

# A Instalação da Renault no Paraná: um Modelo de Interpretação

Gilmar Mendes Lourenço\*

Recente protocolo celebrado entre o Governo do Estado e a montadora francesa Renault estabeleceu detalhes da decisão de instalação de uma fábrica de automóveis de US\$ 760 milhões no Paraná, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC). O total a ser investido deve ser dividido entre a Renault, um consórcio regional de empresas orquestrado pelo Executivo Estadual, e fornecedores contíguos à planta fabril, em frações equivalentes a respectivamente US\$ 400 milhões, US\$ 300 milhões e US\$ 60 milhões.

Esse acontecimento abarca componentes hierárquicos de compreensão e interpretação, incluindo aspectos relativos às expectativas de estabilidade macroeconômica do País, tendências inter-regionais de reordenamento espacial do crescimento da produção industrial e fatores determinantes da macro e microlocalização de projetos econômicos, fortalecidos pela variável política.

Do ponto de vista macroeconômico, três condicionantes merecem ser citados. Em primeiro lugar aparece a estratégia mundial da indústria automobilística, buscando identificar, perseguir ou desenvolver novos mercados emergentes, incitada pela intensificação da concorrência em face da diminuição dos níveis de demanda, em um contexto de excesso de oferta e reduzida rentabilidade empresarial, inclusive no mercado europeu. Não se deve esquecer que a Renault é a segunda maior montadora européia, ficando atrás apenas da Volkswagen.

Em segundo lugar, cumpre vincular essa decisão de investimento a uma espécie de resposta à definição de diretrizes de política industrial dirigidas à cadeia automotriz no âmbito da Câmara Automotiva. Concretamente, as deliberações iniciais da Câmara (dominada por interesses de oligopólios e sindicatos fortes mediados pelo governo), em 1992 e 1993, privilegiavam acordos de preços e tributos e a fixação de metas de curto prazo para o incremento da produção e manutenção do emprego em troca da obtenção de benefícios fiscais.

A partir de fevereiro de 1995 a Câmara retoma sua filosofia básica na busca do equacionamento dos entraves de longo prazo desse segmento, passando a priorizar uma programação de investimentos. Segundo levantamento da Secretaria de Política Industrial do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, a indústria automobilística deve investir US\$ 10,6 bilhões no País entre 1995 e 1999, o que corresponde a 37,5%

das inversões previstas pelo conjunto de empresas multinacionais no mesmo período (US\$ 28,3 bilhões).

Em terceiro lugar, e estreitamente amarrada aos parâmetros de política industrial, salta aos olhos a inequívoca confiança dos investidores estrangeiros na consolidação do processo de estabilização brasileiro, mediante o maior declínio dos índices médios de variação de preços e sua manutenção em faixas reduzidas, próximas daquelas registradas nos países desenvolvidos. Tal pressuposição deve se confirmar tão logo as autoridades econômicas consigam deslocar o eixo de sustentação do Plano Real das âncoras cambial e monetária para a âncora fiscal, ou pelo menos sinalizar aos agentes econômicos que a desorganização das finanças públicas deixará de representar, no futuro, fator de recrudescimento das pressões inflacionárias.

O alcance desse objetivo impõe o aprofundamento das iniciativas voltadas ao ajuste fiscal nas três esferas de governo (União, Estados e municípios) e à elevação da produtividade e redução de custos do sistema econômico do País. Em particular, devem ser priorizadas a racionalização dos dispêndios públicos, as reformas previdenciária, administrativa e patrimonial do Estado, incluindo a aceleração do programa de privatizações, a desoneração tributária, o rigoroso combate à sonegação e evasão fiscal, entre outras questões a serem negociadas, em um ambiente democrático, entre o Executivo e a sociedade, representada em última instância pelo Congresso Nacional.

É uma tarefa árdua, agravada pelos constrangimentos causados pela crise política, caracterizada pela falta de coordenação do governo, provocando vácuo entre Executivo e Legislativo, ampliado com a instauração e o subsequente arquivamento da CPI do sistema financeiro no Senado. Esse evento, acrescido da busca de garantia de votos para a aprovação da emenda da previdência na Câmara, demonstra clara inclinação franciscana ("é dando que se recebe") e regressão ao terreno das barganhas fisiológicas, praticamente às vésperas da detonação do ciclo eleitoral. Observe-se, todavia, que depois de o Banco Central ter reconhecido publicamente a existência de equívocos em sua ação, no caso do Banco Nacional, o funcionamento de uma CPI dos bancos poderia servir apenas para a precipitação, e o que é pior, a prolifera-

\* Economista, técnico da equipe permanente desta publicação.

ração de suspeitas desestabilizadoras do sistema econômico, minando os ganhos obtidos até aqui no *front* inflacionário e no poder de compra da população de baixa renda.

Quanto à redistribuição geográfica da expansão econômica, verifica-se forte propensão à extensão do pólo industrial brasileiro – sediado no Sudeste (São Paulo, Minas e Rio) –, em razão das desequilíbrios de aglomeração, na direção das cidades grandes e médias, dotadas de vantagens infra-estruturais claras, predominantemente na proximidade de eixos rodoferroviário-portuários e em face da disponibilidade de energia elétrica e de rede moderna de telecomunicações. Em outras palavras, delineia-se um autêntico desvio do eixo de concentração do mercado industrial brasileiro, abrindo oportunidades para regiões contíguas, fortemente dotadas de equipamentos infra-estruturais.

No que diz respeito aos aspectos locacionais propriamente ditos, é certo que pesou na decisão da Renault pró Paraná um conjunto articulado de fatores, com destaque para as condições infra-estruturais adequadas e modernas construídas e aprimoradas durante décadas – oferta excedente de energia elétrica, serviços de telecomunicações e proximidade do porto de Paranaguá; a localização geográfica estratégica do Estado em relação aos mercados consumidores e fornecedores industriais do País e aos centros compradores do Mercosul; a proximidade de eixos de transporte formados pelas BRs 277 (conduzindo ao porto e ao interior do Estado), 166 e 376 (que desembocam na BR 101 e conectam o Paraná com os

demais estados do Sul) e 116 (permitindo o acesso a São Paulo), facilitando o escoamento da produção; e a excelência dos equipamentos urbanos de Curitiba.

A escolha 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; pelos incentivos fiscais via dilação de prazo de recolhimento do ICMS e possibilidade de utilização de créditos do ICMS pago para compra ou transferência de bens de capital; pela doação do terreno (calculado em R\$ 12 milhões); pela concessão das obras de infra-estrutura de acesso à planta, incluindo ramal ferroviário de 6 km ligando pátio à ferrovia; pelos incentivos municipais; e pelas preocupações das autoridades locais com a preservação do meio ambiente.

No fundo, trata-se de um rol de vantagens naturais, alargado pelas motivações de caráter físico e fiscal, semelhante àquele propiciado e/ou oferecido por outras unidades federativas ou regiões que estavam no páreo, disputando a preferência da Renault. Sem dúvida, tais requisitos orientaram a tomada de decisão da empresa, mas mostraram-se insuficientes para alterar substancialmente os diferenciais de custo e produtividade inter-regionais e, conseqüentemente, interferir na viabilidade/rentabilidade privada do empreendimento. Isso é especialmente verdadeiro em situações de mercado oligopolizado, como é o caso da indústria automobilística, nas quais a concorrência centrada na diferenciação dos produtos permite o repasse de custos adicionais de produção e distribuição aos preços finais.

### *O determinante locacional da conquista da Renault pelo Paraná foi o compromisso, firmado pelo Governo do Estado, para a formação de um pool de empresas participando acionariamente do empreendimento.*

O fator determinante da conquista da Renault pelo Paraná foi, sem dúvida, o compromisso assumido pelo governo estadual de coordenar a formação de um condomínio de investidores, para participar acionariamente com 40% do investimento inicial da empresa (com ações preferenciais sem direito a voto) e viabilizar alternativas de alavancagem financeira dessa operação, contemplando inclusive futuras dotações orçamentárias. Essa argumentação é corroborada pelas considerações, mais ou menos diplomáticas, feitas por executivos das empresas Duchas Corona, Electrolux e Volkswagen, insinuando a intenção de um tratamento semelhante em caso de preferência de inversão produtiva no território paranaense.

Talvez a ausência de condições econômico-financeiras adequadas e/ou de disposição política e

visão estratégica tenha afastado, definitivamente, os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio Grande do Sul da luta, ou mesmo do empenho, para o barateamento do custo do capital da montadora. Enfim, ingressando de maneira transparente e legítima na batalha fiscal – referendada pela flexível orientação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), organismo que congrega as Secretarias de Fazenda de todos os estados –, o Paraná acabou vencendo a guerra financeira.

De pronto, tal prática começou a ser disseminada e adaptada por outros estados, como Minas Gerais, que, segundo algumas informações, teria criado um Fundo Especial, com recursos do Tesouro Estadual, para garantir a instalação da Mercedes-Benz em Juiz de Fora, mediante oferta de financia-

mento para giro de até 8% do faturamento anual da empresa, com carência de dez anos e prazo de pagamento de mais dez anos. A operação deve assegurar também recursos para a construção da planta (orçada em US\$ 400 milhões), através do Programa de Indução à Modernização Industrial (Proim), constituído por haveres do Pró-Indústria e de captação do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) no mercado.

Em vez de constituir um novo estilo de atração industrial, essa complexa iniciativa traduz uma tentativa de reconstituir parte dos mecanismos institucionais de apoio às atividades econômicas criados nos anos 60 e aprimorados na década de 70. Tanto que, na segunda metade dos anos 70, o Executivo estadual implementou uma estratégia de estímulo à industrialização que incluía – além do exercício de pressão política no âmbito federal, para o rompimento de resistências burocráticas e de reservas de mercado impostas pelos órgãos gestores dos incentivos fiscais aos projetos de interesse do Paraná – a concessão de benefícios financeiros e de aporte de capital acionário através do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE).

É prudente recordar que, inicialmente, o Fundo representava um verdadeiro orçamento paralelo de gastos públicos, coberto por um compulsório de 2% sobre o Imposto de Vendas, Consignações e Transações (IVC de 6,95%) – transformado em ICM com a reforma tributária de 1966 –, canalizado para a montagem da infra-estrutura econômica do Estado (energia elétrica, ferrovias, rodovias, porto, rede de armazenagem pública etc.). Posteriormente, mais precisamente a partir de 1967, o FDE passou a depender de uma dotação consignada pelo Orçamento Geral do Estado, financiando projetos industriais prioritários. A implantação da refinaria de petróleo (investimento aproximado de US\$ 4 bilhões) e da Volvo do Brasil (inversões de US\$ 134 milhões a preços do ano de 1979, época de implantação) configura exemplos acabados da influência da intermediação/negociação política e da oferta de participação societária na definição da localização de um empreendimento industrial.

É claro que, guardadas as devidas proporções, a repetição presente daqueles instrumentos exigiria consideráveis esforços de revitalização do FDE, que extrapolam as possibilidades do tesouro estadual, a curto e médio prazos. Hoje, o fluxo financeiro anual do Fundo está em cerca de R\$ 75 milhões, sendo R\$ 40 milhões referentes ao retorno de créditos ativos derivados dos empréstimos efetuados ao setor privado durante vários anos e R\$ 35 milhões provenientes dos *royalties* de Itaipu. Contudo, é interessan-

te sublinhar que o ápice do emprego de recursos na forma de composição do capital das empresas – e a decisão locacional da Volvo – ocorreu num período de trajetória cadente da receita do Fundo, reduzindo sua importância relativa frente aos repasses das linhas de crédito federais (realizados pela instituição financeira gerenciadora de seus haveres, o extinto Banco de Desenvolvimento do Paraná – Badep) e restringindo as alocações para dispêndio em infra-estrutura, participação acionária e empréstimos destinados à formação de ativo fixo.

A confirmada intenção de fixação da unidade fabril da Renault no Paraná constitui episódio-chave da gestão Lerner, abrindo espaço para múltiplas inversões (complementares ou não) e, principalmente, para o resgate da vontade e ação política rumo à transformação qualitativa da estrutura produtiva do Estado, sufocada ao longo de aproximadamente quinze anos pelos percalços característicos de um ambiente de recessão crônica, interrompida por repiques de expansão associados à edição de planos antiinflacionários.

De fato, a economia paranaense experimentou forte dinamismo e profunda diversificação nos anos 70, refletindo em escala ampliada o movimento ascendente em nível nacional, atestado pela modernização agrícola e agroindustrial, implantação do parque de insumos básicos (cimento, celulose, papel e papelão), criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) – e o subseqüente estabelecimento de empresas estrangeiras de grande porte como New Holland, Bernard Krone, Robert Bosch, Phillip Morris etc. – e implantação da refinaria de Araucária, entre diversos investimentos relevantes.

Os anos 80 são marcados por um quadro de estagnação econômica no País, explicado pelos seguintes fatores: falência do Estado, desequilíbrio das contas externas, cessação dos fluxos financeiros internacionais, depois da eclosão da crise mexicana, indefinição de esquemas viáveis de financiamento dos investimentos de longo prazo, baixo patamar de inversões fixas, crescente atraso científico e tecnológico e queda do poder aquisitivo dos salários, decorrente da escalada da inflação. Nesse intervalo, a base econômica regional experimenta moderado dinamismo, associado a fatores pontuais como a continuidade da modernização agroindustrial (fiação do algodão, Proálcool, subprodutos do milho, industrialização de aves e maltaria), a maturação plena de grandes investimentos realizados em segmentos modernos e/ou novos da indústria estadual em fins da década de 70 e início dos anos 80 (fertilizantes nitrogenados, ônibus e caminhões, papel de imprensa, cigarros, micro e minicomputadores), e algumas inversões nos

ramos de siderurgia e refrigeradores e *freezers* na esteira do Plano Cruzado.

O primeiro quinquênio dos anos 90 revela comportamento oscilante da economia estadual, atribuído à interferência combinada ou seqüencial da pronunciada contração econômica promovida pelo governo Collor, da instabilidade das cotações internacionais dos produtos primários e da precária política agrícola implementada pelo governo federal. Ao mesmo tempo, o surgimento de alguns fatores de natureza estrutural, embora incipientes – como a reprodução mais intensa dos ajustes técnico-produtivo-gerenciais capitaneados pela iniciativa privada do País, na direção da melhoria dos padrões de eficiência e produtividade, os primeiros resultados da integração do Brasil com os países do Mercosul e algumas ações localizadas das administrações estaduais na ampliação e recuperação da infra-estrutura –, potencializa as chances de rápida alteração do perfil tecnológico da base produtiva regional, em caso de crescimento auto-sustentado da economia brasileira.

Coincidentemente, o anúncio da vinda da montadora estrangeira se dá em um momento conjunturalmente adverso para a economia estadual, dados os resultados pouco animadores sobre a evolução do emprego e produção industrial e sobre as exportações para o resto do mundo. Conforme levantamento realizado pela Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), embora o nível de emprego global da indústria de transformação tenha revelado relativa estabilidade em 1995, alguns gêneros apresentaram significativa redução de pessoal ocupado, tais como vestuário e calçados (-20,8%), minerais não-metálicos (-7,9%), produtos de matéria plástica (-3,3%), produtos alimentares (-3,0%), papel e papelão (-2,6%) e madeira (-2,4%).

Na mesma trajetória, pesquisa do IBGE indica declínio de 5,6% da produção física do setor industrial paranaense em 1995, comparativamente com 1994 – contra uma variação positiva de 1,7% em nível nacional –, puxado pelo desempenho negativo dos ramos de alimentos, química, fumo, material de transporte, material elétrico e metalurgia. Por fim, dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo (SECEX/MICT) apontam crescimento de apenas 1,7% das vendas externas paranaenses em 1995, contra expansão de 6,8% das exportações brasileiras.

Esse bloco de indicadores desfavoráveis é fruto, principalmente, da ação conjugada de três influências negativas: crise financeira da agricultura, política de juros altos e de atraso cambial mantida pelo Ministério da Fazenda e desaceleração dos fluxos comerciais e de investimentos do Brasil com os

países do Mercosul, ligada fundamentalmente à recessão promovida na Argentina depois da reeleição do presidente Menem, como tentativa de salvaguardar a consistência do plano de estabilização sustentado no câmbio fixo.

Por tudo isso, parece pertinente a afirmação de que a Renault inaugura uma nova fase de expansão, diversificação e modernização da economia paranaense em patamares bastante superiores aos prevalentes até então, notadamente quanto ao maior adensamento da matriz de relações interindustriais, mediante a perspectiva de racionalização da rede de fornecedores, desverticalizando e/ou terceirizando a fabricação de autopeças.

Existem fortes indícios de interesse por parte da montadora em induzir a implantação de dez a vinte suprimentos – contíguos à planta e somando inversões de R\$ 300 milhões até 1999, segundo informações do Governo do Estado – e montar e executar projetos de capacitação profissional. Quanto aos fornecedores, as empresas Robert Bosch e Hubner, sediadas na CIC, já pertencem à carteira da Renault Argentina, fabricando respectivamente componentes de motor diesel e cabeçotes de motores. Admitem-se também efeitos em cadeia nos segmentos da metal-mecânica, materiais plásticos, fabricante de borracha e vidros, sobretudo da RMC.

No que se refere à disposição de formação de mão-de-obra, deve ocorrer rebatimento positivo nas atividades das escolas técnicas e profissionalizantes, capitaneadas pelo sistema Fiep/Senai, e também no ensino universitário, em especial no de engenharia mecânica. Logo, conhecidas algumas peculiaridades do projeto, parece razoável supor que os efeitos multiplicadores dinâmicos serão incomparavelmente maiores que os da Volvo, New Holland, Nippondenso e Robert Bosch nos últimos quinze anos. A Volvo conseguiu desenvolver apenas 10,8% de seus fornecedores na CIC (27 de um total de 250).

É preciso reconhecer também que a atração da montadora francesa não consiste em acontecimento isolado. Na verdade, a decisão pelo Paraná ocorre em meio a um processo de desengavetamento de programas de investimentos no Estado (e eventualmente originando novos), na expectativa de sustentação do equilíbrio macroeconômico e de retomada do crescimento em nível nacional, conforme já exposto. Relembrando, além da Renault, vislumbram-se projetos industriais que totalizam quase US\$ 2 bilhões, entre privados e estatais. A gradativa concretização desses objetivos, essencialmente daqueles concentrados em segmentos agroindustriais dominados por cooperativas, com padrão locacional mais disperso, deve sepultar as teses de exaustão do ciclo do *agro-*

*business* no Estado e reforçar a necessidade de maior dotação e direcionamento de recursos financeiros no alargamento das economias externas (infra-estrutura e pesquisa científica e tecnológica).

### *A notícia da vinda da Renault ocorre em um momento de anúncio de outros expressivos projetos de investimentos industriais no Estado, na perspectiva de consolidação do processo de estabilização macroeconômica.*

Observa-se ainda nítido aumento da carteira de negócios voltados à implantação ou expansão de atividades na RMC, com destaque para as iniciativas da Volvo em modernização das instalações, construção da nova planta de cabines de caminhões e aumento da capacidade de produção de motores na CIC, englobando aplicações de US\$ 150 milhões, e as manifestações de interesse da Gradiente, em parceria com a empresa finlandesa Nokia, em fabricar aparelhos de telefonia celular de última geração em São José dos Pinhais (investimento de US\$ 50 milhões).

Por outro lado, não se devem perder de vista as preocupações de maior equidade intra-regional da expansão industrial, de forma a minimizar a tendência de maior afluxo populacional à RMC e as pressões sobre a demanda por serviços urbanos *vis-à-vis* a insuficiência de recursos públicos. Essa distorção tende a se agravar em tempos de maior fragilidade de caixa, em virtude, por exemplo, dos efeitos da adoção dos instrumentos de renúncia fiscal, quando da atração da unidade produtiva, não compensada pelo provável aumento de receita, atrelado ao maior consumo decorrente da elevação da massa salarial (emprego e renda).

É absolutamente imprescindível a multiplicação de esforços na busca da intensificação e utilização das vantagens relativas das diferentes regiões do Estado. A simples atração de algumas fábricas para determinados pólos regionais, a criação de um Centro Regional de Negócios entre Londrina e Maringá (aproveitando a estrutura dos barracões desativados do extinto Instituto Brasileiro do Café) e a implantação de um Parque Tecnológico Agroindustrial no Oeste representam iniciativas de alcance reduzido, incapazes de alterar sobremaneira a lógica privada embutida nas decisões locacionais, fortemente dominada pela busca de minimização de custos e/ou maximização de lucros, proporcionados pelas economias de escala, localização e urbanização, potenciadas com o estabelecimento da Renault na RMC.

Lembre-se que a sugestão locacional nas Regiões Oeste e Norte do Estado – motivada pela proximidade, respectivamente, com a Argentina, onde a empresa tem uma unidade industrial (Córdoba), e com o Sudeste brasileiro, maior mercado consumidor

do País – foi imediatamente rechaçada pela Renault por força das vantagens vinculadas à aglomeração industrial em Curitiba e das economias externas, determinadas pelo entroncamento rodoferroviário e multiplicadas pela existência do porto, distante 65 quilômetros.

Em termos de abrangência e impacto continental, não existem dúvidas de que o projeto Renault consolida a posição do Paraná como Centro Econômico do Mercosul. Tal fato incrementa o cacife político do Estado na negociação de recursos federais e internacionais para programas prioritários nas áreas de infra-estrutura econômica e social e facilita a inclusão de reivindicações/demandas estratégicas (como a duplicação do trecho São Paulo - Curitiba da BR-116) nos orçamentos dos diferentes ministérios, e o conseqüente atendimento.

Cabem finalmente algumas avaliações relacionadas à absorção de mão-de-obra. Obviamente, o capital aplicado favorece a desconcentração geográfica de um ramo de produção detentor de potencial multiplicador, direto e indireto, bastante superior à média do setor industrial. Daí a grande probabilidade de surgimento de um razoável pólo fabricante de autopeças no Sul do País, especificamente no Paraná e em Santa Catarina (consolidando a vocação nas áreas de plástico e metal-mecânica, sobretudo fundição). Ademais, conforme já assinalado, a planta montadora irá requerer a implantação de vários suprimentos de componentes operando *just in time* com qualidade total.

Porém, de um lado, a referência de tecnologia de ponta voltada ao atendimento do mercado mundial dá mostra do elevado grau de automação envolvido, gerando empregos diretos com alto coeficiente de especialização e delineando aumento do grau de concentração de renda regional. De outro, a flagrante aglutinação técnica do oligopólio produtor de autopeças na região Sudeste do País desautoriza diagnósticos de um rápido deslocamento geográfico desta atividade.

Ainda é cedo, portanto, para inferir a criação de 20 a 50 mil novos postos de trabalho na RMC, derivados de uma avalanche de projetos industriais de elevado conteúdo tecnológico na direção do Paraná.

Aliás, o aumento da oferta de emprego em bases estruturais depende da criação de condições favoráveis a um novo ciclo de crescimento, incluindo a viabilização de linhas de crédito de longo prazo e o

estímulo a atividades absorvedoras de mão-de-obra, como a construção civil, passando, por extensão, pelo resgate da capacidade de gasto e investimento público.