



Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFPR

A ATRAÇÃO DE INDÚSTRIAS MULTINACIONAIS PARA O PÓLO AUTOMOBILÍSTICO NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA/PR: INSTALAÇÃO DA RENAULT

Claudinei Taborda da Silveira¹
Helena dos Santos Lisboa²

“Há dois lados na divisão internacional do trabalho: um em que alguns países especializaram-se em ganhar, e outro em que se especializaram a perder.”³

RESUMO

As montadoras automobilísticas têm um papel significativo na configuração da estrutura produtiva mundial e na dinâmica de desenvolvimento de um país ou região. Elas atuam como coordenadoras do arranjo espacial na formação de pólos industriais automotivos, atraindo grande número de empresas fornecedoras de peças e serviços. Assim, visando entender as causas que levam empresas multinacionais a instalarem suas linhas de produção em países periféricos como o Brasil, e ressaltar os embates de interesses envolvidos, o presente trabalho analisa a instalação da montadora francesa Renault no município de São José dos Pinhais, estado do Paraná, avaliando as “linhas” e “entrelinha” que constam nos acordos firmados. Para tanto, buscou-se elementos para uma reflexão sobre as causas que levaram a instalação da Renault, tanto por fatores de ordem mundial, tais como a saturação da demanda mundial; proximidade com novos e ascendentes grandes mercados de consumo; como também ligados as políticas públicas, exemplificada pela isenção de impostos, menor rigor na legislação ambiental, concessões de benefícios fiscais e tributários. Verificou-se que as políticas públicas são causas preponderantes para a escolha de instalação dessas indústrias, sendo evidenciados por meio da verificação do protocolo firmado entre o governo do estado do Paraná, prefeitura do município de São José dos Pinhais e a montadora Renault. Analisando esse processo se coloca em debate o custo benefício desse acordo, uma vez que esse modelo gera uma dependência da tecnologia do capital externo e das empresas multinacionais, que ficam cada vez mais fortalecidas, não garantindo a continuidade de investimentos na região, além de não permitir a estruturação das empresas nacionais.

PALAVRAS-CHAVE: instalação; montadora automobilística; Renault; Pólo Automobilístico.

¹ Doutorando em geografia (UFPR) – e-mail: claudineits@pop.com.br

² Mestranda em geografia (UFPR) – e-mail: helena_lisboa@yahoo.com.br

³ Eduardo Galeano, As veias abertas da América Latina, 40 ed., p.13, 2001.

**THE ATTRACTION OF INDUSTRIAL MULTINATIONALS FOR THE AUTOMOBILE
POLAR REGION IN THE REGION METROPOLITAN OF CURITIBA/PR:
INSTALLATION OF RENAULT**

ABSTRACT

The automobile assembly companies have a significant role in the world-wide productive structure configuration as well as in the development dynamics of a country or region. They act as coordinators of the space arrangement in the formation of automotive industrial regions, attracting great number of parts and services suppliers. Thus, aiming to understand the causes that attract multinational companies to install its production lines in peripheral countries as Brazil, and point out the conflict of interests involved, the present work analyzes the installation of the French assembly company Renault in the city of *São José dos Pinhais*, in Paraná state, evaluating all the details of the agreements signed. To do so, it was searched for elements that could make possible a reflection on the causes that have lead to the installation of Renault, both for world-wide matters, such as the world-wide demand saturation; proximity with new and ascending big markets; as well as political matters, such as tax exemption, a less strict environmental legislation and the concession of tributary benefits. It was verified that the public politics are the preponderant causes that lead these companies to be installed in Brazil what became evident as the protocols signed between *Paraná* state's government, *São José dos Pinhais* city hall and Renault were analyzed. Verifying this process it is discussed about the costs and benefits of this agreement, since it creates a technological dependency of the foreign capital and the multinational companies, that get stronger day by day, not guaranteeing the continuity of the investments in the region, as well as not allowing the development of the national companies.

KEY-WORDS: installation; automobile assembly plant; Renault; automotive industrial regions

1. INTRODUÇÃO

As montadoras automobilísticas têm um papel significativo dentro do contexto industrial no mundo, segundo Meiners (1999) este processo se deve pela influência decisiva que exercem na organização industrial, na gestão do processo produtivo, na definição de um novo modo de vida, seja por sua capacidade de determinar a estrutura produtiva e a dinâmica de desenvolvimento de um país ou de uma região. Na atual conjuntura, dentro do novo paradigma produtivo flexível⁴, as empresas automobilísticas propiciam a formação de grandes complexos industriais, uma vez que no local de sua instalação ou na região próxima, atraem um grande número de empresas prestadoras de serviços e fornecedoras de peças, por ser o automóvel um produto constituído de vários componentes. Segundo Lencioni (2003), essa prática atualmente desenvolve uma teia de relações entre as indústrias induzindo à concentração territorial das empresas envolvidas, muito embora possa haver subcontratação entre empresas localizadas em diferentes países, ou em regiões diferentes de um mesmo país, ocorre inquestionavelmente uma proximidade organizacional entre estas empresas. Dessa forma elas atuam como coordenadoras do arranjo espacial na formação de pólos industriais automotivos.

Devido a isso, as indústrias automobilísticas são objetos de interesse dos Governos, que em troca de suas instalações oferecem a concessão de benefícios, não medindo muitas vezes os custos, ficando à mercê dos interesses industriais, que são redução de custos e a ampliação do mercado, visando apenas o lucro e o aumento do capital.

Com o objetivo de entender as causas que levam empresas multinacionais a instalar suas linhas de produção em países periféricos, tomando a instalação da montadora francesa Renault no Município de São José dos Pinhais, como exemplificação do processo, mostrando os motivos que levaram à sua instalação, desde as mais evidentes, que constam nas “linhas” de divulgação do Estado: fatores mundiais - saturação do mercado de automóveis em países mais industrializados (EUA e países europeus), mão-de-obra barata em países periféricos (como o Brasil) fatores espaciais - proximidade de mercados em ascensão com grande número de consumidores (Mercosul); na concessão de incentivos fiscais e tributários (conforme foram concedidos pelo Estado do Paraná). Dentro desse último item, concessão de incentivos fiscais e tributários, o trabalho busca ressaltar as “entrelinhas” do contrato firmado, mostrando informações de pouca divulgação e conhecimento, que resultam importantes questionamentos sobre as implicações desse processo, tanto para o futuro da indústria nacional quanto para a dependência econômica cada vez maior do país.

2. CONSOLIDAÇÃO DO PÓLO AUTOMOBILÍSTICO PARANAENSE: A INDUSTRIALIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

Em meados da década de 1990 o Estado do Paraná insere-se no contexto automobilístico, quando é retomado, conforme Meiners (1998), o ciclo de investimentos industriais ocorrido na década de 1970, com a intenção governamental de instalar um pólo automobilístico na Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Desta forma, as políticas governamentais começaram a mudar o foco de atração de agrícola para agro-

⁴ De acordo com Benko (1996) o sistema produtivo flexível caracteriza-se pela utilização de tecnologias avançadas destacando o uso de capital e tecnologia intensivas, possibilitando que as atividades produtivas, antes restritas a uma única planta industrial, tivessem uma disjunção espacial, desta forma inaugurando um novo tipo de relação de subcontratação.

industrial e industrial. Nesse período o município de Curitiba e o Estado do Paraná receberam os primeiros grupos industriais que objetivavam detalhamento sobre as vantagens de localização do Estado e da RMC. A partir disso o Paraná passa a abrigar um crescente número de indústrias automotivas.

Estas políticas para atração destes novos investimentos estavam principalmente relacionadas a uma intensa abertura comercial, reestruturação do sistema financeiro, flexibilização de alguns monopólios, aceleração das privatizações, regulamentação das concessões de serviços públicos, dentre outros. Desse modo, o sistema produtivo paranaense começou a se organizar, em grande parte, baseado pelas demandas internacionais.

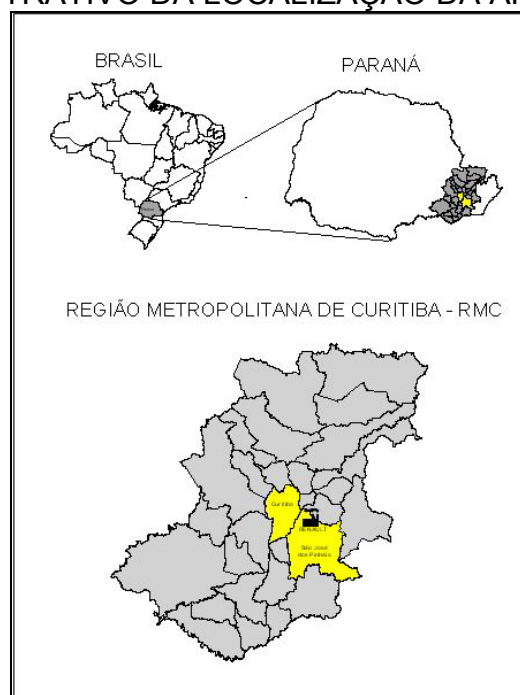
Analisando os dados do IPARDES (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social), no ano 1998, observa-se que do total, 70% dos investimentos realizados no Paraná, destinavam-se a Região Metropolitana de Curitiba.

Destes, a maior parte relacionava-se ao setor metal-mecânico com 3,649 bilhões U\$, seguidos pelo setor material de transporte, com 3,029 bilhões \$US. Destaca-se conforme este estudo, que o ramo material de transporte encontra-se 100% na RMC, e o metal-mecânica em mais de 90%.

Inserindo-se nesse contexto está a implantação da montadora francesa Renault, no Município de São José dos Pinhais, localizado na RMC, estado do Paraná (figura 1). A instalação da montadora foi um fato publicado nos principais jornais de circulação local e nacional, do dia 04 de dezembro de 1998, que noticiou: “a fabrica da Renault, 5ª maior montadora de automóveis europeia e 4ª mundial [após a incorporação da NISSAN], está consolidando sua presença no Mercosul, seu maior mercado fora da Europa”. Portanto, conforme defendem alguns autores, dentre eles Firkowski (2001), a instalação da Fabrica da Renault deu início à concretização de uma série de ações articuladas pelo estado do Paraná, no sentido de incrementar seu parque industrial. A transformação ocorrida no panorama do segmento automotivo no Paraná, segundo Wosch (2000), atribui-se, como papel fundamental, à instalação das montadoras.

Observando que até o ano de 1995, das 19 fábricas instaladas no país, apenas uma unidade constava no Paraná, enquanto que em 1996 das 23 novas unidades efetivamente instaladas sete delas encontram-se no Estado do Paraná.

FIGURA 1 – MAPA ILUSTRATIVO DA LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO



2.1. Manual do Investidor em Curitiba: o *marketing* para atrair empresas

Com o objetivo de atrair a instalação de indústrias para o pólo industrial da RMC a Secretaria de Indústria e Comércio de Curitiba edita o Manual do Investidor em Curitiba, que tem intenção de fazer propaganda apontando algumas das vantagens de instalação nessa região:

- Uma estrutura produtiva moderna e em expansão, com destaque para os setores metal-mecânico e eletroeletrônico, e ainda uma reduzida organização da atuação sindical;
- Localização estratégica do Estado diante da nova geografia do Mercosul, estando próximo dos principais mercados fornecedores e centros econômicos da macrorregião;
- Existência de parque fornecedor ainda incipiente, mas capaz de atender a requisitos de qualidade e especificações técnicas da indústria metal-mecânica - nesse período havia 16 empresas locais fornecedoras da New Holland, 12 fornecedoras da Volvo e 12 da Bernard Krone. Além disso, estavam presentes na região alguns fornecedores de classe mundial como a Denso e a Robert Bosh;
- Condições infra-estruturais adequadas nas áreas de telecomunicações, água, energia elétrica e transporte rodoviário e marítimo, somando-se aos investimentos para: internacionalização do Aeroporto Afonso Pena, implantação do Terminal de Contêineres e Veículos e expansão do Porto de Paranaguá, implantação de Estações Aduaneiras de Interior (porto seco), duplicação das rodovias conectadas ao nordeste de Santa Catarina e a São Paulo, e do Anel de Integração rodoviário com o interior do Paraná, expansão da rede estadual de fibra óptica, da rede porto (fibra óptica) em Curitiba e RMC e da rede telemática do Paraná, extensão da ferroeste a Foz do Iguaçu e Guairá, conclusões das pontes sobre o rio Paraná, expansão da oferta de energia elétrica, extensão do ramal sul do gasoduto Bolívia-Brasil;
- Forte potencial de qualificação da força de trabalho, a partir de centros de educação técnica e universitária voltados a atender a demanda empresarial instalada;
- Ambiente de negócios e rede de cooperação existente entre governo, entidades empresariais, instituições de fomento, de apoio e de ensino e pesquisa, com suporte empresarial e tecnológico a novos empreendimentos;
- Qualidade de vida (expressa nos níveis de atendimento à educação, saúde, habitações, transporte coletivo, a cultura e lazer, assistência social, etc.) e dos serviços urbanos e sociais existentes em Curitiba e RMC.

Algo importante que se deve ressaltar desse manual, conforme consta no primeiro item citado, em que a Secretaria de Indústria e Comércio de Curitiba aponta como sendo uma das vantagens de instalação na RMC sua “reduzida organização da atuação sindical”. Ao colocar isso como forma de incentivo o Governo do Paraná subjuga sua população e não cumpre seu papel de Estado, enquanto representante de seu povo, colocando-se à mercê do capital privado.

Lourenço (1996) expõe também que a escolha do local para a instalação da Renault foi influenciada ainda pela reduzida organização e atuação sindical, que resulta em baixos índices de greves, contrastando com a situação de outras regiões de maior densidade industrial, como é o exemplo de São Paulo. Fato evidente que a propaganda difundida pelo governo do Paraná apresentou resultados positivos, no caso da montadora francesa Renault.

2.2. Os motivos para a instalação da Renault no pólo automobilístico da RMC: as “linhas”

Com todas as vantagens de localização, apregoadas pela Secretaria de Indústria e Comércio de Curitiba, somando-se ainda a instrumentos fiscais e financeiros oferecidos por programas do Estado, o Paraná conseguiu firmar vários protocolos de investimentos com empresas automobilísticas, colocando-se como um dos mais promissores pólos automotivos do Mercosul.

O anuncio de instalação das montadoras automobilísticas na RMC podem ser compreendidos, conforme Lourenço (1997), a partir da observação conjunta de quatro principais componentes explicativos de localização, sendo de ordem mundial, nacional, regional e estadual:

- a) Quanto ao fator de ordem mundial, deve-se à reestruturação da dinâmica produtiva global, que objetiva sanar a acentuada queda na rentabilidade das corporações automobilísticas, ocasionadas pela saturação do produto, que resulta pelos excedentes de oferta nos principais mercados mundiais: o americano, o europeu e o japonês; fato apontado por Wosch (2000), mostra que a relação do Brasil é de 9,4 habitante/automóvel e nos países economicamente mais desenvolvidos é de 1,8. O exemplo prático da estratégia mundial de reestruturação de mercado, por parte das montadoras automobilísticas, foi à decisão da Renault de desativar sua fábrica na Bélgica, devido aos prejuízos contabilizados em US\$ 937 milhões em 1996, ocasionando o desemprego de 2,8 mil trabalhadores. Dessa forma, a afirmativa de Lourenço (1997) de que o pólo automobilístico em formação na RMC reproduz as características do processo de reestruturação do segmento industrial em escala mundial, corrobora com a idéia acima apresentada.
- b) A dimensão do potencial do mercado brasileiro, somado à política nacional de estímulos ao segmento automotivo, protegendo as montadoras da competição externas através de tarifas de importação de 70% é outra causa que atrai montadoras a instalarem-se no Brasil.
- c) A proximidade com o Mercosul é outro elemento explicativo, e de grande peso, uma vez que a Renault intencionava esse para ser seu segundo maior mercado mundial, depois do europeu.
- d) O papel exercido pelas forças decisivas na escolha localizacional dos empreendimentos que apontaram para a RMC como melhor opção, pode ser apontado por fatores técnicos, pois na faixa Rio de Janeiro – São Paulo – Minas Gerais, os três principais Estados industriais, apresentam hoje uma reduzida viabilidade de expansão física industrial, com uma fortalecida atuação sindical; também pela tendência de desconcentração geográfica do crescimento industrial do pólo sediado no sudoeste do país, direcionado sentido aos centros médios e grandes, que são dotados de condições privilegiadas de infra-estrutura de transporte, energia elétrica e telecomunicações; a proximidade com os mercados do sudoeste representou também uma estratégia, por ser este o maior mercado consumidor brasileiro; e os estímulos fiscais e financeiros estaduais. Também pelas vantagens de infra-estrutura, com o comprometimento do governo de aperfeiçoar os corredores de transporte rodoviário que liga as principais regiões do Estado - dito anel de integração - reforçado pela duplicação e restauração das BR's 116, 101 e 376 e na ampliação e construção de novos terminais no Porto de Paranaguá, proporcionando a partir desse comprometimento melhorias nas principais vias de escoamento da produção para mercado interno e externo; também como infra-estrutura inclusive a rede de

fibras óticas, que asseguram maior velocidade e qualidade nas telecomunicações; a auto-suficiência do Estado em energia elétrica. As vantagens que se referem aos fatores técnicos e de infra-estrutura são reforçadas também por outros autores, incluindo Nojima (1996).

2.3. Os “outros” motivos para a instalação da Renault na RMC: as “entrelinhas”

O Paraná promove o financiamento para instalação de indústrias na RMC, visando com isso solidificar seu Pólo Automobilístico. Concedendo grandes vantagens, que vão além dos fatores técnicos de atração ou de infra-estrutura da região, são incentivos fiscais e tributários que tentam ser legitimados pelo acirramento da "guerra fiscal" entre os diversos estados brasileiro, porém não são muito esclarecidos para a maioria da sociedade, ficando nas “entrelinhas” das negociações.

O início destas políticas no estado do Paraná, podem ser identificadas a partir do ano de 1992, durante a vigência do governo Roberto Requião, que sancionou a Lei de 08/011/1992, que acabou por autorizar “o poder executivo a implementar mecanismos de concessão de auxílio temporário às empresas do setor produtivo estabelecidas no território do Paraná” (artigo 2º). Além disso, o poder Executivo ficou autorizado a conceder estímulos fiscais ou financeiros para viabilizar a consolidação de novos empreendimentos no Estado do Paraná (FIRKOWSKI, 2001, p.102).

Já no governo seguinte na gestão Jaime Lerner, no ano 1995, observa-se importantes mudanças no que concerne à política de atração investimentos no Paraná. Lerner teve como principal meta estabelecer uma nova reterritorialização do Paraná voltada para a globalização, garantindo e viabilizando a entrada da iniciativa privada em todos os ramos da economia. Crocetti (2001) destaca que neste novo momento, o centro orientador dos investimentos estatais não estavam mais definidos pelo planejamento conjunto do estado e nem pela capacidade política das lideranças regionais, mas sim, pelas determinações do mercado globalizado e nacional em vias de globalização.

Um das formas para estimular este projeto foi à criação da Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Desenvolvimento Econômico que ficou responsável pela atração de novas empresas externas ao estado. Estas políticas de atração tiveram como base à lei sancionada no governo anterior, que deu o suporte à criação do Programa de governo denominado “*Paraná Mais Emprego*” que garantiu os recursos financeiros para a instalação da Renault no município de São José dos Pinhais dentre outras indústrias.

Lourenço (2000) ressalta que além destes incentivos e investimentos, este programa também oferecia um prazo de 48 meses para o recolhimento do ICMS e o pagamento parcelado nos outros 48 meses .

O protocolo do acordo formalizado oficialmente em março de 1996, entre o Governo do Estado do Paraná e a montadora Renault, com a participação da Prefeitura de São José dos Pinhais, pode ser encarado como o instrumento de política econômica, à disposição do Estado, para a atração de investimentos privados.

Consta no protocolo de instalação da Renault, quanto aos benefícios de investimentos que são concedidos pelo Estado:

“Serão concedidos em parcelas mensais no 25º dia útil de cada mês seguinte àquelas da entrega dos respectivos equipamentos e ferramentais à RENAULT do Brasil, tendo como prazo de 10 (dez) anos a contar da data da liberação do primeiro empréstimo. Cada parcela mensal assim liberada tomará a forma de um empréstimo em reais, pelo prazo de dez anos, a ser reembolsado em uma única parcela, no prazo de 120 meses a contar da data de sua liberação, sem juros, sem qualquer comissão e sem correção monetária.”

Ou seja, o empréstimo que o governo do Paraná fez para a montadora será pago em reais, no prazo de 10 anos, isento de quaisquer juros ou correções monetárias.

No que se refere aos benefícios tributários, observa-se um vasto número de vantagens relativas à desoneração do diferencial de alíquotas do ICMS pela aquisição de bens de capital e ferramentais destinados “a integrar o ativo fixo da Renault do Brasil e de quaisquer outras entidades ou estabelecimentos do Grupo Renault com domicílio fiscal no estado do Paraná”. Compromete-se também o Estado conceder, conforme está disposto na Cláusula 2.2.5 do referido protocolo, “utilização de 100% dos créditos do ICMS acumulados por todos os estabelecimentos da Renault do Brasil ou qualquer outra entidade ou estabelecimento do Grupo Renault, com domicílio fiscal no Estado do Paraná, [...] na aquisição de matérias-primas, peças e/ou componentes importados e/ou adquiridos e utilizadas na fabricação e manutenção dos veículos [...] inclusive energia elétrica”.

No rol das atribuições e responsabilidades cabidas ao Município de São José dos Pinhais, conforme consta na Cláusula 3 do protocolo,

“3.1 - Isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) incidente sobre: (i) o terreno objeto do parágrafo 4.1 adiante; e (ii) as edificações que serão acrescidas ao terreno acima referido. A isenção em questão será concedida pelo prazo de 10 (dez) anos a contar do registro da escritura pública de transferência da propriedade do terreno mencionado no parágrafo 4.1 em favor da RENAULT do BRASIL.

3.2 - Isenção do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) incidente sobre quaisquer serviços prestados por: (i) RENAULT do BRASIL, (ii) RENAULT COMERCIAL do BRASIL e (iii) pelas empresas por estas contratadas, inclusive para execução das obras de construção civil, no âmbito de suas respectivas participações no Projeto, pelo prazo de 10 (dez) anos a contar da data da publicação da lei mencionada no parágrafo 3.6 adiante.

3.3 - Isenção de qualquer Taxa Municipal de Licença de Localização e Funcionamento e quaisquer outras taxas municipais relativas à utilização dos serviços públicos e dos poderes de polícia prevista na legislação municipal em vigor ou que vierem a ser instruídas, pelo prazo de 10 (dez) anos a contar da data da publicação da lei mencionada no parágrafo 3.6 adiante.

3.4 - Isenção da Contribuição de Melhoria em decorrência de quaisquer benfeitorias que vierem a ser efetuadas no Parque Renault do Brasil, tal como definido no Anexo V deste instrumento, ou nos terrenos adjacentes ao aludido Parque, pelo prazo de 10 (dez) anos a contar da data da publicação da lei mencionada no parágrafo 3.6 adiante.

3.5 - Fica estabelecido que as isenções de tributos municipais tal como prevista nesta Cláusula III estender-se-ão, nas mesmas condições, a todos os fornecedores da RENAULT do BRASIL bem como a qualquer outro estabelecimento ou entidade do Grupo RENAULT chamado a intervir do Projeto, estabelecidos ou que venham a se estabelecer no Município de São José dos Pinhais.

3.6 - O Município de São José dos Pinhais compromete-se a encaminhar à Câmara Municipal, no prazo de 15 (quinze) dias a contar da data de assinatura deste Protocolo, um projeto de lei visando modificar a legislação fiscal do Município, de modo a tornar possível a concessão dos benefícios tributários municipais mencionados nesta Cláusula III cabe à instalação da montadora Renault garantindo a Isenção de IPTU e ISS por 10 anos, sendo essas condições extensivas para as indústrias que ali se instalarem e forem relacionadas à montadora.”.

Dessa forma, o município isenta a montadora de IPTU e ISS por 10 anos, estendendo estas condições para as indústrias que ali se instalarem e forem relacionadas a ela.

Cabe ainda ao Município e ao Estado a responsabilidade imobiliária e de infraestrutura, com a doação de um terreno de 2.500.000 metros quadrados, assim como sua terraplanagem, além de reservar 500.000 metros quadrados, em área contígua, a título gratuito, por 10 anos, em caso de a empresa pretender expandir suas atividades. O imóvel é avaliado no valor de 12 milhões de reais, conforme consultor legislativo André Eduardo da S. Fernandes, em documentos divulgados pelo Senador Roberto Requião.

Através do Fundo de Desenvolvimento Econômico, gerenciado pelo Banestado (enquanto era ainda de posse do Estado do Paraná), o Estado promove sua participação em 40% dos investimentos da montadora, ensejando a emissão de ações nominativas preferenciais sem direito a voto por parte do governo, conforme disposto 6.2.2.2, totalizando o total de US\$ 2,7 milhões, podendo ainda, conforme firma a Cláusula 6 do dito protocolo de instalação, alcançar o limite montante de até US\$ 300 milhões alavancados por parte do Estado. Na concepção de Lourenço (1996) esse foi o fator determinante para a “conquista” da Renault, por parte do Governo, confirmado também por Nojima (1996) como sendo esse o fator definitivo.

Os custos Estimados para o Governo Municipal e Estadual, conforme Fernandes (1998) são de aproximadamente R\$ 2,3 bilhões, sendo:

1. “Beneficiamento financeiro a partir de empréstimos: US\$ 1,5 bilhões;
2. renúncia Fiscal no comércio: R\$ 400 milhões;
3. impostos outros (ISS, IPTU, impostos de transmissão): R\$ 20 milhões;
4. investimentos em logística e outros (fundamentalmente infra-estrutura): R\$ 50 milhões;
5. aporte de capital: R\$ 2,07 milhões.
6. outros (subsídios de energia elétrica e outros): R\$ 20 milhões;
7. possível subscrição de aumento de capital: até R\$ 300 milhões.”.

Firmou-se também que, mesmo que a legislação sofra alterações, que porventura independam da ação do Governo do Paraná, será este obrigado a garantir financeiramente a manutenção das condições iniciais.

Outro fato que fica escondido nas entrelinhas da implantação da Renault relaciona-se a questão ambiental, pois a montadora encontra-se em área de manancial, na bacia do rio pequeno (Figura 2). Destaca-se a mudança na própria legislação para assegurar a instalação dessa empresa. Firkowski (2001) aponta que em maio de 1996, em simultaneidade com a vinda da Renault, através do Decreto 1.751/52/53/54 o governo Estadual (gestão Jaime Lerner) altera os próprios limites estabelecidos na APA (Área de Proteção Ambiental) para viabilizar a instalação dessa montadora.

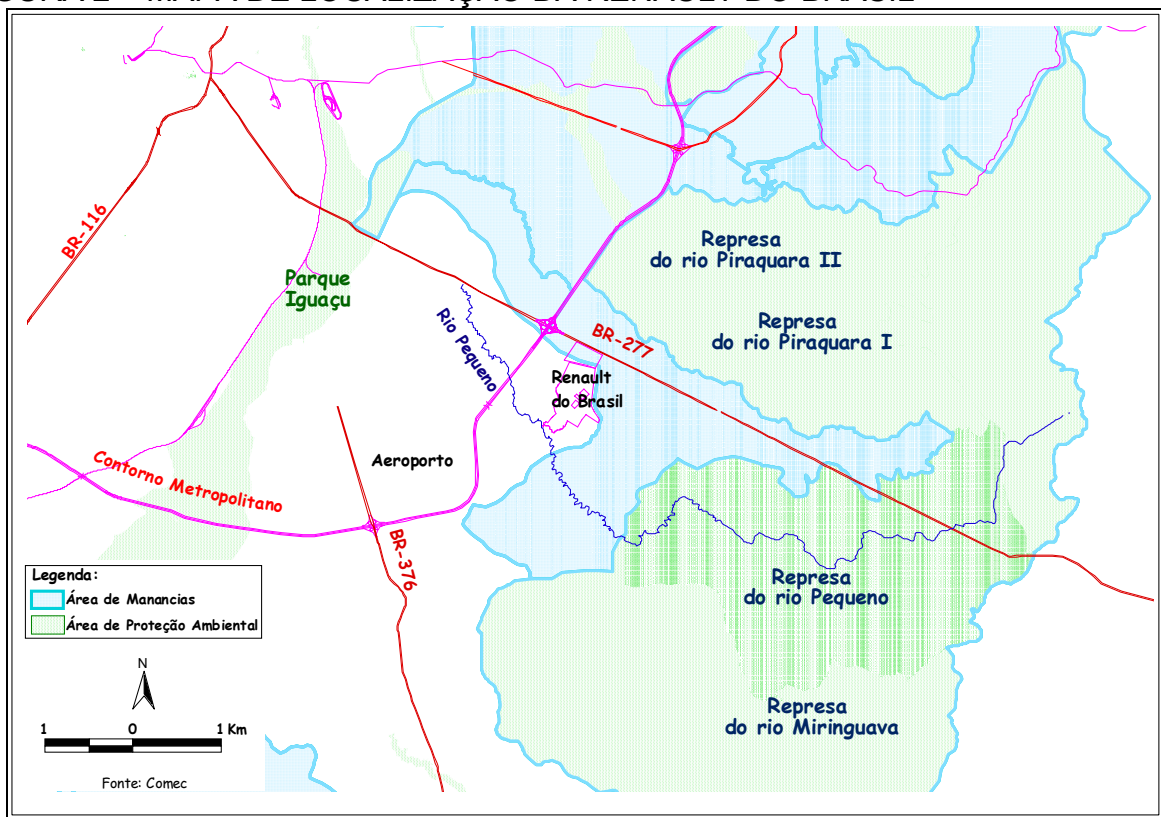
Com isso, observa-se um grande conflito de interesses onde impera aqueles ligados as empresas multinacionais, mesmo que para isso sejam necessários alterações nas próprias Legislações vigentes até o momento.

O Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) foi questionado pelo Partido Verde do Paraná, conforme documento em que constam algumas das irregularidades na elaboração do RIMA, feito por técnicos da Universidade Livre do Meio Ambiente – UNILIVRE.

O Partido Verde, através de um documento por eles editado (e que consta nessa pesquisa), contesta a elaboração do RIMA, argumentando que os responsáveis pela elaboração “não citaram a palavra Renault nenhuma vez” no documento, sendo que o que foi analisado e estudado pelos técnicos foi a instalação de um imaginário Distrito Industrial, onde supostamente seriam instaladas indústrias, porém nenhum tipo de indústria foi citado. Outro fato é o de ter sido desconsiderado o zoneamento da região, já que o local de instalação da montadora é destinado como área de proteção por ser uma área de mananciais, responsável pelo abastecimento de água da RMC.

A realocação da montadora não é ponderada pela Renault devido a seu interesse na proximidade com o aeroporto internacional Afonso Pena, pelo Contorno Leste e por haver no local um ramal ferroviário de exclusividade da montadora com ligação ao Porto de Paranaguá.

FIGURA 2 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA RENAULT DO BRASIL



FONTE: COMEC

3. DOIS PESOS E DUAS MEDIDAS: ALGUMAS PONDERAÇÕES SOBRE OS CUSTOS

A maioria quase absoluta de fornecedores de autopeças para a Renault é de empresas de capital estrangeiro, segundo Nojima (1996) isto resulta em um momento desfavorável da indústria nacional de autopeças devido a menor competitividade de estrutura, custo e produção. Portanto não se deve esperar das montadoras automobilísticas um grande incremento para elevar o nível tecnológico da indústria nacional, pois conforme Meiners (1998), as montadoras são coordenadoras de um processo de montagem final com alguns seletos fornecedores. No caso de Curitiba já foram selecionados pela Renault 50 fornecedores, sendo em maioria os que já a acompanhavam desde a Europa. Em acréscimo, Nojima (1996) também afirma que ocorre uma tendência das matrizes das montadoras contratarem fornecedores de seus países de origem para acompanhá-las nos países em que venham a se instalar.

Segundo Nojima (1996), as empresas nacionais passam por um atual momento de parcerias com empresas estrangeiras e pelo fechamento de unidades produtivas. Isso é reflexo das atuais políticas do governo brasileiro, que conforme Lourenço (1997) promove uma acelerada desnacionalização das fornecedoras nacionais de autopeças, expondo os fabricantes a uma forte concorrência estrangeira. Prova disso é a relação, apresentada na tabela 1, que demonstra a ínfima participação de fornecedores

nacionais para a Renault Brasil, sendo que, conforme é apresentado por Baliski e Firkowski (2006), dos 74 fornecedores apenas 3 são brasileiros, que representa 4% do total:

TABELA 01 – PAÍS DE ORIGEM DOS FORNECEDORES DA RENAULT INSTALADA NO PARANÁ.

País de Origem	Total	%
França	20	27,1
Alemanha	08	10,9
Estados Unidos	18	24,3
Brasil	03	4,0
Outros*	25	33,7
Total - Fornecedores	74	100,0

* Itália, Japão, Espanha, Portugal, Inglaterra, Canadá, Suécia, *Join-Ventures* e origem não identificada.

FONTE: BALISKI, P.; FIRKOWSKI, O.L. C, 2006.

Aponta-se também o “custo ambiental” provenientes da implantação da montadora em uma área de manancial. Neste aspecto, é indiscutível a grande atração de indústrias fornecedoras próximas a Renault, por esta razão a porção leste da Região Metropolitana de Curitiba, tornou-se uma área atrativa para novos investimentos industriais.

No entanto esta nova realidade não era prevista na perspectiva do planejamento territorial da RMC. Firkowski (2001) salienta que esta situação ficou bastante evidenciada no seminário da Coordenação da Região Metropolitana (COMEC), feito 1981, onde havia-se uma preocupação para preservação do setor Leste juntamente com o Sul, pois nestas regiões encontram-se importantes mananciais. Exemplos emblemáticos são os rios Irai e Iguaçu, que totalizam cerca de 70% da captação para o abastecimento público da cidade de Curitiba e os municípios em seu entorno.

Segundo Lima (2001) há uma previsão do esgotamento dos mananciais existentes na porção leste da região metropolitana de Curitiba para as próximas três décadas, sendo acelerado devido às ocupações inadequadas, conflitantes com a fragilidade desta localidade.

Esta recente industrialização também pode estar relacionada ao crescimento de ocupações urbanas irregulares, pois sua presença significa a esperança de novos empregos atraindo grande contingente populacional.

Observa-se que na porção leste das sub-bacias contribuintes do Altíssimo Iguaçu, assentadas sobre os municípios de Pinhais, Piraquara e São José dos Pinhais, área onde é produzida 69,23% da água que alimenta o principal sistema de abastecimento público regional, a ocorrência de intensos processos de parcelamento do solo e intensas ocupações em zonas rurais e urbanas.

O ritmo acelerado de crescimento configurou um fator determinante para a qualidade de vida das populações, pois devido à precariedade das formas de ocupação há uma grande ameaça para conservação dos recursos naturais que são fundamentais para existência e sobrevivência do homem, destacando-se os recursos hídricos.

Outra questão polêmica refere-se à construção do Contorno Leste, condição para a implantação da Renault no local, e que corta parte considerável da área de mananciais e áreas de proteção ambiental (APA), estadual e municipais.

Apesar dessas considerações, a Renault será isentada de quaisquer impactos ambientais, ficando como responsável o Governo do Estado do Paraná e o Município de São José dos Pinhais, conforme dispositivo 1.3 que consta no protocolo:

“[...] Estado e o Município comprometem-se a incrementar todos os meios adaptáveis às circunstâncias do caso, tais como eliminação de detritos, recuperação de materiais ou saneamento das águas poluídas e assumir todas as conseqüências que poderão decorrer da contaminação do solo, das áreas vizinhas e/ou lençol freático, de modo a evitar ou reparar qualquer efeito nocivo, para que a Renault do Brasil jamais possa ser acionada em razão de prejuízos de qualquer natureza, a pessoas ou coisas.

A aprovação das construções do projeto e a fiscalização da construção do Parque Renault do Brasil serão competência do órgão administrador do Distrito Industrial de São José dos Pinhais, respeitada a legislação ambiental [...]”.

Portanto as ponderações que dizem respeito aos custos da instalação da Renault, tanto por isenções de impostos quanto de responsabilidades – inclusive de danos ambientais - é algo que deve ser profundamente refletido, levando em consideração o conjunto completo das atribuições que foram firmadas no Protocolo de Acordo firmado com a montadora.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As constatações feitas a partir desse trabalho reforçam as primeiras suposições levantadas de que indústrias de porte mundial - no caso das automobilísticas, que o foco do trabalho - são coordenadoras no processo de formação de pólos industriais. Porém é questionado o andamento do desenvolvimento industrial brasileiro, formado por multinacionais que, a exemplo das montadoras, acrescentam muito pouco para o desenvolvimento de uma “própria” tecnologia no país.

Assim, países que não obtém uma indústria própria - tecnologia industrial nacional - cumprem o papel de fornecedores de mão de obra braçal barata e desqualificada; uma vez que indústrias multinacionais destinam os melhores cargos para funcionários de nacionalidade da própria empresa.

As concessões de benefícios, fiscais e tributários, que são concedidos por governos são apontadas, no trabalho, como uma das causas preponderantes para a escolha de instalação dessas indústrias; sendo acrescido também por fatores de ordem mundial, como a saturação do produto em alguns principais mercados; espaciais, de proximidade com novos e ascendentes grandes mercados de consumo.

Discutindo as “linhas” e “entrelinhas”, conforme já colocadas, dos motivos que levaram a montadora francesa Renault a instalar-se no Município de São José dos Pinhais - novo pólo industrial paranaense – conclui-se que governos ao aderirem à “guerra fiscal” pela atração de empresas não medem custos, tanto para a sociedade – que usufrui dos serviços do Estado que são custeados pela arrecadação de impostos - como para o desenvolvimento da indústria local, fazendo com que seja cada vez maior a dependência por tecnologia e capital externo das empresas multinacionais, que ficam cada vez mais fortalecidas nesse processo.

Verifica-se que a geração de emprego é a principal justificativa da enorme quantia de gastos de verbas públicas, remetendo a famosa filosofia do “emprego a qualquer custo”. Porém coloca-se em discussão na sociedade, sobre até que ponto o número de empregos gerados foram suficientemente plausíveis para o tamanho do investimento aplicado.

Além disso, tais concessões geram de certa forma, a perda de receita, que corre o grande risco de não ser compensada futuramente com o aumento da atividade industrial e comercial, pois estas empresas podem migrar após o período de carência do ICMS. Um exemplo disso parece ter ocorrido com a empresa Chrysler, que desativou sua produção no estado, apesar de ter recolhido os débitos acumulados de ICMS aos cofres públicos, deixou um saldo expressivo de desempregados na Região

Metropolitana e um prejuízo ao estado e ao município, que investiram em infraestrutura e na concessão do terreno.

Também salienta-se que nos últimos anos, as grandes empresas ganharam uma enorme mobilidade, além da diminuição das barreiras internacionais, os níveis de automação atuais possibilitam a transferência de uma fábrica de um ponto a outro no país e um “pisar de olhos”. Por esta razão quando essas empresas estiverem com seus prazos de prorrogação de recolhimento do ICMS vencidos, suas plantas já estarão praticamente inutilizadas, e por isso não deixarão a certeza da continuidade dos investimentos no estado.

Todos estes fatores aliam-se a lógica imposta pela indústria baseadas na mentalidade da minimização dos custos e à maximização dos lucros e dos benefícios. Por essa razão, quanto mais vantagens forem observadas e oferecidas, como incentivos fiscais, terrenos e infra-estrutura, mais atrativo torna-se o local para instalação industrial.

Além disso, destaca-se a questão ambiental, que foi desconsiderada pelo governo, que até alterou os limites da APA do rio pequeno para legitimar a instalação da Renault nesta localidade. A porção leste, anteriormente planejada para ser uma área de preservação por possuir muitos mananciais, ganha uma nova dinâmica, atraindo tanto novas indústrias como grande contingente populacional.

5. REFERÊNCIAS:

BALISKI, P.; FIRKOWSKI, O.L.C. **Escalas de Proximidade da Indústria Automobilística no Paraná**. In: Encontro Nacional de Geógrafos, XIV, 2006. Anais. Rio Branco: AGB, 2006. CD-ROM.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: HUCCITEC, 1996.

CROCETTI, Z. S. Reestruturação produtiva no Paraná. Curitiba: **Anais da AGB de Curitiba**, v. VI, ano 01, p.73-92, 2001.

FERNANDES, André Eduardo da S. **Consultoria Legislativa sobre o Protocolo de acordo Renault**, 1998. Acesso em abril de 2001; disponível em: <http://www.senado.gov.br/web/senador/requiao/jogo.htm>.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. **A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba**. São Paulo, 2001. 278 f. Tese de Doutorado (Geografia Humana) – Univesidade de São Paulo.

_____. A nova lógica de localização industrial no aglomerado metropolitano de Curitiba. Curitiba: **IPARDES**, n.103, p. 79-100, 2002.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, acesso em abril de 2001; disponível em: <http://www.pr.gov.br/>.

LENCIONI S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. IN: **X Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano Regional (ENANPUR)**. Belo Horizonte, 2003.

LIMA, C. de A. Considerações sobre ocupações irregulares e parcelamento urbano em áreas de mananciais da região metropolitana de Curitiba-PR. **Desenvolvimento e Meio Ambiente: Cidade e Ambiente Urbano**. Curitiba, n.3, p. 97-114, 2001.

LOURENÇO, G. M. A instalação da Renault no Paraná: um modelo de interpretação. **Análise Conjuntural**, Curitiba: IPARDES, v. 18, n. 3 – 4, março/abril, p. 3 – 8, 1996.

_____. Natureza e características do parque automotivo da Região Metropolitana de Curitiba. **Análise Conjuntural**, Curitiba: IPARDES, v. 19, n. 3 – 4, março/abril, 1997.

_____. **A economia Paranaense nos anos 90: um modelo de interpretação**. Curitiba: Ed do Autor, 2000.

MEINERS, W. E. M. A. Impactos regionais dos investimentos automobilísticos no Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, n. 94, maio/dezembro, 1998.

_____. Novo ciclo de investimentos da indústria automobilística no Brasil e seus desdobramentos regionais. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano 1, n.1, p. 185 – 213, 1999.

NOJIMA, Daniel. A Renault e seus impactos na economia regional. **Análise Conjuntural**, Curitiba.

IPARDES, v. 18, n. 3 – 4, março/abril, p. 8 – 10, 1996.

NASCIMENTO, S.P. Lei de Responsabilidade Fiscal, Reforma Tributária e Impactos na Guerra Fiscal: uma análise empírica para o Estado do Paraná. Curitiba: **IPARDES**, n.103, p. 61-77, 2002.

NOJIMA, Daniel. A conformação de um parque automobilístico no Paraná. **Análise Conjuntural**, Curitiba: IPARDES, v. 18, n. 9 – 10, setembro/outubro, p. 6 – 8, 1996.

PARTIDO VERDE DO PARANÁ, resumo redigido: Para entender o Caso Renault, Curitiba, s/d.

PORSSE, A. P. Tecnologia e emprego na indústria automobilística: evidências empíricas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, n. 94, maio/dezembro, 1998.

PROTOCOLO de Acordo Renault – Estado do Paraná, Curitiba, março, 1996; em <http://www.senado.gov.br/web/senador/requiao/jogo.htm>.

RENAUL, Brasil, acesso em abril de 2001; disponível em <http://www.renault.com.br>.

REQUIÃO, Roberto. Acesso em fevereiro de em abril de 2001; disponível em: <http://www.senado.gov.br/web/senador/requiao/jogo.htm>.

WOSCH, L. F. O. Primeiros impactos da implantação do pólo automotivo no intercâmbio comercial entre o Paraná e o Mercado Mundial. **Análise Conjuntural**, Curitiba: IPARDES, v. 22, n. 7 - 8, julho/agosto, 2000.