

# IMPACTOS DA LEGISLAÇÃO NA CONSTRUÇÃO DE PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE EM EMPRESAS DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS/PR

Amannda Montanarin<sup>1</sup>  
Amanda Sawaya Novak<sup>2</sup>

## RESUMO

Sustentabilidade é um conceito que vem se difundindo com o passar do tempo e ganhando cada vez mais importância na sociedade. No que diz respeito à adoção de políticas sustentáveis, esse conceito tornou-se um diferencial positivo de concorrência entre as empresas. Por ser um tema de ampla abrangência, o presente estudo teve como enfoque as práticas sustentáveis inseridas no contexto urbano – mobilidade urbana e relação com o entorno. O polo automotivo no município de São José dos Pinhais gerou controvérsias sobre os impactos ambientais e sociais de sua implantação. Existem leis, desde o âmbito federal ao municipal, que visam regular a atuação dessas empresas, diminuindo, assim, os impactos causados pela sua produção industrial, porém, sem prejudicar o seu desenvolvimento e o da sociedade como um todo. Objetivando avaliar o grau de apropriação destas leis pelas empresas, e sua aplicação na elaboração de políticas sustentáveis, foi realizado um levantamento da legislação vigente sobre o assunto. Essas informações foram comparadas posteriormente com questionário aplicado à empresa Renault, alvo dessa avaliação, referente às suas práticas sustentáveis adotadas, bem como sua motivação. O presente estudo constatou a ausência de fiscalização e incentivo do município de São José dos Pinhais na realização dessas práticas. De qualquer forma, as empresas não deixam de adotá-las, baseando-se na legislação, mas, acima de tudo, por iniciativa própria, seja por uma questão de interesse particular ou pela necessidade de inserir-se em um novo conceito de empresa.

Palavras-chave: Empresas. Sustentabilidade. Urbano. Legislação. Impactos.

<sup>1</sup> Acadêmica do 2º ano de Direito da FAE Centro Universitário. Bolsista do Programa de Apoio à Iniciação Científica (PAIC 2013-2014). *E-mail:* amn.montanarin@gmail.com.

<sup>2</sup> Mestre em Organizações e Desenvolvimento pela FAE Centro Universitário. Professora da FAE Centro Universitário. *E-mail:* amanda.novak@fae.edu.br.

## INTRODUÇÃO

Sustentabilidade consiste em uma nova forma de pensar das pessoas, incluindo as empresas, visando a exploração dos recursos de forma comedida, sem prejudicar o seu desenvolvimento e o da sociedade em geral.

Devido a sua extensão, o polo automotivo de São José dos Pinhais não poderia ser instalado em um centro urbano. Por essa razão, foi implantado em uma área que comportasse a dimensão das empresas integrantes do polo, gerando controvérsias quanto aos impactos resultantes.

É competência do município a fiscalização e incentivo de políticas sustentáveis das empresas nele localizadas.

Contudo, as empresas do setor automotivo estão adotando estratégias de sustentabilidade como condição de competitividade. Os mercados estão atentos aos riscos reputacionais referentes a problemas sociais e ambientais, ante o início de um processo de preferência do consumidor relacionada a estes danos no processo produtivo dos produtos que consomem (UNIETHOS, 2002).

Diante disso, surge o questionamento: existem leis que obriguem as empresas a essas práticas? As leis são cumpridas? As empresas se limitam a cumpri-las ou adotam políticas de sustentabilidade por iniciativa própria? Para tanto, objetivou-se identificar as práticas sustentáveis adotadas pelas empresas do polo automotivo de São José dos Pinhais, identificando, assim, os impactos diretos e indiretos da legislação em vigor sobre estas práticas, a fim de apurar a efetiva iniciativa destas empresas em diminuir os impactos resultantes de sua instalação e produção.

## 1 METODOLOGIA

Foi realizado levantamento da legislação vigente sobre sustentabilidade em sua dimensão urbana e seus impactos diretos e indiretos na gestão da sustentabilidade em empresas de São José dos Pinhais/PR, verificando o grau de conhecimento, apropriação e aplicação por parte das empresas sobre as condutas disciplinadas em lei nesta seara.

Por fim, identificou-se as políticas públicas existentes de incentivo às práticas sustentáveis concernentes ao meio ambiente urbano, bem como se as práticas de sustentabilidade implementadas pelas empresas são decorrentes dos preceitos legais ou de iniciativas próprias.

Para a realização do presente estudo foi realizada pesquisa documental e bibliográfica sobre legislação vigente, políticas públicas e doutrina sobre o assunto; pesquisa de campo com questionário estruturado, contendo perguntas fechadas e abertas para coleta de percepções e identificação das práticas das empresas; e pesquisa de campo para identificação das políticas públicas existentes.

## 2 SUSTENTABILIDADE

Ao falar de sustentabilidade, o primeiro (e para muitos, o único) significado da palavra liga-se exclusivamente à questão ambiental. Contudo, ela admite muito mais que um simples conceito, mas uma nova forma de viver da civilização. Talvez seja impossível definir o termo sustentabilidade de forma simplista e objetiva, porém podem-se buscar meios de compreendê-lo.

Sustentabilidade está ligada diretamente ao presente, à forma de pensar, de consumir, de explorar recursos, se desenvolver, agir e principalmente legislar. Isto porque, se vive em uma sociedade que colocou os interesses pessoais em detrimento da coletividade, necessitando ser regulada por uma força maior para que se restabeleça a igualdade.

Sustentável cinge-se em um novo modo de pensar de toda a civilização, pautada no aproveitamento dos recursos renováveis e conservação da natureza de forma intimamente ligada.

A ideia de desenvolvimento sustentável surgiu em meio ao Relatório de Brundtland em 1987, por meio de um documento chamado *Our common future* (Nosso futuro comum):

O desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que encontra as necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades.

Um mundo onde a pobreza e a desigualdade são endêmicas estará sempre propenso a crises ecológicas, entre outras [...]. O desenvolvimento sustentável requer que as sociedades atendam às necessidades humanas tanto pelo aumento do potencial produtivo como pela garantia de oportunidades iguais para todos.

Muitos de nós vivemos além dos recursos ecológicos, por exemplo, em nossos padrões de consumo de energia [...]. No mínimo, o desenvolvimento sustentável não deve pôr em risco os sistemas naturais que sustentam a vida na Terra: a atmosfera, as águas, os solos e os seres vivos.

Na sua essência, o desenvolvimento sustentável é um processo de mudança no qual a exploração dos recursos, o direcionamento dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional estão em harmonia e reforçam o atual e futuro potencial para satisfazer as aspirações e necessidades humanas (BRUNDTLAND, 1987,p.17).

De acordo com Freitas (2011, p. 53), a sustentabilidade é pluridimensional:

Em primeiro lugar, a sustentabilidade é material e imaterial (no sentido sutilmente valorativo). [...] deve ser material e imaterial ao mesmo tempo, acima dos erros do materialismo estrito e à altura das respostas sistêmicas concretas. Em segundo lugar, a pluralidade remete às várias facetas da sustentabilidade (para além do consagrado tripé social, ambiental e econômico). Somente assim será possível o desenvolvimento sustentável, em harmonia com a resiliência dos ecossistemas e acatado como um dos valores supremos da Constituição.

O ser humano, por ser racional, deveria ter consigo o pensamento de uma economia de permanência, ou seja, satisfazer seus interesses baseando-se em princípios de autolimitação como uma forma inteligente de alocar recursos sem que seja necessário abdicar de seus interesses, uma vez que se produzirá e consumirá para a mesma necessidade, porém, de forma sustentável.

A insaciabilidade, ou seja, o consumo irracional extrapola os limites de necessidade, para isso, a sustentabilidade consiste em reeducar as pessoas compreendendo a natureza como recurso escasso e que deve ser administrado.

O Brasil é resultado da tentativa europeia de transplantar-se culturalmente para um território de grande extensão, sob condições naturais diversas. Isto porque o Brasil fornece condições extremamente favoráveis para o desenvolvimento, possuindo, como fator determinante, o clima tropical. Se somada esta condição com os abundantes recursos naturais existentes no país, mão de obra qualificada e conhecimento moderno, tem-se um possível “exportador de sustentabilidade”, tamanho seu potencial (SACHS, 2002).

A preocupação com a natureza e seus recursos foi exteriorizada pela primeira vez em Founex, em 1971, quando se discutiu a relação entre desenvolvimento e meio ambiente.

Em decorrência desta evidenciação do tema, criaram-se pensamentos extremos a respeito do desenvolvimento e do meio ambiente como interesses independentes, afastados ao longo do tempo. Criou-se então um pensamento intermediário entre o economicismo arrogante e o fundamentalismo ecológico, que perdura aos tempos atuais.

A implantação da ecologização no modo de pensar vem sendo uma preocupação cada vez mais crescente aos seus adeptos, eis que deve-se perceber a sustentabilidade como um modo de viver que refletirá por gerações. Faz-se necessária a coevolução da ecologia e da economia, de forma que o crescimento econômico incorpore métodos favoráveis ao meio ambiente. Embora a sustentabilidade sirva para garantir o futuro das gerações, não se pode olvidar que a sociedade atual já se encontra em um estágio insustentável e as medidas devem possuir caráter de urgência (SACHS, 2002).

Cumpra mencionar que a conservação da biodiversidade não consiste na não utilização dos recursos naturais, mas sim na utilização sustentável deste, ou seja, utilizar estes recursos de forma comedida, necessária e não gananciosa. Até porque, incentivar o crescimento zero seria degradar ainda mais a população economicamente desfavorecida, tornando as chances de ascensão cada vez menores, o que não se objetiva em um país em desenvolvimento.

Desta forma, o desenvolvimento deve ser entendido como a harmonia entre os âmbitos social, ambiental e econômico, de modo a promover o crescimento em todos os setores da sociedade.

A sustentabilidade visa à convivência do homem com o meio ambiente, de modo a utilizar-se dele sem causar-lhe prejuízo, eis que os recursos são renováveis a longo prazo.

As leis para regular o desenvolvimento da sociedade não deixam de existir, contudo, sua fiscalização resta prejudicada ante o crescimento e desenvolvimento das cidades, cuja demanda há tempos deixou de ser atendida. Para tanto, ressalta-se a importância da conscientização da sociedade como um todo, da responsabilidade social, ou seja, a sobreposição dos interesses coletivos, resguardados pela própria coletividade, de modo a suprimir os interesses individuais que extrapolam os limites da sustentabilidade.

A sustentabilidade não se restringe ao meio ambiente, possuindo outros critérios que almejam o bem-estar social de forma plena.

Pode-se dizer que o conceito está presente nos âmbitos social, cultural, ecológico, ambiental, territorial, econômico e político (SACHS, 2002). Sachs (2002) ainda comenta sobre a economia de permanência e a escassez dos recursos naturais:

A economia de permanência deveria estar afirmada na perenidade dos recursos, isto é, na habilidade de transformar os elementos do meio ambiente em recursos sem destruir o capital da natureza. [...] O que hoje é recurso, ontem não era, e alguns recursos dos quais somos dependentes hoje, serão descartados amanhã; assim caminha o progresso técnico.

Os critérios ecológico e ambiental, talvez os mais conhecidos deste complexo sustentável, tangem à preservação da natureza e de seu potencial econômico, a renovação de seus recursos a fim de prolongar sua existência, e a moderação do uso de recursos não renováveis.

No âmbito territorial, objetiva-se o balanceamento e equilíbrio das áreas urbanas e rurais, bem como sua melhoria constante pautada no seu planejamento e manutenção.

O conceito de sustentabilidade é muito amplo, e suas dimensões, na condição de subdivisões do tema, se complementam. Essas dimensões são igualmente amplas, de forma que se tornaria superficial uma abordagem sobre todas elas para o presente estudo.

Estas dimensões estão interligadas entre si, de forma que é quase impossível separá-las por completo, uma vez que se complementam. Tendo em vista a amplitude do tema, fez-se necessário estreitar a linha de pesquisa, restringindo-a à sustentabilidade urbana. Todavia, o meio ambiente urbano tratado aqui compreende os conceitos de mobilidade urbana e relação com o entorno.

Para melhor entendimento do conceito, tem-se a definição de Ávila Coimbra (2002, p.31) para meio ambiente:

Meio ambiente é um conjunto dos elementos abióticos (físicos e químicos) e bióticos (flora e fauna), organizados em diferentes ecossistemas naturais e sociais em que se insere o Homem, individual e socialmente, num processo de interação que atenda ao desenvolvimento das atividades humanas, à preservação dos recursos naturais e das características essenciais do entorno, dentro das leis da natureza e de padrões de qualidade definidos.

Ainda, em uma análise mais específica do meio ambiente urbano, tem-se que o acervo material, qual seja, o patrimônio imobiliário, público e privado, deve estar relacionado com o estado de completo bem-estar físico, mental e social da população e com respeito pelo entorno natural (MILARÉ, 2013).

Logo, entende-se por meio ambiente urbano um conjunto de elementos que constituem um ambiente artificial transformado pelo homem de acordo com suas necessidades.

Para Milaré (2001, p. 222), a sustentabilidade do meio urbano se dá diante da precisão de regular o caos das cidades:

A desordem das cidades e o caos urbano requerem, como em qualquer forma de impacto ambiental, medidas restritivas, mitigatórias ou compensatórias, através de práticas de planejamento, monitoração e controle da qualidade de vida urbana.

Mais uma vez, tem-se a importância do equilíbrio das dimensões de sustentabilidade, a fim de proporcionar qualidade de vida à sociedade, inserida nesse meio ambiente urbano, sem deixar de desenvolver-se e satisfazendo as necessidades atuais.

### 3 A INSTALAÇÃO DO POLO AUTOMOTIVO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

O município de São José dos Pinhais foi instalado no ano de 1853, elevando-se ao patamar de município em 1897. Pertence à região metropolitana de Curitiba, com três vezes a extensão territorial desta.

Destes, aproximadamente 90% residem em área urbana. Cumpre ressaltar que o território urbano do município corresponde a apenas 18, 25% do território total, que perfaz o montante de 948,52 km<sup>2</sup>.

O município possui o terceiro maior polo automotivo do país, e sua população urbana vem crescendo a cada ano, contando com um crescimento populacional de quase sessenta mil habitantes de 2000 a 2010.

Após a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), e da instalação da refinaria da Petrobrás no município de Araucária nos anos 1990, foi a vez de São José dos Pinhais passar pelo processo de instalação de seu distrito industrial, tornando-se marco para a chamada “segunda onda de industrialização” do Paraná, contando com empresas como Renault, Audi/Volkswagen e outras de grande porte (FIRKOWSKI, 2001).

É evidente que a participação do governo foi de suma importância para as negociações e instalação destas empresas no município, oferecendo incentivos para que fosse vantajoso às indústrias instalarem-se no local, que consistem basicamente na doação de terrenos, fornecimento de infraestrutura, isenção de impostos estaduais e locais por longos períodos, concessão de empréstimos pelo estado com taxas inferiores à média de mercado e a criação de diversas garantias estatais, financeiras e legais.

A Lei nº 03, de 18 de março de 1996, que criou o Distrito Industrial de São José dos Pinhais e a Companhia de Desenvolvimento de São José dos Pinhais traz isenção de impostos especificadamente em seu artigo 16, que diz:

A RENAULT DO BRASIL e demais indústrias implantadas e empreendimentos realizados no Parque Industrial Automotivo terão isenção de impostos e taxas municipais, inclusive de contribuição de melhoria, pelo período de 10 (dez) anos, a partir da data do ato da transmissão imobiliária do terreno àquela empresa.

A iniciativa do governo foi criticada por ambientalistas com apoio da mídia, visto que, embora tenha havido a criação do programa “Paraná Mais Empregos”, que gerou, apenas com a instalação da fábrica da Renault, 2 mil empregos diretos e com estimativa de 10 a 15 mil empregos indiretos, houve questionamentos quanto ao cumprimento das exigências legais no que tange ao estudo de impactos ambientais, por não terem sido apresentados um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e um Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA) (GUEDES, 2013).

O plano diretor do município, instituído pela Lei Complementar nº 9, de 23 de dezembro de 2004, tem por objetivo, conforme seu artigo 6º, VI, “orientar o crescimento urbano da sede Municipal, evitando a ocupação desordenada ou em locais inadequados e os chamados ‘vazios urbanos’”.

A ocupação do solo consiste, entre outras diretrizes, em evitar a ocorrência de loteamentos descontínuos e a construção indiscriminada em áreas de ocupação rarefeita e afastadas do centro urbano, mantendo como zona rural as áreas de elevado potencial agrícola.

Além destes critérios, o município deve regular a instalação das indústrias e demais propriedades, no que tange ao saneamento básico e mobilidade urbana, para tanto, devem existir políticas de sustentabilidade advindas das próprias indústrias, a fim de facilitar este controle por parte do município.

A instalação do parque automotivo gerou impactos no planejamento municipal, na mobilidade urbana e na relação deste novo fator social no entorno.

Este dispositivo se dá em concordância com o Estatuto da Cidade, legislação Estadual, que visa regular o desenvolvimento das cidades e as políticas públicas adotadas por estes.

#### **4 MAPEAMENTO DA LEGISLAÇÃO NOS ÂMBITOS FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL**

A Constituição Federal de 1988 traz em seu artigo 23 a competência comum para legislar sobre o planejamento, uso e ocupação do solo urbano, saneamento básico e mobilidade urbana:

É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas; [...]

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

O Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, por sua vez abrange de forma ampla os conceitos explanados, disponibilizando nos incisos de seu artigo 2º as diretrizes gerais que orientam o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Sobre o referido instrumento, Fernandes (2010, p. 61) assevera:

O Estatuto da Cidade tem quatro dimensões principais, quais sejam: uma conceitual, que explicita o princípio constitucional central das funções sociais da propriedade e da cidade e os outros princípios determinantes da política urbana; uma instrumental, que cria uma série de instrumentos para materialização de tais princípios de política urbana; uma institucional, que estabelece mecanismos, processos e recursos para a gestão urbana; e, finalmente, uma dimensão de regularização fundiária dos assentamentos informais consolidados.

Dentro da perspectiva territorial/urbana, a sustentabilidade em seus diversos eixos abarca a mobilidade urbana, saneamento básico e a política nacional de resíduos sólidos, visando melhorar a qualidade de vida da população por meio de planejamento e de instrumentos legais.

A mobilidade urbana de forma sustentável é um conjunto de políticas de transporte que proporciona o amplo acesso ao espaço urbano, como, por exemplo, o uso de transporte coletivo. Para tanto, foi instituída a Lei nº 12.587 de 3 de Janeiro de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 2º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Ainda sobre os instrumentos de apoio à mobilidade urbana, o mesmo dispositivo assevera:

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

O saneamento básico consiste em medidas que visam preservar as condições do meio ambiente, prevenindo doenças e garantindo a saúde.

A Lei nº. 6.766 de 19 de Dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano, proíbe em seu artigo 3º, parágrafo único, inciso II, o parcelamento do solo “em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde pública, **sem que sejam previamente saneados**” (grifos nossos).

Há também a Lei nº 11.445 de 5 de Janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico.

Outro marco regulatório de suma importância é a Lei nº 12.305 de 2 de agosto de 2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, a política Nacional de Resíduos Sólidos consiste:

na prevenção e a redução na geração de resíduos, tendo como proposta a prática de hábitos de consumo sustentável e um conjunto de instrumentos para propiciar o aumento da reciclagem e da reutilização dos resíduos sólidos (aquilo que tem valor econômico e pode ser reciclado ou reaproveitado) e a destinação ambientalmente adequada dos rejeitos (aquilo que não pode ser reciclado ou reutilizado). Institui a responsabilidade compartilhada dos geradores de resíduos: dos fabricantes, importadores, distribuidores, comerciantes, o cidadão e titulares de serviços de manejo dos resíduos sólidos urbanos na Logística Reversa dos resíduos e embalagens pós-consumo e pós-consumo. Cria metas importantes que irão contribuir para a eliminação dos lixões e institui instrumentos de planejamento nos níveis nacional, estadual, microrregional, intermunicipal e metropolitano e municipal; além de impor que os particulares elaborem seus Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos.

No âmbito estadual não há incidência significativa de instrumentos regulatórios sobre a organização urbana (tendo em vista que esta é uma competência constitucionalmente atribuída aos municípios).

Coadunando com a Carta Magna, o Plano Diretor do Município de São José dos Pinhais (instituído pela Lei Complementar nº 9, de 23 de dezembro de 2004) dispõe sobre todas estas práticas, voltado à competência municipal, estabelecendo diretrizes e estratégias direcionadas à estruturação urbana, saneamento básico e mobilidade urbana.

O art. 33 aborda como a estratégia das diretrizes urbanísticas tem como objetivos gerais promover a estruturação do espaço na cidade e a integração metropolitana.

A alocação de grandes empresas impacta fortemente a sustentabilidade local, como bem observa Tavares (2005, p. 35):

O processo de produção do espaço urbano se dá, em geral, quando vários agentes atuam em uma mesma área, transformando sua paisagem. E o resultado destas intervenções nem sempre é harmonioso. As contradições se consolidam e podem ser vistos, lado a lado, os resultados da ação dos agentes que modificaram o espaço, como as indústrias e os bairros operários, as favelas e os condomínios de classe alta ou as grandes vias de transportes de mercadorias cortando a periferia das grandes cidades.

As grandes indústrias, que representam a materialização do grande capital, têm o poder não só de transformar a paisagem do entorno de suas plantas locacionais, como também de influenciar o perfil econômico de uma ou mais cidades. O aumento populacional, que pode decorrer da instalação de parques industriais, talvez seja o maior impacto causado na implantação de grandes empreendimentos.

As empresas situadas em São José dos Pinhais possuem forte vocação para indústria, sendo o polo automotivo um de seus maiores expoentes.

Muitas dessas empresas praticam ações voltadas à sustentabilidade, tendo como pressupostos o planejamento estratégico interno e o atendimento à legislação no âmbito federal, estadual e municipal.

## 5 RESULTADOS

Após as diversas adversidades que envolveram a instalação do polo automotivo no município de São José dos Pinhais, bem como os diversos choques ambientais e sociais resultantes de sua implantação, as empresas que ali se encontram visam, de alguma forma, minimizar esses impactos com o desenvolvimento de alguns projetos sustentáveis.

De acordo com o APÊNDICE A, o município de São José dos Pinhais realiza o mínimo necessário no que se refere ao saneamento básico, à coleta de lixo, à mobilidade urbana e entre as demais necessidades básicas de seus cidadãos. Sendo assim, nota-se que não há fiscalização, tampouco incentivo por parte da Prefeitura para que essas indústrias cumpram com suas obrigações ambientais e sociais.

Diante disso, pode-se concluir que as empresas integrantes do polo automotivo ficam condicionadas às leis vigentes, porém, de forma quase livre, ou seja, uma vez que a competência para regular o assunto é do município – visto que as leis não são direcionadas às empresas – estas praticamente se desobrigam em cumpri-las.

Observa-se que há um interesse em realizar projetos sustentáveis, evidente tanto no eixo ambiental como no eixo urbano.

A empresa entrevistada, a Renault do Brasil, conta com cerca de 6 mil colaboradores diretos, gerando outros 25 mil postos de trabalho indiretos. A rede comercial alcança 204 pontos de venda em todo o país. Conforme o *site* da empresa, “em 2011 a marca comercializou 194.300 veículos no país, conquistando 5,7% de participação no mercado”, assim é inegável seu impacto para o município de São José dos Pinhais em vários setores.

A referida empresa, de acordo com o APÊNDICE B, vem adotando novas formas de produção que visam a redução da emissão de poluentes pelos veículos produzidos por ela, além de adaptar-se para que haja maior reaproveitamento das matérias-primas utilizadas na produção. No que tange ao meio ambiente urbano e sua relação com os moradores locais, e o entorno em geral, disponibilizam transporte fretado para os funcionários, a fim de que eles não utilizem veículos próprios para dirigir-se ao trabalho, além de incentivar os funcionários que moram no entorno a fazerem uso da bicicleta. Ainda, menciona que possuem parcerias com Organizações Não Governamentais, associação de moradores e empresas locais que visam à aproximação entre empresa e população vizinha. Sem dúvidas que essas iniciativas implicam em impactos positivos ao meio ambiente urbano e contribuem para minimizar os impactos negativos causados pelas grandes indústrias.

Fica evidente, portanto, que as empresas possuem incentivos e motivação próprios para realizar práticas sustentáveis. Embora seja essencial que elas adotem referidas práticas, nota-se que há um interesse particular em efetivá-las que não limita-se ao cumprimento de leis.

Fica clarividente a influência da legislação sobre as práticas adotadas, tendo sido adotado o Estatuto das Cidades como orientação para o desenvolvimento das políticas de relacionamento com a comunidade local da empresa entrevistada, por outro lado, esta menciona que sempre valorizou a sustentabilidade em suas políticas sociais e ambientais, investindo em maquinários de maior tecnologia e mão de obra qualificada.

Sendo assim, as empresas do polo automotivo de São José dos Pinhais, embora se baseiem na legislação para nortear suas políticas de sustentabilidade, não a têm como motivação para sua realização, mas sim o interesse próprio em realizá-las.

## CONCLUSÃO

Legislação de modo a regular as práticas sustentáveis existem em todos os âmbitos, desde a instituição da Constituição Federal em 1988, porém a fiscalização resta prejudicada ante o crescimento populacional elevado e a vinda de pessoas da área rural para a área urbana em grande número.

Contudo, nota-se uma preocupação das empresas na adoção de práticas de sustentabilidade, seja por uma questão de marketing da empresa, seja pela real preocupação com o futuro dos recursos naturais, ou ainda, simplesmente para cumprir determinadas previsões legais.

Fato é que o tema sustentabilidade tornou-se corriqueiro, sendo a base para o futuro de toda uma geração, mas ainda existem muitas dúvidas e pouco incentivo sobre ele.

Inegável a necessidade da implantação de cada vez mais práticas sustentáveis, em todos os setores da sociedade. Porém, a adaptação das indústrias de grande porte ao modo sustentável de agir é, sem dúvidas, um grande passo para esse objetivo futuro. Nota-se que é também vantajoso para elas, pois melhoram sua imagem no mercado, tornando-as empresas sustentáveis, servindo de referência para as demais.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, F. **Os desafios da sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 02 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial Federal da República Federativa [do] Brasil**, Brasília, 13 jul.de 2001.

CAVALIERI FILHO, S. **Programa de responsabilidade civil**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba**. São Paulo, 2001. 267f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001. Disponível em: <<http://www.Geo.Uel.Br/Didatico/Claudio/Curitiba/Capasumario.Pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2014.

FREITAS, J. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

GUEDES, A. L. A Instalação da Renault, Chrysler e Audi em Curitiba. **Revista Interdisciplinar de Gestão Social**, Salvador, v. 2, n. 1, p. 137-151, jan./abr. 2013. Disponível em: <[http://www.rigs.ufba.br/pdfs/RIGS\\_v2\\_n1\\_art7.pdf](http://www.rigs.ufba.br/pdfs/RIGS_v2_n1_art7.pdf)> Acesso em: 09 mar. 2014.

MARQUES, C. L. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**: o novo regime das relações contratuais. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

POLÍTICA Nacional de Resíduos Sólidos. Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/pol%C3%ADtica-de-res%C3%ADduos-s%C3%B3lidos>>. Acesso em: 06 nov. 2013.

RENAULT. **O início de uma história de sucesso**. Disponível em: <[http://www.renault.com.br/mais\\_renault/](http://www.renault.com.br/mais_renault/)>. Acesso em: 03 mai. 2014.

SANTOS, S. E. dos. **A influência e a percepção do setor automotivo na sustentabilidade ambiental da região Metropolitana de Curitiba (RMC)**. Curitiba, 2007. 198f. Dissertação (Mestrado em Organizações e Desenvolvimento) – FAE Centro Universitário, Curitiba. 2007.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Lei Complementar nº 9, de 23 de Dezembro de 2004. Institui o Plano Diretor do Município de São José dos Pinhais, Estado do Paraná. **Jornal São José dos Pinhais Metrópole**. São José dos Pinhais, n.827, 30 dez. 2004. Disponível em: <[http://www.sjp.pr.gov.br/wp-content/uploads/2014/05/LC-09\\_2004.pdf](http://www.sjp.pr.gov.br/wp-content/uploads/2014/05/LC-09_2004.pdf)>. Acesso em: 09 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. Prefeitura: **Lei Orgânica Municipal**. Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/lei-organica/saojosedospinhais-pr/3497>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. Prefeitura. **Secretaria de Meio Ambiente**. Disponível em: <<http://www.sjp.pr.gov.br/secretarias/secretaria-meio-ambiente/>>. Acesso em: 15/04/2014.

SARMENTO, D. **Direitos fundamentais e relações privadas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

SILVA, C. L. da (Org.). **Desenvolvimento sustentável**: um modelo analítico, integrado e adaptativo. Petrópolis: Vozes 2006.

SWU. **Sustentabilidade**. Disponível em: <<http://www.swu.com.br/movimento-swu/o-que-e-sustentabilidade/>>. Acesso em: 03 nov. 2013.

UNIETHOS. **Sustentabilidade no setor automotivo**. São Paulo, 2012. (Série de Estudos Setoriais). Disponível em: <[http://www.siteuniethos.org.br/wp-content/uploads/2013/11/1\\_UNIETHOS\\_auto\\_bx.pdf](http://www.siteuniethos.org.br/wp-content/uploads/2013/11/1_UNIETHOS_auto_bx.pdf)>. Acesso em: 19 jul. 2014.

WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT. **Our common future**. Oxford: Oxford University, 1987.

## APÊNDICE A

### Questionário 1

#### 1. Em relação ao saneamento básico da cidade de São José dos Pinhais:

**a** - O abastecimento de água, esgoto e coleta de lixo chegam a todos os bairros do município? Sim.

**b** - Inclusive nas áreas rurais? Não, apenas a coleta de lixo.

**a** - A drenagem urbana, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos é feita adequadamente à necessidade da população? Com que frequência? Sim, uma vez por semana.

**b** - O município possui “aterro sanitário”? Onde fica localizado? Não.

#### 5. Sobre a Política Nacional de Resíduos Sólidos em relação a São José dos Pinhais:

**a** - O município tem algum projeto da Política Nacional de Resíduos Sólidos? Não.

**b** - O município dispõe de projetos para melhorar o saneamento básico? Sim, PLANO EM ELABORAÇÃO PMSB QUE CONTEMPLA O PMGIRS.

**c** - A PNRS diz que é responsabilidade do município a fiscalização sobre descarte correto dos resíduos sólidos por estabelecimentos como supermercados, lojas e outros comércios. Neste município estão sendo realizadas orientações para que a partir de 2015 esta fiscalização passe a ser feita? Não.

#### 6. Sobre mobilidade urbana em São José dos Pinhais:

**a** - Existem projetos que incluam na mobilidade transportes alternativos? Sim.

**b** - Você acha conveniente que sejam realizados estudos e projetos de mobilidade urbana para os próximos anos? Sim.

## APÊNDICE B

### Questionário 2

#### Identificação da empresa

##### 1. Qual a missão da sustentabilidade para a empresa?

“Estamos adotando novas formas de produção de nossos veículos de maneira que estes emitam cada vez menos poluentes e tenham um desempenho cada vez maior em relação ao consumo e a emissão de poluentes, sem contar nas adaptações internas que fazem com que hoje tenhamos um reaproveitamento e reutilização de cerca de 97% de todas as matérias primas utilizadas na produção de nossos veículos, como é o caso da água e da madeira que são utilizadas dentro das fábricas”.

##### 2. Há quantos anos estão em funcionamento em São José dos Pinhais?

“Desde o final do ano de 1995”.

##### 3. Em que ano a sustentabilidade passou a ser considerada um valor corporativo?

“Desde sempre a Renault do Brasil adotou em sua políticas sociais e ambientais um alto valor a sustentabilidade, principalmente em relação a uma produção cada vez mais limpa, e a partir do ano de 2003 temos adotado como objetivo um porcentual de reaproveitamento de 100% das materiais que são de alguma forma utilizada nas linhas de produção, hoje estamos em algo que fica em 97%”.

##### 4. Quais foram as medidas adotadas para desenvolver práticas sustentáveis? Existem programas estruturados em São José dos Pinhais?

“Investimentos em maquinários de maior tecnologia que nos propiciem uma produção maior e com menos emissão de poluentes e gastos de materiais e uma mão de obra cada vez mais qualificada e especializada”.

## **Sobre a relação com o entorno e a mobilidade urbana.**

A empresa adota algum tipo de estímulo à mobilidade urbana com transportes alternativos ou programas como “carona solidária”?

“Sim. Disponibilizamos transporte fretado para todos os nossos funcionários para que estes não precisem vir de veículos próprios para o CAS e incentivamos o uso da bicicleta para aqueles que moram no entorno da fábrica através de campanhas de conscientização ambiental na empresa.”

Como a empresa se relaciona com o entorno? Existem programas de aproximação e planejamento conjunto de ações coletivas?

“Sim. Temos várias parcerias com ONG’S, associação de moradores e empresas locais para aproximação com a população no entorno da fábrica”.

Como seria classificado o grau de aproximação da empresa com outros atores sociais locais (empresas, pequenos comércios, associação de moradores, ONGs, igrejas...)?