez que estes apliquem em casa o que aprendem na fábrica.

Mais especificamente, a participação dos fornecedores nos programas ambientais da empresa ocorre em virtude de todos dentro do complexo serem treinados na política e nos procedimentos ambientais. Eles seguem as normas da empresa como exigências contratuais. Cabe destacar que não há resistência por parte deles, no entanto, o grande problema está no comprometimento de funcionários de terceiros dentro do complexo industrial. Isso demanda um trabalho de conscientização e treinamento e alguns momentos de pressão. A Renault possui vínculos com empresas estrangeiras e nacionais entre as fornecedoras de peças, empresas estrangeiras fornecedoras de alimento e empresa nacional de limpeza.

Empresas como a Renault afirmam ter uma grande preocupação ambiental e esperam incorporar isto como um aspecto cultural dentro do grupo. O foco da gestão ambiental está nas unidades fabris do grupo, por isso o campo de ação é limitado. Mesmo assim, em 2001, 100% dos consumidores de veículos Renault receberam, por mala direta, informações sobre questões ambientais referentes à tecnologia do produto.

A Renault afirma não ter havido problemas no decorrer da instalação que causassem algum

tipo de manifestação contra a empresa. Então, o impacto é positivo para o Estado em termos de geração de emprego e de receita.

A certificação ISO 14001 é a consequência do processo de gestão ambiental dentro do complexo. Surgiu não só como um sistema de gestão, mas também como demonstração para os acionistas e para o grupo. Empresas com várias unidades precisam de um parâmetro de comparação, sendo a ISO 14001 um parâmetro mundial. A fábrica iniciou o processo há três anos e foi certificada em março de 2002, demonstrando ter um sistema de gestão ambiental comprovado por um órgão certificador. Atualmente, em todos os *folders* de veículos Renault, consta a informação de certificação.

A divulgação dos resultados da política ambiental está disponível para quem solicitar. A empresa está revendo o *site* da Renault do Brasil com o objetivo de incluir informações sobre a política corporativa do complexo Ayrton Senna. O que havia no *site* relacionava-se à tecnologia ambiental em produtos e não especificamente às práticas ambientais da Renault.

A empresa afirma que a fábrica foi projetada tendo por base a preservação da vegetação existente e com a preocupação de causar o mínimo de impacto ambiental. Após a inauguração da fábrica, a preservação ambiental foi intensificada por meio da reciclagem dos resíduos gerados na fabricação dos automóveis. Atualmente, a Renault recicla 93% de seus resíduos, incluindo metais, plásticos e papel. A fábrica – pioneira em tal ação dentro do Grupo Renault no mundo – possui um sistema de pintura à base de água que utiliza menos solvente. A empresa possui, ainda, um sistema de pré-tratamento de efluentes e bacias de contenção de água pluvial.

A fábrica foi certificada por instituto francês na *International Standardization Organization* (ISO) série 14001. O certificado reconhece que o desenho da fábrica oferece infraestrutura para proteção ambiental e identificação do impacto dos resíduos industriais. Os fornecedores instalados no complexo seguem o padrão mundial da Renault de preservação ambiental.

Práticas Sociais

O que a empresa pratica, em termos de responsabilidade social, não está vinculado à coordenação de meio ambiente. Para promover o desenvolvimento da comunidade, a Renault investe em políticas educacionais. A empresa realiza ações na área esportiva, como o patrocínio do clube de futebol Malutron, de Curitiba, o primeiro clube-empresa do Brasil.

A Renault apoia a Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e contribui para o Instituto Ethos. São utilizados recursos em programas que promovem os direitos das crianças e dos adolescentes, bem como são adotadas práticas de responsabilidade social e de qualidade ética das relações entre as empresas e a sociedade. A Renault declara ainda seu interesse em participar de projetos da Fundação SOS Mata Atlântica, cujo objetivo é preservar matas nativas da região.

No nível local, a Renault participa do projeto “Criança.Net” da Secretaria de Educação de

São José dos Pinhais, o qual visa fomentar o ensino de informática nas escolas de primeiro grau do município. Foram doados, aproximadamente, dezenove computadores para a criação de centros de formação com capacidade de atender novecentas pessoas por mês.

Os Impactos Socioambientais da Audi

Práticas Ambientais

A unidade da Audi de Curitiba atende à política ambiental mundial, a qual declara a responsabilidade da empresa com as futuras gerações e com a preservação dos recursos naturais. A política ambiental estabelecida em 1995 compreende onze princípios para proteção ambiental relacionados à produção em todas as unidades da Audi. A implantação desses princípios deve adaptar-se às condições e disponibilidades locais.

A gestão ambiental da unidade economizou 20% no custo do gás consumido ao substituir o GLP por gás natural. No consumo de energia elétrica, houve redução de 26% e de 19% de água potável. A empresa afirma que aproximadamente 9 mil árvores (algumas espécies frutíferas) foram plantadas na fábrica na primeira fase de reflorestamento. A segunda fase prevê o plantio de mais 5 mil mudas em 2003. De acordo com o monitoramento, a operação da fábrica não causa impactos negativos à fauna da região.

O grupo tem uma política ambiental e as diretrizes ambientais de cada planta se repetem, apesar de não estarem disponíveis no *site* da empresa. Uma publicação interna iniciada em 2000 apresenta reportagens sobre práticas ambientais tais como controle do solo, ar, água, ruído e condições de trabalho das pessoas. Ficou estabelecido entre 2003 e 2020 o prazo para que todas as empresas Volkswagen tenham a certificação ISO 14.000.

A unidade do Paraná está em processo de preparação para certificação ainda em 2002. Essa unidade possui uma orientação especial, baseada em estudos ambientais, quanto ao fato de o ruído da fábrica estar afetando a comunidade. Não se trata de exigência legal, mas de a empresa ter assumido o compromisso de fazer esse controle. O informante afirma que existe controle de águas subterrâneas e de águas superficiais (necessidade indicada no EIA/RIMA). Além das medições da fábrica, são feitas análises mensais do ar na área ao redor da fábrica. Há cinco anos a fauna no entorno da fábrica vem sendo estudada para que se verifiquem os impactos. Essas medidas não estão nas diretrizes gerais.

Como todas as precauções com relação aos resíduos e efluentes foram tomadas, não houve incidente envolvendo questões ambientais ou de segurança na instalação da unidade. O tratamento dos efluentes, tanto industriais como sanitários, estão de acordo com a legislação federal e estadual. Há vistorias anuais e a fábrica está dentro das normas.

A unidade monitora os fornecedores e produtores de matérias-primas quanto à disposição de resíduos, coleta e transporte. A logomarca da Audi/Volkswagen está presente em todos os produtos dos fornecedores, portanto, há uma preocupação em preservar esse nome. A unidade possui fornecedores nacionais e estrangeiros, embora boa parte da matéria-prima

seja importada. Apesar de ter havido alguma resistência dos fornecedores quanto às questões ambientais, atualmente todos estão inseridos em programas ambientais e de conservação de energia.

Recentemente, a empresa obteve informações do IAP a respeito da alteração do tratamento de efluentes pela Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar). A estação é própria da fábrica, mas a Sanepar foi contratada para operar com um contrato de três anos, com vencimento em 2002. A Sanepar, como operadora, tem de atender à legislação do Conama nº 20 a respeito de efluentes, bem como as exigências do IAP.

A empresa não encontrou dificuldade no cumprimento da legislação ambiental brasileira. Na etapa de construção, todos os itens foram incorporados para atender às exigências legais à construção da estação.

A empresa declara que não existem projetos ambientais que envolvam a comunidade. Seu objetivo é certificar os fornecedores, daí não haver projeto ambiental com participação da sociedade. Apesar disso, foi feito um programa de reflorestamento na área interna, com 15.000 árvores plantadas. Quando a fábrica se instalou, embora parte da área estivesse desmatada, houve preservação das áreas de mata nativa.

Não houve resistência por parte dos funcionários com relação à questão ambiental. Segundo o respondente, tal situação torna-se mais fácil numa fábrica nova. Na verdade, há cooperação dos funcionários na área de reciclagem. No entanto, os custos são altos para eliminação dos resíduos devido à escassez de fornecedores que se enquadrem dentro das exigências ambientais da fábrica. Como no Paraná não há uma política industrial nessa área, é preciso recorrer a empresas de outros estados para tratamento e recuperação de resíduos. O respondente ressalta que a empresa reluta em levar lixo de um estado para outro, porque não faz parte da política corporativa e pode gerar manchetes negativas.

A questão ambiental é divulgada internamente e a empresa prepara-se para uma melhor divulgação externa. No ano passado, a fábrica participou do primeiro concurso, no Paraná, sobre meio ambiente e obteve o terceiro lugar.

Com relação ao impacto da vinda das montadoras, o respondente declarou que, juntamente com a Renault, elas modificaram a economia da região de São José e Curitiba. Os vários fornecedores de Campo Largo, Balsa Nova e outras regiões da área metropolitana de Curitiba geraram um grande crescimento. A fábrica foi a maior exportadora de veículos e o estado arrecadou com a exportação de produtos industrializados. Como o Paraná foi o maior estado exportador do Brasil em 2001, houve, então, um grande impulso na área industrial.

Práticas Sociais

A montadora mostra sua preocupação com os funcionários, por isso promove campanhas de orientação, tais como: (a) higiene bucal; (b) conservação de energia; e (c) semana interna de

prevenção de acidentes de trabalho.

A empresa faz contribuições para instituições de caridade e organizações educacionais. Adicionalmente, proporciona suporte financeiro a organizações sem fins lucrativos que prestem serviços à comunidade empresarial. Tais situações devem estar baseadas num dos princípios corporativos que estimulam tais práticas. De acordo com a empresa, o nível de apoio à comunidade deverá refletir em boa imagem e benefício às atividades da empresa naquela comunidade.

Há o objetivo de fazer da marca Volkswagen uma referência em responsabilidade social voltada para a melhoria da qualidade do ensino fundamental até 2005. O público alvo dessa ação da empresa no Brasil são crianças e jovens carentes. Entre os projetos da Audi na região metropolitana de Curitiba, destacam-se: (1) programa de doações e (2) projeto Social Amenor. Em âmbito nacional, há, ainda, outros projetos da Volkswagen, tais como os programas de incentivo à educação dos empregados; de orientação profissional para filhos de empregados; de educação para o trabalho; de volta às aulas; de alfabetização solidária; de evolução para requalificar ex-funcionários; os projetos Formare de cursos profissionalizantes; Minha Vida Escolar; Lobo Guará (finalista do prêmio Eco 2001); Uma Hora Para O Futuro; campanhas Mc Dia Feliz para combate ao câncer infantil; e revisão solidária para Natal Sem Fome.

A política da Audi com relação à comunidade estava sendo preparada em 2002 e seria divulgada no *site* da empresa. Desde a instalação da unidade em São José dos Pinhais, houve, por parte da diretoria (local e corporativa), uma preocupação com relação à comunidade. Há um compromisso de trazer benefícios para a sociedade em cuja localidade está instalada a fábrica. Desde o início, o foco esteve nas crianças da região. Visando a crianças carentes do município de São José dos Pinhais, o projeto social começou a visitar escolas e creches municipais da região para detectar deficiências e falhas, tanto na questão pedagógica, quanto na estrutura. O projeto, chamado Projeto Social Amenor, atende 2.000 crianças em três escolas municipais e três creches da região.

No decorrer da instalação da unidade, iniciou-se a relação com a comunidade, com a qual foram feitas reuniões por exigência do RIMA. Durante a construção empregou-se a mão de obra local, o que resultou em pequenas vilas no entorno da fábrica. A comunidade foi beneficiada em virtude de a fábrica levar a Sanepar à instalação de uma nova central de tratamento de água. O mesmo ocorreu com a energia elétrica, hoje a região tem uma subestação própria da Companhia Paranaense de Energia Elétrica (Copel) atendendo à comunidade. No transporte, uma linha regular, chamada de Audi, atende toda a comunidade.

A respondente conta que, na contratação dos funcionários, o Serviço Nacional da Indústria (Senai) participou dos testes de seleção. Como no Paraná não havia indústria automobilística, a empresa contratou funcionários para enviá-los à Alemanha para um treinamento de três meses. Não houve incentivo do governo nessa etapa. O setor administrativo concentra-se na matriz em São Paulo, já o de produção compõe-se, em sua totalidade, de paranaenses.

Os recursos para os projetos sociais são gerados pela loja no interior da fábrica, a qual vende produtos com logomarca Volkswagen a funcionários e visitantes. A empresa começou a aplicar a receita no projeto social das escolas. Apesar de ser uma ideia da diretoria, os funcionários adquirem os produtos da loja e são voluntários dos projetos. Atualmente são realizadas atividades para a comunidade, como pintura e palestras. Nas escolas, estão sendo realizadas campanhas do livro e cada funcionário é convidado a doar um livro.

O Projeto Social Amenor dedica-se, desde 1999, ao auxílio a crianças carentes da região de São José dos Pinhais. O projeto ainda mantém uma creche no bairro Uberaba, com sessenta crianças. Em março de 2001, foi criado, com a Federação Paranaense do Remo e fornecedores da fábrica, um projeto para que crianças das escolas aprendessem remo. Nas datas comemorativas, são feitas doações. Em abril de 2002, iniciou-se outro projeto, o da escolinha de futebol. A respondente ressalta que os projetos sociais da Audi/Volkswagen não envolvem doações em dinheiro, apenas benfeitorias, doações de materiais, atendimento e assistência.

Em setembro de 2001, a Audi lançou um programa de demissão voluntária devido ao encerramento do terceiro turno, o qual contava com 605 empregados. Essa decisão decorre da diminuição das vendas no mercado brasileiro, bem como da previsão de recessão mundial.

A Desmontagem da Chrysler

Em 2001, a Chrysler anunciou o fechamento da planta, encerrou contratos de trabalho com 190 empregados e assumiu débitos fiscais de aproximadamente US\$ 55 milhões. Apesar de a decisão de encerramento decorrer da reestruturação corporativa que resulta de processo de fusão/aquisição no mercado mundial, ela possui sérias implicações socioeconômicas para a localidade onde estão instaladas as unidades produtivas. Assim, a Chrysler encerrou suas atividades e deixou, entre outros, os problemas decorrentes do aumento da população, do desaquecimento do comércio para o município.

As unidades da Audi e Renault permanecem em atividade, formando um polo automotivo, mas ambas foram reestruturadas de acordo com as oscilações no mercado, o que resultou em programas de demissão voluntária.

REFERÊNCIAS

BUBA, L. **Práticas ambientais e sociais de empresas transnacionais: casos na região metropolitana de Curitiba**. 2002. 70 f. Iniciação Científica (Graduação em Administração) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Paraná, 2002.

GUEDES, A. L. M. Globalização e Interdependência: reconhecendo a importância das relações entre governos e empresas transnacionais. In: OLIVEIRA, O. M.; RI JUNIOR, A. D. (Org.). **Relações Internacionais e Interdependência: interdependência e sociedade global**. Ijuí-RS: Editora UNIJUI, 2003a.

_____. Empresas transnacionais e questões ambientais: a abordagem do realismo crítico. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 20, p. 25-42, 2003b.

_____; FARIA, A. A. Globalização e investimento direto estrangeiro: um estudo exploratório da indústria automotiva brasileira. **Revista de Sociologia e Política** (UFPR Impresso), Curitiba, v. 19, p. 55-69, 2002a.

_____. Globalisation and foreign direct investment: cases in the Brazilian automotive industry. In: BRITISH ACADEMY OF MANAGEMENT, 2002, London. BAM 2002, **Conference Proceedings**, 2002b.

NOTAS

- 1 O caso é fruto do desenvolvimento de projeto de pesquisa de iniciação científica. O relatório final está disponível em Buba (2002).
- 2 O referencial teórico, metodologia, descrição e análise dos dados referentes a estes casos podem ser encontrados em Guedes e Faria (2002a, 2002b).

Ana Lucia Guedes

Professora Adjunta do Programa de Pós-Graduação em Administração e coordenadora do Grupo de Estudos Internacionais em Administração do UNIGRANRIO. Graduada em Administração de Empresas pela Universidade Estadual de Maringá, Mestre em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Ph.D. em Relações Internacionais pela London School of Economics and Political Science e Pós-doutorado no ISEG/UTL Portugal.