

Avaliação da aderência as diretrizes do Global Reporting Initiative pelo setor automobilístico brasileiro

Marcell Mariano Corrêa Maceno (Universidade Federal do Paraná) marcell.maceno@gmail.com

Ana Carla Favero Razia (Universidade Federal do Paraná) ana_razia@hotmail.com

Resumo

Relatórios de sustentabilidade permitem às empresas de todos os setores e tamanhos medir, gerenciar e divulgar os seus desempenhos econômicos, sociais e ambientais. O GRI é o principal modelo de avaliação de desempenho e suas diretrizes guiam as empresas no processo de transparência e divulgação de relatórios de sustentabilidade, mostrando-se o principal instrumento de comunicação e desenvolvimento do desempenho econômico, ambiental e social das organizações. O presente trabalho teve como objetivo avaliar a adoção do modelo de avaliação de desempenho Global Reporting Initiative (GRI) pelas quatro maiores fabricantes de automóveis do Brasil. Para cumprir o objetivo do trabalho, foi realizada uma pesquisa exploratória e qualitativa a partir da bibliografia, selecionadas as quatro principais montadoras brasileiras e analisadas as diferenças entre os relatórios das matrizes e subsidiárias. Os resultados mostram que existe um aumento da aderência ao GRI pelas empresas brasileiras, principalmente do setor de energia, bancário e bens de consumo. Entretanto, no setor automotivo as subsidiárias brasileiras ainda estão muito atrasadas em relação às suas matrizes e somente oito empresas brasileiras deste setor já tiveram relatórios publicados conforme as diretrizes GRI, o que evidencia a falta de transparência do setor automotivo brasileiro.

Palavras-chave: Relatórios de sustentabilidade. Diretrizes GRI. Setor automotivo brasileiro.

Adherence assessment the directives of the Global Reporting Initiative by the Brazilian automotive industry

Abstract

Sustainability reports enable organizations of all sectors and sizes, measure, manage and promote their economic, social and environmental performance companies. The GRI is the main model of performance evaluation and its guidelines guide companies on transparency and disclosure of sustainability reporting process, being the main instrument of communication and development of economic, environmental and social performance of organizations. This study aimed to evaluate the adoption of the model of performance evaluation Global Reporting Initiative (GRI) by four largest automobile manufacturers in Brazil. Thus, it was performed an exploratory and qualitative research on literature, selected the four major Brazilian automakers, and analysed the differences between the reports from the headquarters and subsidiaries. The results showed that there is an increased adherence to the GRI by Brazilian companies, mainly in the energy, banking and consumer goods industry. However, in the automotive sector the Brazilian subsidiaries are still lagging far behind their headquarters and only eight Brazilian companies in this sector have had published reports according to GRI guidelines, which highlighted the lack of transparency in the Brazilian automotive industry.

Key-words: Sustainability Report. GRI Guidelines. Brazilian automotive sector.

1. Introdução

Desde então a publicação de balanços sociais ou relatórios de sustentabilidade empresariais tem servido como forma de demonstrar os desempenhos das empresas, por meio do uso e divulgação de indicadores. Esses relatórios são demonstrativos anuais de resultados, projetos, e ações sociais dirigidos a todos os *stakeholders*. A função é tornar públicas a responsabilidade e preocupação da empresa em relação às pessoas e à vida no planeta,

construindo vínculos com a sociedade (OLIVEIRA *et al.*, 2014). A publicação de um relatório de sustentabilidade apresenta a melhor alternativa para uma empresa se reportar a sociedade e ao mercado sobre a sua atuação e práticas junto ao desenvolvimento sustentável (SCHALTEGGER *et al.*, 2002).

Desta forma, o modelo proposto pela GRI apresenta importantes contribuições para a divulgação de relatórios ambientais, oferecendo informações abrangentes, que não são orientadas para o gerenciamento da imagem corporativa. As diretrizes da GRI são um modelo consolidado internacionalmente, o que proporciona uma maior base de comparabilidade (CARVALHO E SIQUEIRA, 2007). A comparação com outras empresas ou com o setor torna possível uma avaliação do desempenho da empresa e a implementação do processo de melhoria contínua (SCHALTEGGER *et al.*, 2002).

A adesão das organizações empresariais ao padrão de relatório de sustentabilidade da GRI (*Global Reporting Initiative*) tem crescido no mundo inteiro, mas ainda existem dúvidas em relação à prática de divulgação de relatórios e indicadores de desempenho ambiental por parte das empresas brasileiras (OLIVEIRA *et al.*, 2014).

Neste contexto, este trabalho teve como objetivo avaliar a aderência das 5 maiores empresas brasileiras automotivas em relação ao modelo proposto pela GRI, comparando-as com suas respectivas matrizes internacionais. A escolha do setor automotivo se deve a grande contribuição deste setor para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, mas também pelos impactos socioambientais que podem ser creditados a este setor, tais como: emissões de gases de efeito estufa, espaço ocupado, letalidade, baixa transparência em questões socioambientais. Mesmo com várias ações realizadas como a redução dos resíduos e uso racional de materiais e energia nas fábricas, o desenvolvimento de veículos menos poluentes, matérias reciclados no fim do ciclo de vida e uso racional de materiais e energia, ainda existe muito trabalho a ser feito (UNIETHOS, 2012).

2. Revisão da Literatura

Esta seção apresenta uma contextualização dos modelos de avaliação de desempenho, aprofundando o modelo escolhido, o *Global Reporting Initiative* (GRI).

2.1. Desempenho Ambiental (DA) e os Modelos de Avaliação de Desempenho Ambiental

O DA de uma empresa é medido pelo grau de alcance dos seus próprios objetivos ambientais. O desempenho ambiental é uma informação analítica oferecida por um conjunto de indicadores que permite comparar entre si, ou contra uma referência externa, requisitos ambientais em setores de uma empresa ou em empresas de uma indústria. Desta forma, um sistema de medição de desempenho ambiental é fundamental para garantir a melhoria contínua do aspecto ambiental de uma organização (LUZ *et al.*, 2006).

Os sistemas de medição de desempenho são implementados através da definição de indicadores, utilização de dados históricos e de novas medições para gestão da melhoria do processo, e a implantação de ações em busca desta melhoria (SILVA, 2010). Os indicadores a serem definidos no sistema de medição de desempenho fornecem para a alta direção, gestores ambientais e outros departamentos informações concisas e compreensivas que proporcionam a tomadores de decisões uma visão do progresso e mostram áreas problemáticas. Sujeitos a avaliações regulares, e controle de metas, eles também mostram tendências negativas, funcionando como um sistema de alarme antecipado, para que as metas ambientais se tornem mais concretas, facilitando a busca por metas controláveis e verificáveis (JASCH, 2000).

Existem diferentes tipos de indicadores ambientais que podem ser escolhidos para compor o relatório de desempenho (ARAUJO, 2010). A norma ISO 14031 define dois tipos de categorias de indicadores para avaliação de desempenho ambiental (ADA) (ISO, 2004), sendo a primeira dos Indicadores de desempenho ambiental (IDAs), divididos em:

- Indicadores de desempenho de gestão (IDG), que fornecem informações sobre as práticas de gestão que influenciam no desempenho ambiental;
- Indicadores de desempenho operacional (IDO), que fornecem informações sobre as operações do processo produtivo que interferem no desempenho ambiental.

E a segunda os Indicadores de condição ambiental (ICAs) que fornecem informações sobre a qualidade do meio ambiente local. Estes dados são coletados levando em conta padrões e regras ambientais estabelecidos por leis e normas (ISO, 2004).

Quando se tem um conjunto de indicadores pré-estabelecidos, estes compõem os chamados modelos de avaliação de desempenho ambiental, que visam avaliar o desempenho ambiental de uma empresa. Existem diferentes modelos de avaliação de desempenho ambiental, mas cada modelo apresenta uma característica distinta, podendo ser usado de forma ampla, no caso de organizações, ou de forma pequena, para um processo de produção isolado (ARAUJO, 2010).

Os modelos estudados previamente foram o Modelo da Associação dos Engenheiros Alemães (VDI), o Modelo do Instituto de Engenheiros Químicos e o *Global Reporting Initiative* (GRI) que abordam o conceito de *triple bottom line* e o modelo ISO 14031, devido a sua importância como normativa. Entretanto, devido ao maior uso nos relatórios de sustentabilidade e a existência de um suplemento direcionado para o ramo automotivo, este trabalho utilizou como modelo de referência para a avaliação do estudo o modelo da GRI. Vale ressaltar aqui que este trabalho focou somente na dimensão ambiental. Assim, é apresentado na sequência a descrição do modelo da GRI.

2.2 Modelo da Global Reporting Initiative (GRI)

O modelo da *Global Reporting Initiative* (GRI) é o mais importante e conhecido conjunto de diretrizes para a criação de relatórios de sustentabilidade em termos globais (MASCENA, 2013). As diretrizes da GRI foram criadas para elevar as práticas de relatórios de sustentabilidade a um nível de qualidade equivalente ao dos relatórios financeiros (MASCENA, 2013) e tem como principal objetivo harmonizar os diversos relatórios de sustentabilidade e meio ambiente e criar um acesso livre ao desempenho das empresas com informações padronizadas, consistentes e podendo ser comparadas (BROWN, 2011).

Mesmo que o objetivo principal do modelo seja fornecer diretrizes para a criação de relatórios de sustentabilidade, percebe-se através da análise dessas diretrizes as empresas conseguem obter uma visão geral da companhia, obtendo informações necessárias para desenvolver uma visão sustentável e também incorporar as ideias de sustentabilidade através do uso dos indicadores de desempenho ambiental (MARIMON *et al.*, 2012).

Para realizar a aplicação da GRI, existem três etapas que devem ser passadas afim de definir o conteúdo de acordo com a versão das diretrizes da GRI (GRI, 2011):

- a) Identificação: o objetivo desta etapa é criar uma lista dos tópicos relevantes que devem ser avaliados para a inclusão no relatório de sustentabilidade, de acordo com o contexto de sustentabilidade;

- b) Priorização: a etapa de priorização examina todos os tópicos identificados, e avalia qual dos tópicos estão de acordo com os princípios de materialidade, inclusão das partes interessadas e o contexto da sustentabilidade. E então é decidido o nível de cobertura e de detalhamento;
- c) Validação: a validação requer que todos os aspectos priorizados sejam avaliados conforme o princípio da plenitude antes da coleta de informações a serem reportadas. Isso garante a checagem dos aspectos nas dimensões de escopo, limites e tempo.

Além destas três etapas, é importante que todas as organizações realizem uma revisão de seus relatórios de sustentabilidade. A revisão deve acontecer depois do seu lançamento e a organização estiver se preparando para o próximo ciclo de relatório (GRI, 2011).

Um relatório baseado na GRI, além de seguir os princípios de qualidade e conteúdo, precisa conter informações sobre a sua visão e estratégia; perfil; estrutura de governança; e indicadores de desempenho. Os indicadores de desempenho são divididos nas três dimensões da sustentabilidade: econômica, ambiental e social (SKOULLOUDIS *et al.*, 2010).

Em relação aos indicadores de desempenho, a distribuição é feita de modo hierárquico, abrangendo categoria, aspectos e indicadores, sendo que as medidas de desempenho são relacionadas a um aspecto de cada uma das três dimensões da *triple bottom line* (ARAÚJO, 2010). A GRI indica, ao todo, 79 indicadores classificados entre essenciais e adicionais para avaliar as dimensões do *triple bottom line*. Os indicadores essenciais são aplicáveis e considerados relevantes para a grande maioria das organizações (MUNCK E SOUZA, 2011).

Estes indicadores são diferentes de acordo com a estrutura de cada empresa e a importância de cada dimensão. No âmbito da dimensão econômica, o GRI aborda os impactos sobre os *stakeholders* e o sistema econômico local, nacional e global. As medidas de desempenho econômico estão mais preocupadas com o status econômico da organização e não a tradicional condição financeira, sendo diferente das medidas usuais por ter foco com as interações diretas e indiretas dos *stakeholders* (ARAÚJO, 2010). Em relação à dimensão social, o modelo utiliza diversos indicadores para descrever os impactos realizados pelas empresas através das suas operações. O desempenho social é definido através da avaliação de aspectos como práticas trabalhistas, direitos humanos, e assuntos mais amplos que afetam consumidores, comunidades e outros envolvidos na organização (ARAÚJO, 2010). A dimensão ambiental da sustentabilidade se preocupa com os impactos da organização em sistemas naturais, incluindo ecossistemas, terra, ar e água. Indicadores ambientais abrangem o desempenho relacionado a *inputs*, como material, energia e água e *outputs* como emissão, efluentes e aspectos ambientais (GRI, 2014). Os aspectos ambientais são estruturados para refletir os *inputs* (entrada), *outputs* (saída) e os modos de impacto que uma empresa tem no ambiente. Materiais, energia e água são *inputs* usados pela maioria das empresas. Estes resultam *outputs* que são as emissões, efluentes e perdas. Outro aspecto é a biodiversidade que pode ser relacionada tanto quanto entrada, sendo visto como recurso natural, ou saída visto que é diretamente impactada. Transporte e produtos e serviços, são aspectos relacionados a áreas em que a organização pode impactar o ambiente e a visão geral. *Compliance* e aspectos gerais tratam das medidas em que as empresas usam as medidas usadas para gerenciar o DA (GRI, 2014).

2.3. Diretrizes da GRI e o setor automotivo brasileiro

A indústria automotiva é caracterizada por uma cadeia de suprimentos complexa, com grande diversidade entre as empresas no âmbito da integração vertical, além de serem diferenciadas em relação ao modelo de negócio, alcance geográfico, portfólio de produto e

impactos (GRI, 2014). Para a efetiva aplicação dos princípios da sustentabilidade, as empresas necessitam ir além de suas atividades diretas, estendendo ações em toda a sua cadeia e chegando até a exploração de matérias-primas (UNIETHOS, 2012).

Nos dias de hoje, existe um grande crescimento no número de veículos no âmbito global. Nos Estados Unidos a média de crescimento é de 3% e países como Brasil e China tem uma tendência de alta ainda maior, o que acarretará em um aumento da demanda de combustíveis, de materiais e as emissões na atmosfera. Como resultado, as empresas automotivas estão buscando reduções para garantir que os automóveis sejam sustentáveis. Ao mesmo tempo, as montadoras sofrem mais pressão para buscar novas soluções que minimizem os impactos no meio ambiente (MAYYAS *et al.*, 2012).

Assim, a busca por divulgação de relatórios de sustentabilidade vem crescendo, e como resultado, a indústria automotiva está entre uma das corporações que mais publicam segundo a GRI. Isso culminou em uma versão piloto do suplemento do modelo GRI para o setor automotivo, publicada em 2004, com indicadores de desempenho de sustentabilidade (NUNES *et al.*, 2010). Neste suplemento incluiu-se 10 novos aspectos na categoria produto, com aprofundado na categoria ambiental, para resíduos, produtos e serviços (GRI, 2014).

Desta forma, dado que a indústria automobilística tem efeitos sobre diversos setores da sociedade e mais de 200 mil empresas no Brasil têm suas atividades ligadas ao setor automotivo, abrangendo toda a cadeia econômica ativa, desde as matérias-primas até o setor de serviços, verifica-se que cada um dos setores envolvidos por esta indústria através de sua cadeia econômica geram uma diversidade de impactos ambientais. Desta forma, torna-se importante a divulgação e adoção dos relatórios de sustentabilidade por estas empresas.

3. Metodologia da Pesquisa

Este trabalho foi classificado, nas quatro categorias principais de metodologia da pesquisa de acordo com Gil (2002), como pesquisa aplicada, exploratória, qualitativa e bibliográfica. Para a realização do estudo foram definidas três etapas de trabalho:

- Revisão bibliográfica nas áreas da gestão ambiental, indicadores de desempenho ambiental, modelos de avaliação de desempenho ambiental e o modelo GRI;
- Análise dos relatórios de sustentabilidade do ano de publicação de 2013 das quatro principais montadoras brasileiras, tanto na subsidiária brasileira, quanto em sua matriz;
- Discutidos e analisados os resultados do trabalho para entender a situação do Brasil em relação aos demais países.

4. Resultados e Discussão

Para um estudo detalhado do modelo GRI em montadoras, foram escolhidas as quatro maiores montadoras do Brasil, conforme Tabela 1 (BARBOSA, 2012), que se encontram entre as dez montadoras que mais venderam em maio de 2013 (PORTAL TERRA, 2013).

Montadoras	Participação no mercado	Emplacamentos
1- Fiat	22.56%	597.516
2- Volkswagen	22.13%	586.110
3- General Motors	19.97%	529.144
4- Ford	9.21%	244.037

Fonte: Barbosa (2012)

Tabela 1 – Relação das quatro maiores montadoras de automóveis do Brasil.

Foi escolhido o ano de publicação da GRI de 2013 para a análise dos dados por conter as divulgações mais atuais realizadas pelas empresas estudadas. O padrão adotado foi o das versões da terceira geração (G3 e G3.1) as quais são utilizadas pela maioria das empresas e contemplam os mesmos indicadores ambientais, não possuindo diferenças na área analisada por este trabalho. Nas versões G3 e G3.1 existem 17 indicadores chamados fundamentais e 11 adicionais distribuídos entre sete aspectos, conforme Quadro 1. Neste trabalho foram analisados somente os indicadores fundamentais.

Aspectos	Indicador Essencial	Itens requeridos
1-MATÉRIA-PRIMA	EN1 EN2	Discriminação das matérias-primas utilizadas, por peso ou volume % de matérias-primas utilizadas que são provenientes de reciclagem
2-ENERGIA	EN3 EN4	Consumo direto de energia, por fonte de energia primária Consumo indireto de energia, por fonte de energia primária
3-ÁGUA	EN8	Consumo total de água, por fonte
4-BIODIVERSIDADE	EN11 EN12	Localização e dimensão dos terrenos pertencentes, arrendados ou administrados pela organização em áreas protegidas ou de elevado valor para a biodiversidade, ou adjacente às mesmas Descrição de impactos significativos de atividades, produtos, e serviços sobre áreas protegidas ou de elevado valor para a biodiversidade
5- EMISSÕES, EFLUENTES E RESÍDUOS	EN16 EN17 EN19 EN20 EN21 EN22 EN23	Total de emissões diretas e indiretas de gases do efeito estufa por peso Outras emissões indiretas relevantes de gases do efeito estufa por peso Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozônio NOx SOx, e outras emissões atmosféricas significativas, por tipo e por peso Descarga total de água, por qualidade e destino Quantidade total de resíduos, por tipo e método utilizado no fim de linha Número e volume de derrames significativos
6- PRODUTOS	EN26 EN27	Iniciativas para mitigar os impactos ambientais de produtos e serviços e o grau de redução do impacto % recuperada de produtos vendidos e respectivas embalagens, por categoria
7- COMPLIANCE	EN28	Montantes envolvidos no pagamento de multas significativas e o número total de sanções não monetárias por incumprimento das leis e regulamentos ambientais

Fonte: GRI (2014)

Quadro 1 – Aspectos e indicadores fundamentais das GRI G3 e G3.1 para o pilar ambiental da sustentabilidade.

Diretrizes para Relatório de Sustentabilidade GRI G3							
Nível de aplicação G3		C	C+	B	B+	A	A+
Padrão de divulgação	G3 Perfil do relatório	Relatar sobre os itens: 1.1 2.1 - 2.10 3.1 - 3.8, 3.10 - 3.12 4.1 - 4.4, 4.14 - 4.15	Relatório externamente verificado	Relatar sobre todos os itens do nível C, mais: 1.2 3.9, 3.13 4.5 - 4.13, 4.16 - 4.17	Relatório externamente verificado	Mesmo requisito como nível B.	Relatório externamente verificado
	G3 Formas de gestão	Não requisitado		Divulgação da forma de gestão para cada categoria de indicadores.		Divulgação da forma de gestão para cada categoria de indicadores.	
	G3 Indicadores de desempenho & indicadores dos suplementos setoriais	Relatar no mínimo 10 indicadores de desempenho, incluindo pelo menos um de cada área: social, econômico e ambiental		Relatar no mínimo 20 indicadores de desempenho, pelo menos um de cada segmento: econômico, ambiental, direitos humanos, trabalho, sociedade, responsabilidade pelo produto		Relatar cada indicador de desempenho essencial do G3 e suplementos setoriais*, respeitando o princípio da materialidade, através: a) resposta ao indicador ou b) explicação da sua omissão.	

Fonte: GRI (2011)

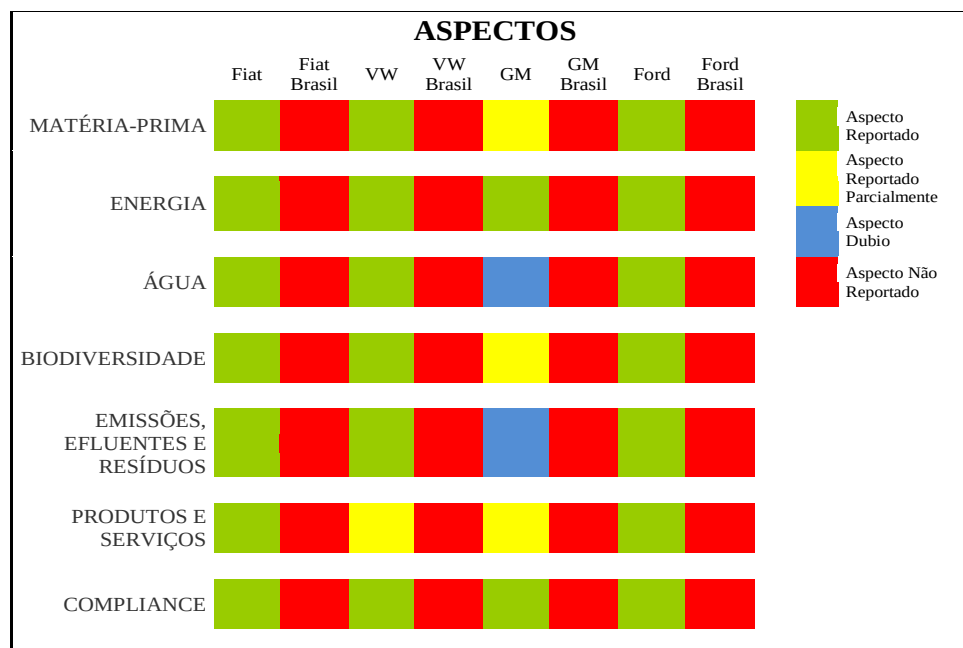
Figura 1 – Critérios para estabelecer o nível de aplicação do modelo GRI.

Os sete aspectos foram considerados para a avaliação do nível de aplicação das diretrizes da GRI nas filiais e subsidiárias brasileiras das quatro montadoras escolhidas. Em relação ao nível de aplicação, as diretrizes da GRI estabelecem um quadro chamado “Níveis de Aplicação”, onde as empresas reladoras devem declarar em qual nível que elas aplicarão o relatório para indicar que um relatório segue as diretrizes da GRI. Para atender às necessidades de relatores iniciantes, intermediários e avançados, o modelo apresenta três níveis intitulados C, B e A (Figura 1). Os critérios de relato encontrados em cada um dos níveis mostram a evolução da aplicação ou cobertura da Estrutura de relatórios da GRI.

4.1. GRI nas Quatro Maiores Montadoras Brasileiras

Para a comparação entre a matriz das empresas avaliadas e as subsidiárias brasileiras, foi elaborada a Figura 2, seguindo os critérios abaixo:

- Aspecto Reportado: quando todos os itens requeridos pelo indicador essencial da GRI foram devidamente fornecidos pela empresa;
- Aspecto Reportado parcialmente: quando os itens requeridos pelo indicador essencial da GRI foram parcialmente fornecidos pela empresa;
- Aspecto Dúbio: quando não é possível avaliar se a aderência é plena ou parcial, em função de não haver informação suficiente para essa conclusão;
- Aspecto não reportado ou não disponível: quando as informações não são apresentadas pela empresa com justificativa ou não estão disponíveis em relatórios.



FONTE: A autora (2014)

Figura 2 – GRI nas filiais das quatro maiores montadoras do Brasil.

A empresa Grupo FIAT, além de ser a maior montadora brasileira, é o grupo mais avançado em relação aos relatórios de sustentabilidade. Como exemplo, em 2014, o Grupo FIAT foi o primeiro grupo do setor automotivo a reportar através da versão mais recente das diretrizes da GRI, o G4. Como pontos de destaque na publicação de 2013, a Grupo FIAT teve seu processo contínuo de redução de emissões de CO₂ e a melhoria de combustível econômico, na Europa por exemplo, 71% do mercado em massa e marcas “premium tiveram

emissões de CO₂ de 120g/km ou menos, além de continuar na liderança do segmento de gás natural na Europa (FIAT, 2013).

A matriz da Ford obteve na sua publicação de 2013 todos os indicadores avaliados resultado da premissa da Ford internacional que o relatório é um processo contínuo, um processo em desenvolvimento e não um exercício anual. No aspecto ambiental, a empresa relata que busca pela minimização de impactos ambientais tanto nos veículos quanto nas operações. Como exemplo, cada um dos novos veículos está entre os líderes em economia de combustível, e foi estabelecido um objetivo de reduzir a emissão de CO₂ por veículo em 30% até 2025 em comparação com 2010, continuando a redução de 2000 para 2010 que foi de 31%. Além disso, teve um aumento no uso de materiais sustentáveis nos veículos e 17% de redução de resíduos destinados a aterros (FORD, 2013).

A empresa Volkswagen também está em nível avançado em relação aos seus relatórios de sustentabilidade na sua matriz, o único aspecto que é parcialmente reportado é o de produtos e serviços, pois a empresa não fornece informações da porcentagem recuperada de produtos vendidos e as respectivas embalagens por cada categoria (VOLKSWAGEN, 2013).

Já a empresa General Motors com sede nos Estados Unidos, é a única das quatro que não possui o nível de aplicação A, pois não relata o status da aplicação no seu relatório de sustentabilidade, e que não possui o sistema ISO. Devido a subjetividade na forma de apresentação do relatório e a falta de parametrização, dois aspectos (água e emissões, resíduos e efluentes) foram classificados como dúbios, não sendo possível verificar se a empresa abrangeu todos os indicadores necessários ou apenas parcialmente. Além disso, comparando com as outras matrizes, a GM é a única que possui três aspectos (matéria-prima; biodiversidade; e produtos e serviços) que estão parcialmente reportados (GENERAL MOTORS, 2013).

Verificando-se as subsidiárias brasileiras destas empresas, no ano de 2013 as quatro maiores montadoras brasileiras não publicaram nenhum relatório de sustentabilidade, não possuindo aderência ao modelo GRI e sendo classificadas nos sete aspectos como “aspecto não reportado”. Entretanto, todas as empresas possuem informações em relação à sustentabilidade nos sites. A FIAT Brasil possui uma política ambiental descrita em seu *website* UNIETHOS, (2012) e a Volkswagen menciona na sua visão institucional o foco em “desenvolvimento sustentável”, e entre os valores corporativos se encontra “sustentabilidade”. O relatório disponível da Ford Brasil (FORD BRASIL, 2012) mostra os prêmios e projetos de qualidade, além de alguns indicadores relacionados ao projeto. Este relatório não tem o formato GRI e não foram lançados outros relatórios antes ou depois de 2012. A GM no Brasil possui princípios ambientais, porém não apresenta política de responsabilidade social. Assim como a maioria das montadoras brasileiras, não publicou em 2013 nenhuma forma de relatório de sustentabilidade. Entretanto, no ano de 2011 publicou um relatório de sustentabilidade no formato GRI, com resultado semelhante ao de sua matriz.

4.2. Diferenças no uso do modelo GRI entre subsidiária brasileira e matriz

Avaliando a Figura 2, percebeu-se que das quatro matrizes das empresas avaliadas, todas fazem relatórios com base nas diretrizes da GRI. Das publicações, somente a General Motors (GM) não declarou o seu nível de aplicação das diretrizes da GRI, sendo que as outras três empresas possuem nível de aplicação A ou maior (conforme Figura 1). No caso das subsidiárias brasileiras, a única empresa que apresentou um relatório de sustentabilidade com formato GRI foi a GM do Brasil, porém somente no ano de 2012.

Para investigar a razão desta diferença foi mapeada a evolução das publicações do modelo nas diferentes regiões e nos países da América Latina de 1999 a 2010, contemplado pelas Tabelas 2 e 3.

País	Ano de Publicação											
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2012
Argentina	0	0	0	1	0	0	1	3	3	5	7	18
Bolívia	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	1
Brasil	0	1	1	5	4	7	12	17	38	72	81	134
Chile	0	0	0	1	1	2	3	20	20	28	38	26
Colômbia	0	0	0	0	0	0	1	3	5	8	16	17
Costa Rica	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0	0	3
Equador	0	0	0	0	0	0	0	1	3	7	10	5
México	0	0	0	0	0	0	1	2	5	14	21	35
Peru	0	0	0	0	0	1	2	3	5	5	14	21
Uruguai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Venezuela	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	1
Total	0	1	2	9	5	11	20	53	81	142	190	263

Fonte: CONCEIÇÃO *et al.* (2012)

Tabela 2 – Quantidade de empresas que publicaram a GRI entre 1999 e 2012 nos países da América Latina.

Região	Ano de Publicação											
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2012
África	0	3	1	8	19	22	23	25	24	51	54	55
Ásia	1	7	26	26	22	33	38	56	91	187	306	367
Europa	5	21	59	53	79	147	219	272	371	512	682	834
América Latina	0	1	2	9	5	11	20	53	81	142	190	263
América do Norte	5	0	25	31	31	47	50	70	96	154	183	248
Oceania	0	10	9	12	10	14	23	40	48	71	90	82
Total	11	42	122	139	166	274	373	516	711	1117	1505	1849

Fonte: CONCEIÇÃO *et al.* (2012)

Tabela 3 – Quantidade de empresas que publicaram a GRI entre 1999 e 2010 por região do planeta.

Conforme a Tabela 2, o Brasil é o grande responsável pelos números da América Latina, com 51% do total dos relatórios. Com a análise da evolução por região das empresas de 1999 a 2010 (Tabela 3), verificou-se que a América Latina se encontra atrasada em relação a regiões como a Ásia e Europa. A Europa representa 46,3% dos relatórios no mundo, o que explica em partes o nível de aplicação do modelo GRI A+ da FIAT e A da VW, as quais possuem matrizes na Europa (CONCEIÇÃO *et al.*, 2012).

Mesmo estando atrasada principalmente em relação à Europa, pode-se concluir que o processo de divulgação ambiental tem apresentado crescimento significativo ao redor do mundo, inclusive no Brasil, onde o destaque são as empresas de médio porte, enquanto na Europa são as empresas de grande porte que mais utilizam o relatório GRI (CONCEIÇÃO *et al.*, 2012). Entretanto esse número não mostra o atraso em relação ao ramo automotivo, o qual em 2010 na América Latina, só teve um relatório de sustentabilidade publicado, enquanto na Europa houve 29 (CONCEIÇÃO *et al.*, 2012).

Analisando os números brasileiros, em 2013, as empresas brasileiras publicaram 212 relatórios através das diretrizes da GRI, mas este número se deve principalmente a setores como o de serviços financeiros, energia e bens de consumo (OLIVEIRA *et al.*, 2014). O setor automotivo brasileiro somente teve relatórios publicados nos anos 2011 e 2012, pelas empresas: Grupo Volvo, Randon, Toyota do Brasil, WEG, GM do Brasil, MAN e Marcopolo. Das subsidiárias brasileiras abordadas nesse trabalho, a única que se encontra no banco de

dados da GRI é a GM do Brasil, que em 2012 publicou um relatório baseado na versão G3.1 do GRI, porém não declarou o nível de aderência às diretrizes do GRI e divulgou um relatório subjetivo sem uniformidade de dados, tornando difícil a comparação.

Enquanto no Brasil em 2013 não houve nenhuma publicação no setor automotivo, na Alemanha, país em que se encontra a matriz da Volkswagen, foram publicados 9 relatórios do setor automotivo; na Itália, matriz da FIAT foram publicados 2 relatórios e nos EUA, país da GM e Ford, 8 relatórios (GRI, 2014).

Os níveis baixos de publicação de relatórios podem ser explicados por fatores como a falta de um sistema ou norma para a coleta de informações, a falta de habilidade técnica na área, resistência interna nas e um baixo envolvimento da alta direção nas empresas. Do mesmo modo, ainda que as empresas reconheçam a importância de levar em conta a opinião pública, este diálogo acontece através de uma visão consultiva ao invés de envolver as partes interessadas (UNEP *et al.*, 2010).

A falta de relatórios do setor automotivo brasileiro em relação a outros setores, também pode ser explicada pela natureza internacional das montadoras brasileiras. Em setores com empresas brasileiras, existem regulamentações específicas, como por exemplo, o Despacho 2034/2006 das diretrizes da ANEEL do setor de energia, que obriga todas as empresas de serviços públicos de energia a produzir um relatório anual de sustentabilidade (UNEP *et al.*, 2010). Além disso, as montadoras brasileiras não são listadas pela Bolsa de Valores de São Paulo (BM&FBovespa) e assim não tem os incentivos à consciência ambiental, social e de governança e não são avaliadas pelo Índice de Sustentabilidade Empresarial, o modelo avaliado para avaliar o desempenho de sustentabilidade das empresas listadas na BM&F Bovespa (BM&FBOVESPA, 2014).

Apesar disso, as empresas brasileiras vêm aos poucos investindo em sustentabilidade para continuarem competitivas e o governo vem aumentando o número de incentivos à sustentabilidade através de novas regulações e políticas ambientais com o objetivo de se igualar a comunidade internacional. Como exemplo tem-se o índice de sustentabilidade empresarial usado pela BM&FBOVESPA, campanhas para publicações voluntárias de responsabilidade social como do Ibase (UNEP *et al.*, 2010), e regulamentações como o Proconve P7 que visa a redução do nível de poluentes emitidos por veículos novos (ARIOLI, 2014). O país também faz parte do grupo “Amigos do Parágrafo 47” (*Friends of Paragraph 47*), parágrafo do documento “O futuro que queremos” (*The future we want*) (GRI, 2013). Este documento reconhece a importância do relato da sustentabilidade corporativa e encoraja as empresas, principalmente as que estão listadas em bolsa ou que possuem faturamento relevante, a cogitar o reporte das informações socioambientais no seu ciclo de informações financeiras (ZIBAS, 2012).

5. Conclusão

Este trabalho procurou analisar a aderência aos relatórios de sustentabilidade baseados no modelo GRI das quatro maiores montadoras do Brasil tanto na sua matriz estrangeira quanto na sua subsidiária brasileira. Como resultado da análise da aderência às diretrizes da GRI das organizações brasileiras em todos os setores, percebeu-se que a adesão ainda é pequena em relação ao número total de empresas. Setores como o bancário e de bens de consumo, como publicam relatórios conforme a GRI há mais tempo, possuem relatórios mais completos e adequados ao nível de aplicação.

Em relação ao setor automotivo, existe um número reduzido de empresas brasileiras do setor que publicam relatórios, e os relatórios existentes não são extensivos e não utilizam

padrões internacionais, como o GRI, para proporcionar comparabilidade e uniformidade. O mesmo não acontece com as matrizes destas empresas do setor automotivo, tendo em vista que todas as matrizes das quatro principais montadoras brasileiras possuem relatórios de sustentabilidade de acordo com as diretrizes da GRI no ano de 2013.

Esta grande diferença entre matriz e subsidiária brasileira pode ser atribuída a diversos fatores como o atraso das regulamentações brasileiras em relação à Europa e Estados Unidos; a falta de um sistema ou norma para a coleta de informações; a falta de habilidade técnica na área; resistência interna e um baixo envolvimento da alta direção.

Entretanto, com o lançamento de novas políticas pelo governo brasileiro, e a importância crescente da sustentabilidade, o Brasil está recuperando o atraso em relação à sustentabilidade. Além de ações governamentais, diversas ações de incentivo como o lançamento do suplemento do setor automotivo pelo modelo GRI, projeto piloto do Anexo Nacional do Brasil pelo GRI, adoção de índices de sustentabilidade empresarial como o ISE da BM&FBOVESPA estão acelerando a adoção de relatórios por novos setores econômicos, e assim é esperada uma maior aderência do setor automotivo aos relatórios de sustentabilidade.

Como recomendações para trabalhos futuros, sugere-se avaliar um número maior de empresas do setor automotivo brasileiro e abranger os demais aspectos da sustentabilidade: o econômico e o social. Igualmente importante, sugere-se aprofundar a análise das diferenças entre o setor automotivo e os demais, principalmente entendendo a causa do atraso do setor automotivo em relação a outros setores, e da mesma forma o atraso do Brasil e da América Latina em relação à Europa.

Referências

- ARAUJO, J. B. D.** *Desenvolvimento de método de avaliação de desempenho de processos de manufatura considerando parâmetros de sustentabilidade*. 193 p. Tese (Doutor em Engenharia de Produção) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- ARIOLI, M. S.** *Emissões do transporte urbano: da quantificação a mitigação*. 57 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.
- BARBOSA, D.** *As 20 maiores montadoras do Brasil*. Revista exame. 2012. Disponível em: <exame.abril.com.br/negocio/album-de-fotos/as-20-maiores-montadoras-do-brasil>. Acesso em 02/06/2014
- BM&FBOVESPA.** *Índice de Sustentabilidade Empresarial*. 2014. Disponível em <www.bmfbovespa.com.br>. Acesso em 02/07/2014.
- BROWN, H. S.** *The Handbook of transnational governance*. Cambridge: Polity Press, 2011
- CARVALHO, F.; SIQUEIRA, J. R. D.** *Análise da utilização dos indicadores essenciais do Global Reporting Initiative nos relatórios sociais e empresas latino-americanas*. 2007.
- CNI; ANFAVEA.** *Indústria automobilística e sustentabilidade*. Brasília: 2012
- CONCEIÇÃO, S. H., DOURADO, G. B. & SILVA, S. F.** *Global Reporting Initiative (GRI) - Um estudo exploratório da prática de evidenciação em sustentabilidade empresarial na América Latina*. Revista de gestão, finanças e contabilidade. 2, 3, 17-38. 2012.
- FIAT.** *Sustainability Report: economic, environment and social responsibility*. Turin: Fiat S.p.A. Sunday, 2013.
- FORD BRASIL.** *Relatório Ambiental Ford Brasil*. 22, 2012.
- FORD.** *Sustainability 2012/13*. Dearborn, 2013. Disponível em: <corporate.ford.com/microsites/sustainability-report-2012-13/default> Acesso em: 14/05/2014
- GENERAL MOTORS.** *2012 Sustainability Report*. Detroit, 2013.
- GIL, A.** *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GONZÁLEZ, P.; SARKIS, J.; ADENSO-DÍAZ, B. *Environmental management system certification and its influence on corporate practices*. Journal of Operations & Production management. Emerald Group Publishing Limited: 28, 11, 1021-1041, 2008.

GRI, Global Reporting Initiative. 2014 Disponível em: <www.globalreporting.com> Acesso em: 27/04/2014.

GRI, Technical Protocol: Applying the Report Content Principles. Amsterdam: GRI, 2011.

GRI, Annual activity review 2012/13. Amsterdam: Global Reporting Initiative, 2013.

ISO. ISO 14031 - Environmental Performance Evaluation – Guidelines. 2004.

JASCH, C. *Environmental Performance evaluation and indicators*. Journal of Cleaner production. 8, 1, 79-88, 2000.

LUZ, S. O. C. D., SELLITTO, M. A.; GOMES, L. P. *Medição de desempenho ambiental baseada em método multicriterial de apoio a decisão: Estudo de caso na indústria automotiva*. Gestão da Produção. São Carlos, 13, 3, 557-570, 2006.

MARIMON, F.; ALONSO-ALMEIDA, M.M.; RODRÍGUEZ, M.P.; ALEJANDRO, K.A.C. *The worldwide diffusion of the global reporting initiative: what is the point?* Journal of Cleaner Production. Elsevier, 33, 132-144, 2012.

MARTINS, J. *Automotive Business*. 2011. Disponível em: < www.automotivebusiness.com.br/noticia/11070-industria-automotiva-ocupa-segundo-lugar-em-sustentabilidade> Acesso em 22/05/2014.

MASCENA, K. M. C. de. *Priorização de stakeholders: um estudo em empresas que divulgam relatórios com a estrutura da global reporting initiative - GRI no Brasil*. São Paulo, 2013.

MAYYAS, A., QATTAWI, A.; OMAR, M.; SHAN, D. *Design for sustainability in automotive industry: A comprehensive review*. Renewable and Sustainable Energy reviews. 16, 4, 1845-1862, 2012.

MUNCK, L.; SOUZA, R. B. D. *As organizações de países desenvolvidos apresentam relatórios de sustentabilidade mais completos do que as de países em desenvolvimento? Uma comparação entre o Brasil e o Canadá*. Perspectivas contemporâneas. 6, 2, 01-28, 2011.

NUNES, K. R. A.; VALE, R.; SCHEBEK, L.; PEIXOTO, J.A.A. *Automotive industry sustainability reports: a comparison of brazilian and german factories*. Niterói, V Congresso Nacional de excelência em gestão, 2010.

OLIVEIRA, M. D. A. S.; CAMPOS, L.M. de S.; SEHNEM, S.; ROSSETO, A. *Relatórios de sustentabilidade segundo a Global Reporting Initiative (GRI): uma análise de correspondências entre os setores econômicos brasileiros*. Production Journal. 24, 2, 392-404, 2014.

PEDRO, L. S., CASTRO, B. H. R. D.; COSTA, R. A. D. *A recente regulamentação do setor automotivo brasileiro e as possibilidades de atuação do BNDES*. BNDES Setorial Automotivo, 36, 1, 367-396, 2012.

PORTAL TERRA. *Maiores Montadoras do mundo*. 2013. Disponível em: <www.terra.com.br/economia/infograficos/maiores-montadoras-do-mundo>. Acesso em: 03/05/2014.

SCHALTEGGER, S.; HERZIG, C.; KLEIBER, C.; MÜLLER, J. *Sustainability management in business enterprises, concepts and instruments for sustainable organisation development*. 2ª Ed. Bonn: Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety, 2002.

SILVA, W. R. C. *Métricas para avaliação de desempenho organizacional baseadas em indicadores da qualidade*. Revista Fibra e ciência. 3, 2, 2010.

SKOULODIS, A., EVANGELINOS, K.; KOURMOUSIS, F. *Assesing non-financial reports according to the Global Reporting Initiative guidelines: evidence from Greece*. Journal of Cleaner Production. 426-438, 2010.

UNEP; KPMG SUSTAINABILITY; GRI; UNIVERSITY OF STELLENBOSCH BUSINESS SCHOOL. *Carrots and Sticks - promoting transparency and sustainability*, 2010.

UNIETHOS, Sustentabilidade no setor automotivo, São Paulo: Uniethos, 2012.

VOLKSWAGEN A. B., Sustainability Report 2012. Wolfsburg: Volkswagen Aktiengesellschaft, 2013.

ZIBAS, R. *Instituto Carbono Brasil*. Florianópolis, 2012. Disponível em: <www.institutocarbonobrasil.org.br/artigos/noticia>. Acesso em: 30/05/2014.