CENTRO UNIVERSITÁRIO ASSIS GURGACZ
GUSTAVO ANTONIO PICK JEREMIAS
RAI FELIPE TEIXEIRA

ESTUDO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS PROVOCADOS PELOS VEÍCULOS ABANDONADOS E APREENDIDOS E AS SOLUÇÕES APLICADAS AO MUNICÍPIO DE CASCAVEL PR

CASCAVEL
2016

CENTRO UNIVERSITÁRIO ASSIS GURGACZ

GUSTAVO ANTONIO PICK JEREMIAS

RAI FELIPE TEIXEIRA

ESTUDO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS PROVOCADOS PELOS VEÍCULOS ABANDONADOS E APREENDIDOS E AS SOLUÇÕES APLICADAS AO MUNICÍPIO DE CASCAVEL PR

Trabalho apresentado à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso, como requisito parcial para conclusão do curso de Administração de Empresas Do Centro Universitário Assis Gurgacz.

Professor Orientador:Eudiman Heringer

CASCAVEL

2016

ESTUDO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS PROVOCADOS PELOS VEÍCULOS ABANDONADOS E APREENDIDOS E AS SOLUÇÕES APLICADAS AO MUNICÍPIO DE CASCAVEL PR

JEREMIAS, Gustavo AntonioPick[1]
TEIXEIRA, Rai Felipe[2]
HERINGER, Eudiman[3]

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo realizar uma análise sobre os reflexos ambientais gerados pela permanência dos veículos abandonados e apreendidos nos pátios. Para avaliar está pratica, foi realizado um estudo de caso, utilizando-se de um dos concessionários do Sistema de Remoção e Depósito localizado no município de Cascavel-PR. Através dos resultados deste estudo, o trabalho buscou um diagnóstico ambiental dos danos provocados pela permanência dos veículos nos depósitos sem qualquer planejamento ambiental. Dentro destas circunstâncias, foi possível constatar que além de uma legislação ineficiente, não foi desenvolvido junto aos envolvidos uma cultura ambiental que os estimulasse ações visando à sustentabilidade da atividade sem agredir o meio ambiente. No entanto, as empresas que vãogerenciaresses pátios para a armazenagem de veículos devem possuir o Sistema de Gestão Ambiental, pela ISO 14001, com esse sistema os órgãos públicos que possuem esses veículos apreendidos e mal armazenados podem reduzir e controlar o impacto causado ao meio ambiente. Os funcionários por meio de um questionário expressaram que esses veículos apreendidos e abandonados formam resíduos líquidos e sólidos que por sua vez afetam o meio ambiente e até mesmo a saúde deles.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidade ambiental, Meio Ambiente, Impacto Ambiental, Veículos automotores, Sustentabilidade.

STUDY OF ENVIRONMENTAL IMPACTS CAUSED BY ABANDONED VEHICLES AND SEIZED AND SOLUTIONS APPLIED TO MUNICIPALITYCASCAVEL CITY - PARANÁ

ABSTRACT

This research aims to carry out an analysis of the environmental consequences generated by the permanence of abandoned vehicles and seized in the courts. To evaluate is practice, a case study was carried out, using one of the dealers removal and storage system located in Cascavel-PR. Through the results of this study, the study sought an environmental diagnosis of the damage caused by the permanence of vehicles in deposits without any environmental planning. Within these circumstances, it was found that in addition to an inefficient legislation, has not been developed with those involved an environmental culture that stimulate actions aimed at sustainability of the activity without harming the environment. However, the companies that will manage these yards for the storage of vehicles must have the Environmental Management System, ISO 14001, with this system the government agencies that have these seized and poorly stored vehicles can reduce and control the impact caused to the environment. The employees through a questionnaire that expressed these and abandoned vehicle seized release liquid and solid waste which in turn contaminates the environment and even their health.

KEYS WORDS: Environmental responsibility, Environment,Environmental impact, Auto-vehicles, Sustainability.

[1]Graduando em Administração de Empresas pelo Centro Universitário Assis Gurgacz, jeremiasguincho@hotmail.com.
[2]Graduando em Administração de Empresas pelo Centro Universitário Assis Gurgacz, rai_felipe04@hotmail.com
[3]Orientador, Professor do Centro Universitário Assis Gurgacz, heringer.prof@gmail.com.

1. INTRODUÇÃO

O mundo de hoje tem passado por diversas transformações, seja de ordem econômica, social, cultural e também ambiental. No meio dessas mudanças algumas são positivas e outras negativas, com a questão que está ocorrendo com o meio ambiente, os danos causados, a poluição, a degradação entre outros fatores. A presente pesquisa pretende contribuir para o estudo sobre a responsabilidade ambiental, tem como objetivo o estudo dos impactos ambientais causados pelos veículos abandonados e apreendidos e as soluções que estão sendo aplicadas na cidade de Cascavel-PR de forma de amenizar o grande acumulo e os impactos de veículos mal armazenados e com isso reduzindo um grande impacto ao meio ambiente.

Observa-se que a responsabilidade ambiental tem como base os princípios éticos, que vai muito além das obrigações de respeitar as leis, vai mais que garantir lucros, de alguma forma é a melhoria dos problemas ambientais para todos. Conforme a resolução Conama Nº001 de janeiro de 1986, o impacto ambiental tem como definição qualquer alteração de propriedades físicas, biológicas e químicas do meio ambiente, causada por qualquer coisa que os humanos fazem diretamente ou indiretamente. Já se falarmos dos danos ambientais, são as lesões causadas por acidentes ou eventos adversos que alteram o meio natural, sendo eles tempestades, furacões, entre outros fenômenos naturais que ultimamente estão ocorrendo.

A sustentabilidade busca desenvolver o poder econômico e ao mesmo tempo a preservação absoluta do ecossistema, nos dias de hoje a maioria das cidades enfrentam os grandes problemas de transito além dos gases à atmosfera. Também, os veículos abandonados nas ruas serão sempre uma enorme preocupação para o povo, causando além do grande acumulo de lixo, agua parada e podendo até causar acidentes por falta de sinalizações.

Esses principais problemas da atualidade estão sendo identificados pela crise estabelecida na relação do ser humano com o meio ambiente, relações que atingem exatamente na qualidade de vida e saúde de todos nós. Portanto, esse trabalho tem o objetivo de explicar alguns métodos, como o de armazenamento correto dos veículos, implantação da nova lei de cobrança de estádia e alguns processos que iriam contribuir para diminuir o grande impacto ambiental que os veículos apreendidos e abandonados causam ao meio ambiente na Cidade de Cascavel – Pr, levando em consideração também a opinião dos funcionários.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A grande estratégia épara redução dos impactos ambientais causados pelos veículos abandonados e apreendidos como também para minimizar o enorme impacto que vem causando no meio ambiente. Tem se falado muito e cobrado sobre as posturas adequadas de armazenamento dos veículos apreendidos. Assunto-o dos impactos que os veículos causam ao meio ambiente não vem de agora, vem sido comentado e analisado por vários, desde os fabricantes (montadoras), até os consumidores finais. Com essa diminuição do acúmulo dos veículos evitaríamos danos para a sociedade como um todo, evitaríamos danos e prejuízos aos cofres públicos, o sucateamento e a deterioração dos veículos apreendidos, o alto custo de armazenagem e administração destes bens.

2.1 A RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

As empresas montadoras de veículos vêm tentando se adequar tanto na tecnologia como na redução dos impactos ambientais, pois estão sempre procurando novas posturas quanto ao processo de criação dos veículos. A preocupação do mundo empresarial com a conservação da natureza vem aumentando muito nos últimos anos. Preservar o meio ambiente para administrar as mudanças climáticas e o enfraquecimento das fontes de energia,passou-se a ser uma questão moral para as empresas, que vêm adotando cada vez mais medidas para reduzir o consumo de energia e os impactos ambientais.

E o que é responsabilidade ambiental? Conforme Dias (1992),de uma maneira simplificada, ser sustentável ou promover a sustentabilidade é fazer uso dos recursos do Universo (água, energia, florestas, solos, biodiversidade) para suprir as necessidades humanas atuais, tendo a responsabilidade de conservá-los para que eles estejam disponíveis também às futuras gerações. Para termos uma ideia, cerca de 85% da população mundial vive em países que utilizam mais recursos da natureza do que a capacidade que ela tem de se renovar. Isso quer dizer que consumimos de forma tão acelerada e inconsciente os recursos naturais que vem causando graves problemas socioambientais como a escassez de água, desertificação, aquecimento global, extinção de espécies, entre outros, tornando a vida no planeta insustentável. A sustentabilidade chegou para ficar, em especial quando se tratam de empresas e indústrias, setores que causam profundos impactos ambientais e que sofrem cada vez mais pressão por uma produção ambiental e socialmente responsável. Para produzir de forma sustentável, as empresas devem seguir padrões ecologicamente corretos, economicamente

viáveis, socialmente justos e culturalmente aceitos. Isso quer dizer: consumir recursos naturais de forma compatível com a capacidade de renovação do planeta; ter uma produção ambientalmente responsável; respeitar seus trabalhadores, consumidores e tudo aquilo que envolve a sua cadeia produtiva. (EU PENSO MEIO AMBIENTE, 2012).

Para o autor Silva (1996, p.02), "o meio ambiente é a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida humana", podemos entender que ele diz apenas da vida humana.

Já para Milaré (2002), o dano ambiental são as lesões causadas ao meio ambiente, com uma consequente degradação ou alteração adversa.

A preservação dos recursos naturais está gerando uma preocupação mundial e hoje nenhum país consegue fugir dessa responsabilidade. Com a evolução da sociedade atualmente o homem cada vez mais degrada o meio ambiente, contaminando-o com desmatamento, desperdício de recursos naturais, pela contaminação dos rios, degradação do solo através da mineração, pelo crescimento sem planejamento de cidades. A qualidade do ar também é uma das grandes preocupações e um dos principais componentes da qualidade de vida dos cidadãos, uma vez que a emissão de poluentes na camada atmosférica pode provocar danos não só à saúde, mas prejudicar a sustentabilidade do planeta. Neste sentido, qualquer ação que tenha como objetivo diminuir os impactos sobre a qualidade do ar é de grande importância para a cidade.

O Sistema de Gestão Ambiental apresenta várias opções para a redução e controle dos impactos causados ao meio ambiente pelos veículos apreendidos e mal armazenados que produzem resíduos líquidos e sólidos, um deles seria um pátio totalmente sustentável para guardar esses veículos apreendidos, com um sistema de gestão, com responsabilidades, praticas, com procedimentos, processos e recursos para elaborar, revisar e manter uma política ambiental correta e sustentável.

Seguindo uma busca de gerenciar essas questões seria a implantação de um sistema de gestão ambiental. Segundo Barbieri (2004, p. 137), o sistema ambiental é como "um conjunto de atividades administrativas inter-relacionadas para discutir os problemasambientais atuais ou também para evitar o seu surgimento". No mesmo pensamento Naime (2005, p. 17) relata que "gerenciamento ambiental é um conjunto de iniciativas sistematizadas para atingir a superioridade na gestão de procedimentos relacionados com questões ambientais".

A gestão ambiental deve visar o uso de práticas que garantem a preservação da biodiversidade e a redução do impacto ambiental das atividades humanas sobre os recursos naturais. Mas ainda muitos empresários acreditam que a implantação de um sistema de gestão

ambiental geraria muitos custos e sem um retorno significativo (CERETTA; QUADROS, 2003).

De acordo com Dias (1992, p. 20) retrata que: As questões ambientais estão se tornando grandes problemas, assim sendo um desafio para a sociedade do mundo moderno. Certamente essa situação não passará por ações isoladas, mas sim pelo interesse em conjunto de instituições governamentais, indústrias e a população em geral.

Nos conhecimentos de Michel Prieur (1996, p.116), o dano ambiental "é aquele que se constitui em um atentado ao conjunto de elementos de um sistema e que por sua característica indireta e difusa não permite, enquanto tal, que se abra direito a sua reparação".

2.2 A RELAÇÃO ENTRE O AUTOMÓVEL E OS IMPACTOS AO MEIO AMBIENTE

A associação entre meio ambiente e automóvel ganhou nos anos 90 uma grande propulsão, passando-se a buscar os certificados ambientais da série ISO 14000, que exerce metodologias de implementação similares às normas de qualidade da série ISO 9000. Essa preocupação com o meio ambiente foi sinal de respeito ao consumidor, que se apresenta cada vez mais preocupado com as questões ambientais. Esta relação foi fundamental para processos e procedimentos ambientais, como requisitos indispensáveis no planejamento da responsabilidade ambiental. Além disso, gerou uma regulamentação sobre o meio ambiente que vem cada vez mais sendo adotada mundialmente. Através de diferentes documentos legais, procedimentos administrativos de fiscalização e normas técnicas, os países vêm seguindo o exemplo da Califórnia que nos anos 60 foi a primeira na criação e execução da regulamentação ambiental (MEDINA, 2003).

O consumo instalado programa ideias cada vez mais arrasadoras de status social e omedo com a geração de resíduos se desenvolvem com mais velocidade no processo de construção de um veículo. Dias (1992) relata que a sociedade atual é muito consumista e a busca por novos produtos é constante a isto, a tecnologia oferece a possibilidade de desenvolvimento de soluções cada vez mais eficazes, gerando a redução da vida meteórica destes mesmos produtos. O aumento da população e a veloz absorção dos produtos formam elementos fundamentais para um cenário preocupante para meio ambiente.

A palavra resíduo deriva do latim "*residu*", significa o que sobra de determinada substância incorporando junto a palavra sólido para diferenciar de líquidos e gases (NAIME, 2005b).

Lopes et al. (1997, p. 12) define que “Resíduos são substâncias, produtos ou objetos que ficaram incapazes de utilização para os fins que foram produzidos, ou são restos de um processo de produção, transformação ou utilização e, em ambos os casos, pressupõem que o detentor tenha que se desfazer deles”.

Naumoff e Peres (2000) explicam que os resíduos sólidos são originados das atividades de diversos ramos da indústria, como a metalúrgica, petroquímica, química, alimentícia etc., podendo ser representados variados como, cinzas, óleos, ácidos, plásticos, fibras, borrachas, metais, vidros dentre muitos outros.

Qualquer que seja o tipo de resíduo que se considere, composição simples ou os que podem ser nocivos ou perigosos para o homem. Estes últimos designam-se por resíduos perigosos em função de sua natureza tóxica, corrosiva, radiativo, etc., e do modo também como são manipuladas ao meio ambiente durante o seu ciclo de vida útil (LOPES; GOMES, 2007).

Desta forma é prioridade a busca de soluções e alternativas para que cada uma das partes que compõe um veículo automotor, desde a produção a recuperação de suas matérias-primas. A relação do automóvel com o meio ambiente subentende o acompanhamento e analise do seu ciclo de vida. Medina e Gomes (2003 p. 25) diz, “quando um veículo atinge o fim de sua vida útil, há partes que ainda podem ser reutilizadas ou recuperadas. Não há o desgaste uniforme do veículo, de tal maneira que há possibilidade de se definir uma hierarquia ou ordem de problemas a se resolver”.

2.3 RESPONSABILIDADES CIVIS POR DANOS AMBIENTAIS

O uso do meio ambiente é de um direito coletivo, isso quer dizer, que pertence a todos e do mesmo modo de direito individual. A responsabilidade pode pegar o significado sociológico, onde tem vantagens perspectivas de responsabilidade social, pois flui de fatos sociais. Segundo Pontes de MIRANDA apud DIAS (1997, p. 7) os julgamentos de responsabilidade são reflexos individuais, psicológicos, do fato exterior social, objetivo, que é a relação de responsabilidade.

Segundo Álvaro Villaça Azevedo (8ª ed., 2000), responsabilidade civil “é a situação de indenizar o dano moral ou patrimonial, decorrente de inadimplemento culposo, de obrigação legal ou contratual, ou imposta por lei”.

Já para Benjamin (1998), "Ao obrigar o poluidor a incorporar nos seus custos o preço da degradação que causa – operação que decorre da incorporação das externalidades ambientais

e da aplicação do princípio poluidor-pagador – a responsabilidade civil proporciona o clima político-jurídico necessário à operacionalização do princípio da precaução, pois prevenir passa a ser menos custoso que reparar."

Já Chris Wood (2003, p.22) afirma que:

> O princípio do poluidor pode ser compreendido como um mecanismo de alocação da responsabilidade pelos danos ambientais associados à atividade econômica. Em essência, portanto, este princípio fornece o fundamento dos instrumentos de política ambiental de que os Estados lançam para promover a internalização dos custos ambientais vinculados à produção e comercialização de bens e serviços.

Para o mestre LEITE (2000, p. 97), “dano é toda a ofensa a bens ou interesses alheios protegidos pela ordem jurídica”. Isso quer dizer que o dano que é provocado a pessoas terceiras por ser como moral.

Patrick Girod (p. 14), explica que dano ecológico está relacionado no que “serve para designar o dano causado pela poluição e abrange todos os danos que contribuem para a degradação dos elementos naturais, como a água, o ar e o nível de ruído, ou seja, diz respeito ao dano causado pelo homem ao meio ambiente”.

Michel Prieur (2008),diz que dano ambiental é como “aquele que se constitui em um atentado ao conjunto dos elementos de um sistema e que por sua característica indireta e difusa não permite, enquanto tal, que se abra direito a sua reparação”

A responsabilidade civil no âmbito do direito ambiental tem como fundamento jurídico o artigo 14, § 1º da Lei nº 6.938/81, lei essa que prevê:

> Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente. (BRASIL, 1981).

Este dispositivo tem sido considerado pela Constituição Federal, que em seu artigo 225, § 3º, estabelece:

As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados. (BRASIL, 1988).

No que se refere à responsabilidade civil por dano ambiental Álvaro Luiz Valery Mirra diz que:

> Foi consagrada a responsabilidade objetiva do degradador por danos ao meio ambiente, vale dizer, responsabilidade fundada no simples risco ou no simples fato da atividade degradadora, independentemente da culpa do agente causador do dano. Nessa matéria, portanto, para a responsabilização do degradador do meio ambiente, basta a demonstração (a) do dano ambiental, (b)de uma atividade degradadora do meio ambiente e(c) do nexo causal entre o dano e o fato da atividade degradadora, sendo irrelevante discutir se houve culpa ou não do agente (MIRRA, 2003, p.69).

Assim sendo, Paulo Affonso Leme Machado (2006) relata que o Direito Ambiental compreende por duas funções da responsabilidade civil objetiva, ou seja: a função preventiva que objetiva evitar o dano e a função reparadora que tenta reconstituir e/ ou indenizar os prejuízos ocorridos.

2.4 O DETRAN – PR

Antes de 1938, o trânsito no Paraná era administrado pelas prefeituras municipais. No dia 15 de dezembro daquele ano, o interventor federal do Estado, Manoel Ribas, criou o Departamento do Serviço de Trânsito (DST), ligado a Polícia Civil.

A sede ficava no terreno onde hoje está o Teatro Guaíra, no Centro de Curitiba. Depois, o DST passou para outras instalações: rua Barão do Rio Branco, praça Carlos Gomes, praça Dezenove de Dezembro e rua José Loureiro.

Em 1966, foi feita a mudança para o bairro Tarumã, endereço ocupado até hoje pelo Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN), denominação que foi dada ao em outubro de 1968.

A partir de 1974, o DETRAN passou a funcionar como órgão especial, vinculado à Secretaria de Estado da Segurança Pública. Por fim, a Lei 7811, de 29 de dezembro de 1983, transformou o Detran em Autarquia.

A estrutura diretiva conta com um Conselho Administrativo (CAD), a Diretoria Geral (DG) e as Diretorias de Operações (DOP), Tecnologia e Desenvolvimento (DTD), Administrativo Financeiro (DAF) e Gestão de Pessoas e Desenvolvimento Profissional (DGP).

O DETRAN tem o dever de controlar e verificar as atividades de transito do estado, criando e gerenciando regras e métodos para administrar todos os veículos e em conjunto o próprio transito. Deste modo, depois que um veículo é adquirido zero ou usado é obrigatório que passe pelo DETRAN para fazer a documentação necessária e transferência do mesmo.

Gabriel (2005) reflete:

[...] as parcerias público privadas surgem como marco regulatório de setores, uma nova modalidade de concessão, criadas com o objetivo de incentivar o investimento privado em obras públicas de infraestrutura estratégica, mediante a garantia de retorno do capital investido ao parceiro privado, corrigindo as distorções provocadas com a ingerência direta do Estado no setor econômico.

Segundo a Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN), que é o órgão do DETRAN nos municípios do interior dos estados, tem a responsabilidade de exigir e impor a obediência e o devido cumprimento da legislação de trânsito no âmbito de sua jurisdição, no município de Cascavel, que estende-seas cidades, Anahy, Braganey, Corbélia, Iguatu, Lindoeste e Santa Tereza do Oeste, no ano de 2010 tinham um total de 157.748 veículos, agora em 2014 temos um total de 201.271 veículos cadastrados no DETRAN, isso quer dizer que tivemos um grande crescimento de 28% em apenas 4 anos, e no estado do Paraná em 2010 estava cadastrado 5.041.846 veículos, já em 2014 são 6.489.289 veículos, tendo um crescimento de 28% também. (DETRAN-PR, 2014).

2.5 A IMPORTANCIA DOS SISTEMAS DE GESTAO AMBIENTAL

As organizações têm passado por um aumento de pressão devido a questão de administrar melhor a questão ambiental e por este motivo verifica-se uma ação de implantação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) (FRYXELL; SZETO, 2002).

“Recuperar e preservar o meio ambiente não pode e não deve ser uma tarefa somente do Estado”, diz Macatto(2002, p.09). A realidade tem mostrado que as leis, normas, fiscalizações punitivas por parte do Estado não são suficientes para deter o avanço ambiental em curso.

A norma ISO 14001 é uma certificação elaborada com a intenção de formular uma organização e objetivos que levam em conta as informações legais e referentes aos impactos ambientais que podem ser fiscalizados pelas empresas. Jabbour (2013) comenta que por meio dela é possível manter e aprimorar um sistema de gestão ambiental, proporcionando a sua conformidade política ambiental estabelecida.

Atualmente tem sido muito discutido a preocupação por todo mundo, fazendo com quer a sociedade se torne cada vez mais conscientizada e todos se vejam pressionados a elaborar sistemas de gestão ambiental. Rosa (2009) escreve que, para apresentar uma boa imagem perante os agentes econômicos e a sociedade é preciso atender as exigências legais de proteção ambientais rigorosas.

Rosa (2009) ainda afirma que a ideia de se manter inserido num determinado ambiente sem impactar violentamente esse meio tem ganhado força e um cuidado muito especial por parte das empresas em geral, mas para isso é necessário o desenvolvimento e a implantação de Sistema de Gestão Ambiental (SGA), onde serão determinadas as ações que empresas podem adotar em conformidade com determinada norma, como por exemplo, a ISO 14001 –

Sistema de Gestão Ambiental, o qual é uma norma internacionalmente aceita que define os requisitos para estabelecer e operar um Sistema de Gestão Ambiental.

Já Bianchi (2003) afirma esta certificação de gestão ambiental tem como objetivo certificar que uma empresa adota um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) sendo assim, atendendo as exigências do mercado de concorrência.

Medidas de controle e prevenção de poluição têm seu mérito, contudo, elas não podem formar uma gestão ambiental sólida. Foi só na década de 1990 que se inaugurou um novo modelo de administração das questões ambientais, o chamado Sistema de Gestão Ambiental (SGA). Trata-se de um instrumento de gestão ambiental, que designa a articulação de funções administrativas e operacionais para minimizar ou impedir impactos negativos causados pela produção (CURI. 2012 p. 51).

Para Barros (2003, p.37), "é comum acreditarmos erroneamente que ações pontuais ou isoladas, como por exemplo, instalação de equipamentos de controle de poluição faça parte de um sistema de gestão". Para a criação de um Sistema de Gestão Ambiental, envolvendo todos os segmentos da empresa em ações planejadas, voltadas para obter os melhores resultados com menos recursos, são necessárias: a formulação de diretrizes; a definição de objetivos; a coordenação de atividades e; a avaliação de resultados.

"Os instrumentos de gestão ambiental são responsáveis por associar as práticas de gestão ambiental praticada pelas organizações por meio da união entre elas influenciando positivamente o desempenho ambiental das mesmas." (JABBOUR, 2013, p.6).

A implantação de um Sistema de Gestão Ambiental proporciona inúmeras vantagens para as Empresas tais como: segurança legal; minimização dos acidentes e passivos ambientais; eliminação dos desperdícios; integração da qualidade ambiental à gestão dos negócios da empresa; conscientização ambiental dos funcionários; relacionamento de parceria com a comunidade; melhoria da imagem; aumento da produtividade; conquista de novos mercados (CURI, 2012).

O processo de implantação do SGA deve seguir de forma gradativa e de acordo com os aspectos e especificações de cada setor.

Através da destinação de recursos e conscientização de todos os colaboradores, procedimentos e processos, avaliação continua e a alta administração pode manter o ciclo de melhoria ambiental contínuo da empresa, através de analises críticas sobre o funcionamento do sistema SGA (FENABRAVE, 2015).

“Segundo as dificuldades para a implantação, destacam-se a alta relação do comprometimento dos empregados e da forma como foram motivados para isto, as falhas na comunicação e as deformidades nas estruturas de poder.” (CHAN; WONG, 2006).

3. METODOLOGIA

O presente processo metodológico utilizado para este trabalho consiste, segundo Gil (2010) em um conjunto de estudos teóricos aprofundado em um ou vários temas e objetos, tendo por finalidade atingir o objetivo proposto. Perante a uma análise que permite amplo conhecimento sobre os impactos ambientais, esclarecendo dados e explorando situações da vida real para formular hipóteses e desenvolver teorias.

A pesquisa tem como objetivo oestudo dos impactos ambientais provocados pelos veículos abandonados e apreendidos e as soluções aplicadas nas unidades da Policia Rodoviária Federale Detranna cidade de Cascavel - Paraná. Tendo a finalidade de analisar qual estratégia ambiental poderá ser implantada nos veículos abandonados como forma de sustentabilidade e estratégia ambiental.

Segundo Bauren (2000) um estudo de caso é um estudo concentrado em somente um caso que o pesquisador aprofunda seus conhecimentos baseando-se no objeto de estudo. Marconi e Lakatos (2008) concluem que o estudo de caso pode ser desenvolvido com profundidade e poucos objetivos, visando obter o máximo de informações que permitem o amplo conhecimento.

A referente pesquisa tem como principal abordagem metodológica o método qualitativo para investigar estratégias utilizadas para o funcionamento da permanência de veículos nos pátios, onde necessita uma possível mudança para terminar com os impactos ambientais gerados no local. De acordo com Treviños (1992, p.124), pesquisa qualitativa “é conhecida como um estudo de campo, estudo qualitativo interacional simbólica com perspectiva interna, interpretativa e descritiva”.

A pesquisa foi realizada na Polícia Rodoviária Federal na região Oeste do Paraná, com o setor administrativo localizado na Rua Everaldo Loures Xavier, número 127, no Bairro Universitário, na cidade de Cascavel, Paraná e no pátio localizado no Posto de Atendimento que a polícia possui na BR 277 – saída para Curitiba, que possui aproximadamente 300 m2 e usando os dois lados da rodovia.

Os veículos ficam em ambiente aberto e em solo gramado, assim podendo causar os impactos ambientais, doenças nos funcionários por estar muito tempo no local e principalmente, acumulam água, fazendo com que os mosquitos da dengue se proliferem.

Os dados obtidos para essa pesquisa foi mediante aobservação direta, analise feita no local e pelo questionário que foi aplicado aos funcionários.

Nesta pesquisa foi realizada uma análise de informações referente aos dados coletados com base no problema apresentado. De acordo com este contexto realizou-se um levantamento teórico através de referências bibliográficas e coletas de sites, após isso foi feita umapesquisa de campo através da entrevista investigativa com um profissional da área para que houvesse inter-relação com a práxis.

Segundo Gil (2010), a elaboração de instrumentos de coletas de dados consiste basicamente em traduzir os objetivos da pesquisa em itens bem redigidos. A aplicação de questionário, entrevista e o formulário são fundamentais, pois com eles consegue levantar dados específicos da pesquisa.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Nesse capítulo são relatados e argumentados os resultados da análise referente aos problemas ambientais gerados pela permanência dos veículos nos pátios da Polícia Rodoviária Federal da cidade de Cascavel/PR. Isso foi possível por uma ampla análise ao local que estão os veículos e pela interpretação dos funcionários que ali trabalham. Os questionários foram aplicados aos funcionários dos pátios, pois eles vivenciam o dia a dia dos veículos recolhidos e os impactos causados. Os questionários foram aplicados sobre impactos ambientais, acidentes com os veículos apreendidos que estão em locais inadequados, sobre os problemas burocráticos e a demora para retirada dos veículos do pátio.

4.1 PERFIS DOS FUNCIONÁRIOS

O perfil dos funcionários que participaram dessa pesquisa pode ser apresentado na Tabela 1, levando em consideração a idade dos participantes.

A distribuição de gênero entre os funcionários que trabalham na Polícia Rodoviária Federal (PRF) estão representadas pelos homens, pois 77,77% são pessoas do sexo masculino,

sendo 22,22 % mulheres, que apoiam essa equipe de funcionários. Esse resultado pode estar relacionado com o tipo de trabalho realizado na PRF.

Tabela 1. Perfil dos Funcionários quanto à idade.

Perfil dos funcionários	
Idade (anos)	Quantidade
18-30	9
31-50	6
51-68	3
Total	18

Fonte: os autores (2016)

A idade dos funcionários entre 18 e 30 anos estava representada por 9 funcionários, sendo 50% dos funcionários jovens, e 16,66% a minoria entre 51 – 68 anos, com 3 funcionários com essa PRF.

4.2 PERCEPÇÕES DOS FUNCIONÁRIOS

Identificados na tabela a seguir a percepção dos funcionários em relação ao meio ambiental em relação aos veículos depositados no pátio da PRF de Cascavel/PR. Entre os funcionários 77,77% (14 pessoas) afirmaram que os veículos apreendidos em fase de deterioração e expostos ao meio ambiente nos pátios da PRF de Cascavel/PR causam algum tipo de impacto ambiental. Sendo que 11,11% disseram que afetam apenas o solo e 11,11% afirmam que afetam apenas água. Assim, 66,66% dos funcionários acredita que os veículos depositados nos pátios da PRF causam grande dano em todas as opções apresentadas no questionário, ou seja, no solo, na água e no ar. No entanto, apenas 33,33% acreditam que o dano é causado apenas no pátio onde esses veículos estão alocados.

Segundo Peres e Naumoff (2000) os resíduos sólidos que originam desses veículos abandonados são vários, podendo citar alguns como ácidos, fibras, borrachas, metais, vidros e entre outros. Resíduos estes, que a sua degradação leva de anos ou a sua decomposição não acontece, podendo ser classificado como resíduos nocivos ou perigosos, pois sua função na natureza pode ser tóxica, corrosiva, radiativa, entre outros (LOPES et al, 2007).

Quando os funcionários são questionados se já sofreram algum acidente com os carros que ficam em locais inadequados 66,66% ou seja,13 funcionários disseram que não sofreram nenhum acidente, no entanto 5,55% já sofreram acidente e 27,77% quase sofreram acidentes com os veículos em locais inadequados.

Na questão que leva aos funcionários se têm conhecimento da existência de algum problema burocrático para o esquecimento de uma operação em depósito de veículos as respostas ficaram divididas, apresentada na Tabela 2. observamos que 33,33% não sabem se existem os problemas burocráticos.

Tabela 2. Questão que leva em consideração problema burocrático.

Você acredita que existem problemas burocráticos que possam gerar um esquecimento de uma operação em depósitos de veículos?	
SIM	22,22%
NÃO	16,66%
EM PARTE	5,55%
NÃO SEI	33,33%
TALVEZ	22,22%

Fonte: os autores (2016)

No entanto, os funcionários que entendem que após 60 dias é o tempo médio que os veículos devem ser resgatados pelos donos representam 33,33%. De 30 e 90 dias foram 22,22% para cada e após 1 ano apenas 16,66% selecionaram essa opção. Agora para veículos sem condições de uso os resgates nos depósitos não são feitos, pois 44,44% dos funcionários disseram que os carros são abandonados lá mesmo e 33,33% disseram que os carros sem condições de uso são resgatados após um ano nos pátios.

Aorelatar dos modos para melhoria desses veículos abandonados 38,88% disseram que o governo tem que se responsabilizar, já 16,66% não sabem se é de responsabilidade do governo. No entanto 16,66% falaram que os donos dos veículos que devem se responsabilizar pelos veículos apreendidos, para que tenho melhoria nos pátios e no meio ambiente.

Segundo Marcatto (2008) recuperar e preservar o meio ambiente não deve ser somente de responsabilidade do governo. A tarefa é de todos, o estado deve fiscalizar e punir os responsáveis pela degradação do meio ambiente, através das leis e normas, exercendo o seu papel, além de cuidar e preservar.

No caso de abandono do veículo no pátio da PRF, 76% dos funcionários disseram que deveria haver aplicação de multa aos donos (proprietários dos veículos), no entanto 24% não apoiam essa ideia de os donos serem multados no caso abandono dos veículos. Além dos donos dos veículos serem penalizados pelo abandono, existe a norma ISO 14001 que afirma que as empresas que possuem organizações e objetivos das informações legais sobre o impacto ambiental. Através da norma é capaz manter e aprimorar um Sistema de Gestão Ambiental, proporcionando a sua conformidade política ambiental estabelecida.

A maior parte dos funcionários (44,44%) ao ser questionado sobre a sua percepção quanto ao estado do depósito da PRF afirmou acontecer umanegligência. No entanto, 22,22% disseram degradação para péssimo e estável foram 16,66%, respectivamente.

Aos veículos abandonados no pátio da PRF 72,22% dos funcionários disseram que esses veículos podem causar doenças sérias e até graves e também não só para os envolvidos no serviço, mas para toda a sociedade e o meio ambiente. No entanto, 27,77% dos funcionários falaram que esses veículos só causam acumulo de água.

4.3 SOLUÇÕES IMPLANTADASNO MUNICÍPIO DE CASCAVEL E NO ESTADO DO PARANÁ COM REFLEXOS NO ARMAZENAMENTO DOS AUTOMÓVEIS ABANDONADOS

No final do ano de 2015 na cidade de Cascavel – PR, a Policia Militar juntamente com a Cettrans (Companhia de Engenharia de Transporte e Trânsito), adotaram um novo método de armazenamento para os veículos que estiverem em desacordo com o que está no Código de Transito Brasileiro. Conforme a observação direta de um dos autores que convive diretamente com esses serviços, pois trabalha em uma empresa de guinchos, os procedimentos a serem adotados são os seguintes: os veículos que forem apreendidos serão encaminhados a um pátio terceirizado com uma estrutura própria para a guarda dos mesmos.

Em sequência, são tomadas as seguintes providências após a apreensão do veículo :pagamento das multas, taxas de despesas e remoção, além de que se o veículo ficar no pátio, terá que pagar as diárias e outros encargos. A liberação do veiculo é condicional a reparação dos itens que estão em desacordo ou por falta dos itens obrigatórios, após o reparo o proprietário deverá retornar ao pátio para apresentação do veículo em perfeito estado de funcionamento.

Os veículos que forem apreendidos e não forem retirados por falta de documentação pertinente, ou o não pagamento dos débitos necessários, e que ficarem no pátio durante 02 meses, serão encaminhados para o setor de leilões para a venda do mesmo, e com o dinheiro arrecadado será feito o pagamento das dividas conforme o Código de Transito.

Na metade do ano de 2016 a PRF teve a mesma atitude e em todo o estado do Paraná, publicou um EDITAL Nº 3/2016/LICITAÇÃO-PR/SAF-PR/SRPRF-PR de licitação modalidade pregão eletrônico do tipo menor preço, para contratar serviços de remoção e depósito de veículos retidos em motivo de infrações e acidentes de trânsito no estado do Paraná. A empresa vencedora será responsável pela remoção, transporte e guarda dos veículos

até a liberação ocorrer por parte da PRF. Essas despesas geradas não serão pagas pelo governo, e sim pagas pelo proprietário do veículo ou se for o caso do veiculo ir para leilão, a remuneração será feita pelo arrematante.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A preocupação com o meio ambiente é geral, pois quando citamos o impacto que esses veículos causam quando são abandonados nos pátios da PRF e DETRAN/PR, encontramos descaso, negligencia, vários problemas principalmente com a contaminação dos solos, da água e do ar, a falta de comprometimento entre autoridades e dos proprietários dos veículos apreendidos nesses pátios.

As empresas que vão administrar esses pátios com os veículos apreendidos devem possuir o Sistema de Gestão Ambiental pela ISO 14001, com esse sistema o órgão que governaesses veículos apreendidos e mal armazenados podem reduzir e controlar o impacto causado ao meio ambiente. Os funcionários (colaboradores)por meio dos questionários, mostraram que esses veículos apreendidos e abandonados geram resíduos líquidos e sólidos que por sua vez lesiona o meio ambiente. Portanto, com o Sistema de Gestão Ambiental, sendo aplicado com responsabilidade, práticas, procedimentos, processos e recursos para elaborar, revisar e manter uma política ambiental correta e sustentável, pode ser uma saída com sucesso desse problema.

Como podemos observar, também, foram adotadas medidas pelos órgãos diretamente ligados ao problema como a Polícia Militar, a CETTRANS e a PRF, no sentido de normatizar o processo de recolhimento e administração dos pátios onde esses veículos são dispostos e que podem causar os danos ao meio ambiente, caso não sejam observados todos os procedimentos.

O estudo ainda pode ser continuado tendo em vista que essas normas são recentes e poderemos verificar se estão sendo implementados de forma correta pelos órgãos e respeitados pelos proprietários de veículos aprendidos.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Álvaro Vilaça. **Teoria Geral das Obrigações**, São Paulo, RT, 8ª ed., 2000

BAPTISTA, Fernando e LIMA, André- Licenciamento Ambiental e a Resolução CONAMA 237/97. **Revista de Direito Ambiental**, n.12, 1998.

BARBIERI, J. C. **Gestão Ambiental Empresarial: conceitos, modelos e instrumentos**. São Paulo: Saraiva, 2004.

BARROSO, Luís Roberto. **A proteção do meio ambiente na Constituição Brasileira.** Revista Forense, vol. 317

BARROSO, Luís Roberto; BARCELLOS, Ana Paula de. **O começo da história: a nova interpretação constitucional e o papel dos princípios no direito brasileiro**. In: BARROSO, Luís Roberto (Org.). **A nova interpretação constitucional: ponderação, direitos fundamentais e relações privadas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2008. p. 327-405.

BENJAMIN, ANTONIO HERMAN V. 1987. **Estudo do impacto ambiental e Ministério Público**. 7º Congresso Nacional do Ministério Público, Belo Horizonte. AAMP/CONAMP.

BENJAMIN, ANTONIO HERMAN V. 1992. **Os princípios do estudo do impacto ambiental como limites da discricionaridade administrativa**. Rio de Janeiro. Revista Forense, p. 317:30.

BEUREN, Ilse Maria. **Gerenciamento da Informação: um recurso estratégicos no processo de gestão empresarial**. 2ª ed. São Paulo: Ed. Atlas, 2000.

BRASIL. **Lei Federal** nº 11.428 de 22 de dezembro de 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11428.htm.

CERETTA, Paulo Sergio; QUADROS, Cláudio Joel de. Sistemas de avaliação do desempenho empresarial. In:**Congresso USP de Controladoria e Contabilidade**. 2003.

CHAN, Eric SW; WONG, Simon CK. Motivations for ISO 14001 in the hotel industry.Tourism Management, v. 27, n. 3, p. 481-492, 2006.

DETRAN-PR NOTIFICA PROPRIETÁRIOS DE VEICULOS APREENDIDOS – 03 de março de 2008. Disponível em: http://www.detran.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=164 Acesso em 01 nov. 2015.

DIAS, GENEBALDO FREIRE. 1992. **Educação Ambiental: princípios e práticas**. Ed.Gaia Ltda. São Paulo. FALANDO SOBRE SUSTENTABILIDADE. Disponível em: **http://www.eupensomeioambiente.com.br/2015/04/02/falando-sobre-sustentabilidade/.** Acesso em: 03 nov. 2015.

Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE). Informativo FENABRAVE. Resumo Mensal Dezembro de 2013. Disponível em: http://www3.fenabrave.org.br Acesso em: março de 2016.

FRYXELL, Gerald E.; SZETO, Agnes. The influence of motivations for seeking ISO 14001 certification: an empirical study of ISO 14001 certified facilities in Hong Kong. **Journal of Environmental Management**, v. 65, n. 3, p. 223-238, 2002.

GABRIEL, IvanaMussi. Novos Paradigmas das Parcerias Público Privadas.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

Girod, Patrick. La.**RéparationduDommageEcologique, Paris, LibrairieGénérale de Oroit et de Jurisprudence**, 1974, p. 31 a 41.

JABBOUR, Ana Beatriz Lopes de Souza. **Gestão Ambiental nas Organizações.** São Paulo: Atlas, 2013.

LEITE, José Rubens Morato. Dano Ambiental:do individual ao coletivo extrapatrimonial. São Paulo: RT, 2000.

LOPES, Alice Ribeiro Casimiro. **Conhecimento escolar em química: processo de mediação didática da ciência**. Química Nova. 1997, v.20, n.5, p. 563-568.

LOPES, António Marcelino; GOMES, Maria João. Ambientes virtuais de aprendizagem no contexto do ensino presencial: uma abordagem reflexiva. 2007.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito à informação e meio ambiente.** Malheiros Editores, 2006.

MARCATTO, Celso. Educação ambiental: conceitos e princípios. Belo Horizonte:FEAM, 2002. Disponível em http://www.scribd.com/doc/7028363/Educacao-Ambiental-Conceitos-Principios. Acesso em 12/04/2016.

MARCONI E LAKATOS, Maria de Andrade e Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARCONI, M. de A., and Eva Maria LAKATOS. "Fundamentos de metodologia de pesquisa." (2008).

MEDINA, Heloisa Vasconcellos de; GOMES, DennysEnry Barreto.**Reciclagem de automóveis: estratégias, práticas e perspectivas**. CETEM, 2003.

MILARÉ, Édis; COSTA JÚNIOR, Paulo José da; COSTA, Fernando José da.**Direito penal ambiental**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

MIRRA, Álvaro Luiz Valery. Proteção do Meio Ambiente: a omissão do Poder Público e o papel social do Judiciário no controle da Administração Pública.**Revista de Direito Ambiental**, n. 30, p. 69, 2003.

NAIME, Roberto. Gestão de resíduos sólidos: uma abordagem prática. **Novo Hamburgo: Feevale**, 2005.

NAUMOFF, Alexndre Feraz; PERES, Clarita Schvartz. Reciclagem de matéria orgânica.**D'ALMEIDA, MLO & VILHENA, A.. Lixo Municipal: Manual de Gerenciamento Integrado. São Paulo: IPT/CEMPRE**, 2000.

OS IMPACTOS DO AUTOMÓVEL NO MEIO AMBIENTE – 14 de Agosto de 2012. Disponível em: **http://www.ecodebate.com.br/2012/08/14/os-impactos-do-automovel-no-meio-ambiente/.** Acesso em: 05 nov. 2015
PONTES DE MIRANDA. Tratado de Direito Privado. Rio de Janeiro: Borsoi.

PRF ALERTA PARA COBRANÇA DE ESTADIA DOS VEICULOS RETIDOS E APREENDIDOS – 13 de agosto de 2015. Disponível em: **http://www.tribunadabahia.com.br/2015/08/13/prf-alerta-para-cobranca-de-estadia-dos veiculos-retidos-ou-apreendidos**. Acesso em 03 nov. 2015

PRIEUR, Michel. **Droit de l` environnement**. 3. Ed. Paris: Dalloz, 1996.

REVISTA SUSTENTABILIDADE. Empresas despertam para a Tecnologia Verde – 21 DE MARÇO DE 2009. Disponível em: **http://www.rumosustentavel.com.br/empresas-despertam-para-a-tecnologia-verde**/. Acesso em: 01 nov. 2015.

RISCHARDSON, Roberto Jarry**. Pesquisa Social Métodos e Técnicas**. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ROSA, Mário Fabrício Fleury. Edição Completa-Vol. 10, No 106 (2009): Maio.**Meridiano 47**, v. 10, n. 106, p. 1-42, 2009.

SANTOS, Vanessa Sardinha. **Impactos Ambientais.** http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/biologia/impactos-ambientais.htm

SILVA, José Afonso da.**Curso de direito constitucional positivo**. 37. ed. São Paulo: Malheiros, 1996.

TRIVINÕS , Augusto N. S. **Introdução a Pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

URBS – TRANSPORTE - Outubro de 2015. Disponível em: **http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/sustentabilidade**.Acessoem: 05 nov. 2015

WOOD, Christopher. Environmental impact assessment: a comparative review. Pearson Education, 2003.

Como foi inventado o automóvel? Por Renato Domith Godinho access_time 18 abr 2011, 18h56 - Atualizado em 19 ago 2016, 17h15 http://mundoestranho.abril.com.br/tecnologia/como-foi-inventado-o-automovel/

APÊNDICE A – Instrumento de coleta de dados

QUESTIONÁRIO

1 - Você acredita que os veículos em fase de deterioração e expostos ao meio ambiente nos pátios do DETRAN e da PRF causam algum tipo de impacto ambiental?
( ) Não ( ) Sim ( ) Só no solo ( ) Só no ar ( ) Só na agua

2 - Você já sofreu algum acidente devido os veículos em locais inadequados nos pátios do DETRAN e da PRF?
( ) Não ( ) Em partes ( ) Sim ( ) Talvez ( ) Outros

3 - Você acredita que esses veículos depositados nos pátios do DETRAN e da PRF causam algum dano ambiental?
( ) Não ( ) Só no pátio ( ) Só na água ( ) Só no ar ( ) Causa dano em tudo

4 - Você acredita que existem problemas burocráticos que possam gerar um esquecimento de uma operação em depósitos de veículos?
( ) Sim ( ) Não ( ) Em parte ( ) Não sei ( ) Talvez

5 - Qual o tempo médio você acredita que os veículos são resgatados por seus donos dos depósitos?
( ) 15 Dias ( ) 30 Dias ( ) 60 Dias ( ) 90 Dias ( ) Mais de 1 ano

6 - Qual o tempo médio que os veículos sem condições de uso são resgatados dos depósitos?
( ) 15 Dias ( ) 30 Dias ( ) 60 Dias ( ) 90 Dias ( ) Mais de 1 ano

7 - Em termos para melhoria nos depósitos de veículos, você acredita que o governo possa se responsabilizar para acontecer?
( ) Sim ( ) Não ( ) Talvez ( ) Em partes

8 – Você acredita que no caso de abandono do veículo nos pátios possa haver uma multa significativa aos donos?
( ) Sim ( ) Não ( ) Talvez ( ) Não sei

9 - Se fosse resumir sua percepção do estado dos depósitos de veículos do DETRAN e da PRF em uma única expressão, qual alternativa usaria?
( ) Péssima ( ) Estável ( ) Boa ( ) Degradação ( ) Negligência

10 – Você acredita que esses veículos abandonados e aprendidos nãos pátios do DETRAN e da PRF possam causar doenças para as pessoas que são envolvidos neste serviço?
( ) Não ( ) Só causa acúmulo de água ( ) Doença todo tem ( ) Causam doenças sérias, não só para os envolvidos no serviço.