

DIAGNÓSTICO DE GESTÃO AMBIENTAL EM PME's DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Autores

Francisca Ione Chaves

Mestra em Administração

Universidade Estadual do Ceará –UECE

Paulo César de Sousa Batista, PhD

Coordenador do Curso de Mestrado Acadêmico em Administração

Universidade Estadual do Ceará – UECE

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	2
2. APRECIACÃO TEÓRICA DO DIAGNÓSTICO DE GESTÃO AMBIENTAL, SEGUNDO BACKER	2
3. APLICAÇÃO DO DIAGNÓSTICO DE GESTÃO AMBIENTAL EM PME's DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO.....	4
3.1. Metodologia	4
3.2. Caracterização do Universo Pesquisado.....	4
3.3. Apresentação do Método de Paul De Backer	5
3.4. Análise dos Resultados da Aplicação do Diagnóstico	5
4. CONCLUSÃO.....	10
BIBLIOGRAFIA.....	11

RESUMO

Este trabalho é fruto de uma pesquisa sobre o diagnóstico de gestão ambiental adaptada ao modelo desenvolvido por Paul De Backer (1995), aplicada nas pequenas e médias empresas de transporte coletivo urbano da cidade de Fortaleza. Considera-se que a inclusão do fator ambiental na vida da empresa, obriga o administrador a analisar os seus objetivos em relação ao meio ambiente como uma arbitragem permanente entre os interesses e os objetivos dos grupos e dos indivíduos que são ou que se sentem direta ou indiretamente ligados à empresa. Esta averiguação deve permitir mensurar o esforço que a empresa tem imprimido em direção à integração com o meio ambiente. O diagnóstico se configura em seis tabelas de análise, onde cada uma contém entre três a seis critérios em que o entrevistado se posiciona numa escala de um a quatro. As seis tabelas englobam o peso ecológico na estratégia da empresa, na estratégia de comunicação e marketing, na estratégia de prestação do serviço, de recursos humanos, jurídica e financeira, de P & D. O diagnóstico aponta que as empresas pesquisadas não têm considerado o fator meio ambiente na sua estratégia empresarial. Todavia, existem medidas que, por força legal, estão voltadas para a questão ambiental tornando uma obrigação adotar práticas para mitigar o impacto ambiental provocado pelas atividades dessas empresas.

Palavras-chaves: diagnóstico de gestão ambiental, pequenas e médias empresas de transporte coletivo urbano.

1. INTRODUÇÃO

A gestão ambiental pode ser compreendida como um enfoque sistêmico e ecológico, no qual a empresa orienta suas atividades sem comprometer o funcionamento das atividades da natureza (ar, solo, água, plantas, animais e homem), utilizando-se para isto do planejamento, de procedimentos administrativos e de ferramentas necessárias ao funcionamento dos programas voltados para o desenvolvimento sustentável. Dessa forma, busca compatibilizar o seu potencial de desempenho com as possibilidades da natureza, sem colocar em risco a existência das gerações futuras.

As fontes para pesquisa na área da gestão ambiental são amplas, pois em qualquer atividade empresarial podem ser detectados insumos, processos e/ou produtos que, direta ou indiretamente, ligam-se ao meio ambiente.

Dentre essas fontes de investigação, destacam-se as organizações responsáveis pelo transporte coletivo urbano, do qual dependem quase 90% das pessoas no Brasil para o seu deslocamento cotidiano. [Bajay et alii (1992) citado por Berni (1991)]. Dentre os impactos ambientais dessa atividade, podem ser enumerados a deposição de óleo diesel, peças e componentes utilizados, a contribuição para a poluição sonora e do ar e para o congestionamento e os acidentes de trânsito nas cidades brasileiras.

Dedicando-se ao estudo desse setor, este trabalho pertence à gestão ambiental no campo da estratégia. Trata-se de um diagnóstico aplicado em vinte e três empresas de transporte coletivo urbano da cidade de Fortaleza, em dezembro de 2002. Este diagnóstico foi adaptado do modelo desenvolvido e aplicado por Paul De Backer, em pequenas e médias empresas e indústrias francesas, a partir da idéia de que é necessário o uso de gestão do meio ambiente pelos empresários e pelos administradores para a preservação do ecossistema e também da atividade humana no planeta.

O principal objetivo deste trabalho é mensurar o esforço que o conjunto de empresas pesquisadas tem imprimido em direção à integração com o meio ambiente, levando em conta a visão de que a empresa não é um sistema que possa ou deva estar separado do resto do ecossistema, mas, representa o lugar de convergência e de conflitos entre grupos e pessoas com interesses distintos.

Para o alcance desse objetivo, o estudo adota como metodologia a construção e a análise das seis tabelas do diagnóstico de Backer (1995). Cada uma dessas tabelas representa diferentes critérios relacionados à gestão ambiental para posicionamento dos empresários, numa escala de valores de 1 a 4. As escalas de diagnóstico apresentadas foram montadas a partir do contexto das empresas pesquisadas, portanto, decorrendo de modificações estruturais, embora não substanciais, na contribuição original de Backer. O desenvolvimento do trabalho compreende três partes, a saber: a apresentação conceitual do diagnóstico de gestão ambiental sob a ótica de Paul De Backer; a aplicação da pesquisa e a análise de seus resultados; e por fim, a conclusão extraída do relato teórico e dos resultados empíricos. A partir deste diagnóstico é possível avaliar o atraso ou o avanço da empresa, do ponto de vista da sua política geral, em relação às exigências do meio ambiente e, por conseguinte, identificar o caminho ainda a ser trilhado para o estabelecimento de uma estratégia ecológica.

2. APRECIÇÃO TEÓRICA DO DIAGNÓSTICO DE GESTÃO AMBIENTAL, SEGUNDO BACKER

A atividade humana, criativa e inovadora, é uma amplificação e uma intensificação de traços já presentes na natureza, e os processos ocorridos no âmbito desta, longe do equilíbrio, contribuem para decifrá-la, afirma Prigogine (1996). A natureza apresenta a imagem da criação, da imprevisível novidade. Segundo Biebracker et al., citado por Prigogine (1996), a atividade organizacional em sua relação com a natureza não é e não

pode ser mantida por uma gestão centralizada. A ordem só pode ser mantida por uma auto-organização. O sistema auto-organizado permite a adaptação às circunstâncias ambientais. Tais sistemas são superiores à tecnologia humana habitual, que evita cuidadosamente a complexidade e gera, de maneira centralizada, a grande maioria dos processos técnicos. Uma tecnologia inteiramente nova deverá ser desenvolvida para explorar o grande potencial de idéias e de regras dos sistemas auto-organizados em matéria de processos tecnológicos. A superioridade dos sistemas auto-organizados é ilustrada pelos sistemas biológicos, em que produtos complexos são formados com uma precisão, uma eficiência e uma velocidade sem iguais.

Os sistemas auto-organizados têm como propriedades a não-linearidade, o não-equilíbrio e a interconexidade. A não-linearidade decorre da extensão da rede por todas as direções. O afastamento do equilíbrio provém do fluxo constante de energia e de matéria, através do sistema que exige novas estruturas, novas formas de componentes para que haja a auto-organização. A interconexidade refere-se ao processo de realimentação dos componentes do sistema.

A empresa, com características de sistema auto-organizado, incentiva a criatividade dos indivíduos, o fluxo de informações, a permuta de idéias e a autonomia, permitindo que seus componentes se reorganizem de forma que o processo decisório seja mais descentralizado. A auto-organização pressupõe o desenvolvimento das habilidades sociais, ou seja, de comunicação, cooperação, compromisso coletivo; a consideração do erro como um estímulo à criatividade e à inovação; a manutenção de uma atitude crítica com relação à experiência e às certezas; a consideração do maior número possível de pontos de vista na resolução de problemas, pois, tal como anunciado por Prigogine (1996), o possível é mais rico que o real.

A história do planeta, em registro ou em memória, tem mostrado que a atividade humana e o meio ambiente estão interagindo e se moldando um ao outro. Apenas o homem, em um dado momento desta história, tomou-se como soberano na administração do planeta, passando a acreditar que poderia subjugar o meio ambiente. O pensamento de Francis Bacon, acerca da natureza, é um clássico exemplo de como a maior parte da humanidade não atentou para a intrínseca relação com o ecossistema natural.

A consequência de tal visão e comportamento é o extermínio de recursos naturais críticos, comprometendo a sobrevivência das gerações atuais e futuras, não somente de humanos, mas de todos integrantes do ecossistema. Pode-se considerar recente a preocupação das empresas com o meio ambiente, haja vista não haver decorrido meio século das primeiras discussões e alternativas de conciliar, de sair do campo da dialética de ataque e defesa, a relação empresa e meio ambiente. Estando o empresário consciente e sensibilizado para o estabelecimento de uma relação amigável entre sua atividade e as atividades naturais, torna-se premente a existência de estratégias, ferramentas e métodos de gestão que viabilizem o estabelecimento da estratégia verde. O ponto de partida da aplicação desses instrumentos, e da definição de estratégias ecológicas, é, contudo, o diagnóstico da gestão ambiental. Este diagnóstico é, para Backer (1995), uma ferramenta de análise e de síntese que permite identificar as prioridades das políticas e os objetivos ecológicos de uma empresa. Através desse instrumento, é possível implantar a estratégia verde, que consiste numa estratégia de negociação permanente entre os objetivos dos grupos e das pessoas e dos interesses da empresa e fora dela. Portanto, para ser operacional, a estratégia ecológica deve partir da análise do peso relativo que o fator ambiental tem dentro da estratégia global da empresa.

Para tanto, há a necessidade de investigar a importância conferida à ecologia nas diversas estratégias funcionais da empresa, dentre as quais a de comunicação e de marketing, a de produção de bens e serviços, a de recursos humanos, a jurídica, a financeira e, finalmente, a de pesquisa e desenvolvimento.

3. APLICAÇÃO DO DIAGNÓSTICO DA GESTÃO AMBIENTAL EM PME's DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Esta parte compreende informações sobre a metodologia utilizada, a caracterização do setor e a apresentação e análise do diagnóstico, propriamente dito.

3.1. Metodologia

A pesquisa realizada tem natureza descritiva, com foco na medida precisa de uma ou mais variáveis dependentes, numa população ou amostra definida, conforme afirma Hyman (1967). Para Richardson (1999), o propósito desse tipo de levantamento está em descrever aspectos de uma população ou analisar determinadas características ou atributos.

Preocupa-se ainda a pesquisa descritiva em conceituar o fenômeno e decidir a população a ele pertinente. A conceituação representa uma série de operações que produzem dados, os quais proporcionam a mensuração do fenômeno a ser descrito. É um ponto que apresenta dificuldades, porque os conceitos podem ser difíceis de traduzir-se em operações, que sejam viáveis, ou a mensuração pode apresentar erros. Essas possibilidades implicam na necessidade de adotar-se métodos para a redução ou estimativa do erro, de modo que a exatidão da descrição não seja prejudicada.

A pesquisa ocorreu na cidade de Fortaleza, junto às empresas de transporte coletivo urbano de pequeno e médio porte. O universo do estudo é composto por 23 empresas, sendo todas elas pesquisadas. Isso significa que a investigação assumiu o caráter de censo.

Pode-se afirmar que a natureza descritiva da pesquisa não descarta a escolha de procedimentos que permitam a delimitação do problema, a coleta, o tratamento e a análise dos dados, tanto com o uso de procedimentos quantitativos como qualitativos. Para a quantificação dos resultados, adotaram-se técnicas estatísticas, como a média ponderada, a moda e o desvio padrão, objetivando garantir a margem de segurança das inferências quanto aos objetivos vislumbrados.

3.2. Caracterização do Universo Pesquisado

Com respeito ao resultado, cabe inicialmente destacar que as empresas de transporte coletivo urbano pesquisadas operam em média há 22 anos, estando a mais antiga em operação há 56 anos e a mais recente há 9 meses de gestão. Dentro da população pesquisada, 43,48% das empresas são de médio porte e 56,52% de pequeno porte, segundo o critério de classificação do BNDES da receita operacional bruta anual.

No que se refere à localização das empresas, a maioria está instalada próximo aos terminais de integração em que possuem o maior número de linhas.

A vida útil da frota, em média, é de 4,24 anos, sendo que 1,6 ano/média tem a empresa da frota com menor idade e 8 anos/média a de maior idade. No período da pesquisa (dezembro/2002), a frota circulante total informada pelas empresas foi de 1.676 veículos e a frota total de 1.785.

As empresas pesquisadas informaram possuir, ao todo, 8.679 funcionários. Esses profissionais, em sua maioria, são motoristas e cobradores, sendo as demais funções relacionadas diretamente com a atividade principal: fiscal de linha, coordenador de tráfego, mecânico e técnico de segurança do trabalho.

As empresas possuem, em sua maioria, um setor de recursos humanos que se encarrega do recrutamento, seleção, treinamento e acompanhamento dos funcionários. Aos motoristas e cobradores é dispensada uma atenção maior na qualificação e acompanhamento das atividades diárias, porque, segundo informação dos entrevistados, estes funcionários

encontram-se em contato direto com o usuário, hoje muito disputado pelo mercado de serviço de transporte.

A estrutura organizacional das empresas pesquisadas segue o desenho funcional com seus respectivos níveis hierárquicos, os quais se distribuem em presidência, diretorias, gerências e setores ligados à operação, manutenção, finanças e recursos humanos. As estruturas são variadas, mas sua base setorial é semelhante. A gestão das empresas pesquisadas está nas mãos das famílias que as criaram. Suas diretorias são ocupadas pelos familiares dos seus proprietários e, algumas delas, encontram-se dirigidas pela segunda geração da família.

3.3. Apresentação do Método de Paul De Backer

O diagnóstico ambiental utilizou-se de seis blocos de afirmações, transformados em questões com escalas de valores de 1 a 4 para a escolha do respondente. A seguir são apresentados os blocos com seus respectivos conteúdos:

- 1) O peso ecológico na sua estratégia empresarial, compreendendo a existência de investimento de natureza ecológica e o grau de consciência quanto a responsabilidades ecológicas, no plano interno e externo da organização;
- 2) A estratégia de comunicação e de marketing da empresa, envolvendo o grau de explicitação dos objetivos ecológicos da empresa, o esforço de sensibilização e capacitação de colaboradores, a existência de exigências de posturas ecológicas adequadas de fornecedores e de orçamento de comunicação com clientes no âmbito ecológico;
- 3) A estratégia de operação da atividade de transporte coletivo urbano, envolvendo a posição, em relação ao setor, do estágio dos processos ecológicos adotados, a existência de normas sobre segurança, manutenção, qualidade e sobre os impactos da atividade no meio ambiente;
- 4) A estratégia de recursos humanos, desde a importância da ecologia para a política de recursos humanos e o grau de envolvimento, consciência, formação e responsabilidade dos colaboradores nas questões ambientais;
- 5) As estratégias jurídicas e financeiras, onde são avaliados a existência de auditoria jurídicas em aspectos do meio ambiente, as responsabilidades da empresa (moral, penal, cível e administrativa) e o impacto financeiro de seus objetivos no campo da ecologia;
- 6) A estratégia de pesquisa-desenvolvimento da empresa, compreendendo o conhecimento sobre a avaliação do impacto ambiental das tecnologias utilizadas ou de consciência ou esforço para a adoção de tecnologias mais amigas do meio ambiente;

3.4. Análise dos Resultados da Aplicação do Diagnóstico

Diante das informações coletadas através dos blocos acima, os resultados foram dispostos em tabelas englobando a média ponderada e a moda das respostas obtidas pela escala.

Os resultados apontam uma média de existência rara dos investimentos ecológicos, de rara tendendo a pouca existência sobre a consciência das responsabilidades ecológicas internas e pouca existência sobre a consciência das responsabilidades ecológicas externas. A média geral deste item, ou seja, a média aritmética das médias ponderadas é 2,72, o que significa que o peso ecológico na estratégia das empresas pesquisadas está na condição de existência rara. Leve-se ainda em conta, que, quando feitos, os investimentos ecológicos são aqueles destinados a obedecer e antecipar os regulamentos e legislações que objetivam a antipoluição e a eliminação dos riscos ambientais.

A TABELA 01 apresenta os resultados sobre o diagnóstico do peso ecológico na estratégia empresarial.

TABELA 01
O peso ecológico na estratégia empresarial

Item	IE	CREI	CREE
Média ponderada	2,17	2,91	3,08
Moda	2	3	4
Desvio padrão	0,93	0,90	0,99
Mínimo	1	1	1
Máximo	4	4	4
Soma	50	67	71
Contagem	23	23	23
Nível de confiança(95,0%)	0,40	0,38	0,43

FONTE: os autores

Escala

1 = nenhuma existência, discordância total

2 = rara existência, parcial discordância

3 = pouca existência, parcial concordância

4 = total existência, concordância total

Legenda:

IE = investimentos ecológicos

CREI = consciência das responsabilidades ecológicas internas

CREE = consciência das responsabilidades ecológicas externas

As empresas pesquisadas não possuem um setor específico de marketing e da comunicação. Não há orçamento para a comunicação ecológica. Além disso, das 23 empresas, apenas 3 afirmaram ter objetivos ecológicos explícitos, enquanto que 14 afirmaram não possuir objetivos ecológicos. A média geral desta tabela é de 2,29, o que representa uma existência rara da comunicação e do marketing ecológico na estratégia dessas empresas. Observe-se a TABELA 02.

TABELA 02
A estratégia de comunicação e de marketing em relação ao meio ambiente

Item	OEE	SFEE	AEE	OCEC	ECEE
Média	2,43	2,86	2,82	1,26	2,04
Moda	2	3	4	1	1
Desvio padrão	0,84	0,96	1,19	0,54	1,02
Mínimo	1	1	1	1	1
Máximo	4	4	4	3	4
Soma	56	66	65	29	47
Contagem	23	23	23	23	23
Nível de confiança(95,0%)	0,36	0,41	0,51	0,23	0,44

FONTE: os autores.

Escala

- 1 = nenhuma existência, discordância total
- 2 = rara existência, parcial discordância
- 3 = pouca existência, parcial concordância
- 4 = total existência, concordância total

Legenda:

OEE = objetivos ecológicos explícitos

SFEE = sensibilização dos funcionários a adotarem o espírito ecológico

AEE = possibilidade de adoção de etiqueta ecológica nos serviços

A TABELA 03 apresenta como a empresa insere a estratégia ecológica na realização da atividade de transporte coletivo. A qualidade e a segurança no trabalho estão inter-relacionadas com a estratégia ecológica, segundo o diagnóstico de Paul De Backer, o que induz à expectativa de ver, refletida nas políticas e processos das primeiras, a preocupação com a ecologia. Essa expectativa, contudo, não se realizou nos resultados. A Tabela 03 demonstra que as empresas pesquisadas, mesmo possuindo um setor específico que trata da segurança no trabalho, não incluem a questão ambiental na estratégia do serviço prestado por elas. A média geral da TABELA 03 é de 2,65.

TABELA 03

A estratégia, em matéria de meio ambiente, de realização da atividade de transporte coletivo urbano

Item	LPE	MES	OIA	QVA	APP
Média	2,21	2,82	2,52	3,04	2,65
Modo	1	4	2	3	2
Desvio padrão	1,08	1,26	1,12	0,87	1,07
Mínimo	1	1	1	1	1
Máximo	4	4	4	4	4
Soma	51	65	58	70	61
Contagem	23	23	23	23	23
Nível de confiança(95,0%)	0,46	0,54	0,48	0,37	0,46

FONTE: os autores.

Escala

- 1 = nenhuma existência, discordância total
- 2 = rara existência, parcial discordância
- 3 = pouca existência, parcial concordância
- 4 = total existência, concordância total

Legenda:

LPE = líder do setor em processos ecológicos

MES = manual explícito de segurança e de manutenção por local

OIA = orientações estritas sobre o impacto ambiental da empresa

QVA = consideração da qualidade de vida no sentido amplo

APP = análise periódica dos processos e procedimentos em relação ao meio ambiente

A estratégia de recursos humanos em questão ambiental refere-se à sensibilização e formação dos funcionários. Não se trata de formar especialistas em assuntos ambientais,

mas sobretudo, promover a educação ambiental entre as pessoas que compõem a organização. A média geral da TABELA 04 é 2,44. Esses resultados apontam a inexistência de uma estratégia que inclua o meio ambiente na política de recursos humanos, e portanto, o orçamento para a formação e sensibilização dos funcionários não é definido.

TABELA 04

A estratégia de recursos humanos em questão ambiental

Item	PRHMA	OFFMA	MARTF
Média	2,65	1,60	3,08
Modo	2	1	4
Desvio padrão	1,02	0,83	0,99
Mínimo	1	1	1
Máximo	4	4	4
Soma	61	37	71
Contagem	23	23	23
Nível de confiança (95,0%)	0,44	0,36	0,43

FONTE: os autores

Escala

1 = nenhuma existência, discordância total

2 = rara existência, parcial discordância

3 = pouca existência, parcial concordância

4 = total existência, concordância total

Legenda:

PRHMA = preocupação com o meio ambiente, inclusa na política de recursos humanos

OFFMA = orçamento definido para formação e sensibilização dos funcionários para a questão Ambiental

MARTF = o meio ambiente visto como responsabilidade essencial de todos os funcionários

As empresas pesquisadas não possuem um plano que descreva a sua responsabilidade ambiental. Em virtude da legislação, elas mantêm um programa sistemático de vistoria técnica na área de segurança do trabalho e ambiental. Porém, não se observou a existência formal de objetivos ligados à questão ambiental e de recursos financeiros destinados aos objetivos ecológicos. A média geral da TABELA 05 é de 1,91, uma das menos verificadas em todo o diagnóstico.

TABELA 05

A estratégia jurídica e financeira nem questão ambiental

Item	SAJ	PRA	OBF
Média	2,30	1,86	1,56
Modo	1	1	1
Desvio padrão	1,18	1,01	0,84
Mínimo	1	1	1
Máximo	4	4	4
Soma	53	43	36
Contagem	23	23	23
Nível de confiança(95,0%)	0,51	0,43	0,36

FONTE: os autores.

Escala

1 = nenhuma existência, discordância total

2 = rara existência, parcial discordância

3 = pouca existência, parcial concordância

4 = total existência, concordância total

Legenda:

SAJ = sistema próprio de auditoria jurídica

PRA = plano que descreve a responsabilidade ambiental

OEF = objetivos ecológicos em termos financeiros

As empresas pesquisadas sinalizaram a possibilidade de melhorar tecnologicamente o seu desempenho ecológico, bem como consideraram favorável a relação preço e tecnologia ambientalmente limpa. Reconhecem que suas tecnologias ainda são ofensivas ao meio ambiente, mesmo porque o uso do diesel, um combustível poluente, não permite a realização da atividade sem causar malefícios ao meio ambiente. A média geral desta tabela atinge 2,62, ou seja, a pesquisa e o desenvolvimento na área ambiental apresentam existência rara.

TABELA 06

A estratégia de pesquisa e desenvolvimento em questão ambiental

Item	TIMA	PMDE	PEPT	ATEP
Média	2,13	3,26	2,60	2,47
Modo	2	3	3	2
Desvio padrão	0,81	0,68	0,94	1,03
Mínimo	1	2	1	1
Máximo	4	4	4	4
Soma	49	75	60	57
Contagem	23	23	23	23
Nível de confiança(95,0%)	0,35	0,29	0,40	0,44

FONTE: os autores

Escala

1 = nenhuma existência, discordância total

2 = rara existência, parcial discordância

3 = pouca existência, parcial concordância

4 = total existência, concordância total

Legenda:

TIMA = técnicas e tecnologias inofensivas ao meio ambiente

PMDE = possibilidade tecnológica de melhorar o desempenho ecológico

PEPT = relação preço tecnologia favorável à política ecológica

ATEP = acompanhamento das tecnologias ecológicas de ponta

O diagnóstico de gestão ambiental das empresas de transporte coletivo urbano da cidade de Fortaleza indica que estas não têm considerado o fator meio ambiente na sua estratégia empresarial. No entanto, existem medidas que, por força legal, estão voltadas para a questão ambiental, tornando uma obrigação a adoção de práticas para mitigar o impacto ambiental das atividades dessas empresas. A média das médias apresentadas na tabela de síntese, de 2,45, aponta a rara existência da gestão ambiental nas empresas pesquisadas. A TABELA 7, da síntese, apresenta as médias gerais obtidas pelo diagnóstico ambiental.

TABELA 7
Síntese do diagnóstico ambiental

Fator	Média	Significado
Peso ecológico na estratégia empresarial	2,72	Rara existência, parcial discordância
Estratégia de comunicação e de marketing em relação ao meio ambiente	2,29	Rara existência, parcial discordância
Estratégia da atividade de transporte em relação ao meio ambiente	2,65	Rara existência, parcial discordância
Estratégia de recursos humanos em questão ambiental	2,44	Rara existência, parcial discordância
Estratégia jurídica financeira em questão ambiental	1,91	Nenhuma existência, total discordância
Estratégia de pesquisa e desenvolvimento em questão ambiental	2,62	Rara existência, parcial discordância
Média geral	2,45	Rara existência, parcial discordância

FONTE: os autores

4. CONCLUSÃO

A realização deste diagnóstico de gestão ambiental em pequenas e médias empresas do setor de serviços indica o quão distante está o arcabouço teórico que defende a conciliação entre empresa e meio ambiente do que efetivamente é adotado pela gestão das empresas, quando se leva em conta a realidade do setor de transporte coletivo cearense. Esta

conclusão conduz à reflexão sobre quais poderiam ser as causas desse distanciamento e, por conseguinte, conduzem à pobreza do resultado quanto ao compromisso das empresas pesquisadas com o meio ambiente. Dentre as possíveis causas desse afastamento, podem ser encontrados o imaginário coletivo de que o Brasil está deitado *eternamente em berço esplêndido*, ou seja, que os recursos naturais são diversos e abundantes; a falta de consciência do empresariado da interação entre a empresa e o meio ambiente; a consideração deste de que a estratégia ecológica é apenas uma variante da estratégia de comunicação, ou que a mesma só tenha ligação com a atividade industrial; e a ausência de ferramentas de gestão que possam operacionalizar a estratégia ecológica, particularmente no plano de pequenas e médias empresas do setor de serviços.

A respeito desse último aspecto, cabe mencionar que as pesquisas na área de gestão ambiental, se comparadas à de outros campos da Administração, como finanças e marketing, são incipientes e basicamente limitadas às técnicas, não explorando a questão estratégica, além de referir-se, principalmente, à realidade das empresas multinacionais ou nacionais de grande porte. Conquanto essas pesquisas sejam importantes, é necessário que a administrativa avance significativa nessa área, contribuindo para a melhoria das estratégias e práticas de gestão ambiental das empresas, independentemente de seu porte, localização geográfica e atividade econômica.

Nesse sentido, espera-se que este trabalho possa contribuir para maior reflexão nessa área, para a realização de diagnósticos em outras empresas, e quiçá, possa iluminar mentes e estimular os espíritos para o desenvolvimento da estratégia verde, que aponta melhorias não somente para determinadas partes, mas, para o ecossistema como um todo.

BIBLIOGRAFIA

Livros:

BACKER, Paul de. **Gestão ambiental**: a administração verde. Trad. Heloísa Martins Costa. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1995.

BERNI, Mauro. Gestão ambiental e planejamento no transporte urbano. In: CETESB/UNICAMP. **Casos de gestão ambiental**: documentos ambientais. São Paulo: UNICAMP, 1992.

PRIGOGINE, Ilya. **O fim das certezas**: tempo, caos e as leis da natureza. São Paulo: UNESP, 1996.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social**: métodos e técnicas. 3^a. Edição. São Paulo: Atlas, 1999.

TACHIZAWA, Tachesy. **Gestão ambiental e responsabilidade corporativa**: estratégias de negócio focadas na realidade brasileira. São Paulo: Atlas, 2002.

Publicações

ZOHAR, Danah. Revista Exame edição 674, ano 32, no.23, p. 106-112.