



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Ata da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Implantação do Poliduto Uniduto”, de responsabilidade de Uniduto Logística S/A, realizada no dia 30 de novembro de 2010, na cidade de Praia Grande.

Realizou-se, no dia 30 de novembro de 2010, às 17 horas, na Câmara Municipal da Estância Balneária de Praia Grande, Praça Vereador Vital Muniz, nº. 01, Boqueirão, Praia Grande/SP, a audiência pública sobre a **“Implantação do Poliduto Uniduto”, de responsabilidade de Uniduto Logística S/A** (Proc. SMA 01891/2008). Dando início aos trabalhos, o **Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Pedro Ubiratan Escorel de Azevedo, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo –, do Poder Legislativo –, dos órgãos públicos, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre a **“Implantação do Poliduto Uniduto”, de responsabilidade do Uniduto Logística S/A**. O **Secretário-Executivo do CONSEMA** esclareceu que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indica o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que dêem suas opiniões, formulem indagações, contribuições, sugestões e críticas e tudo o que pode contribuir para melhoria do projeto ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA 34/01 para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta e, em seguida, a exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele pela equipe de consultoria. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos dos cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis e que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em sequência, manifestam-se os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal, a seguir, os representantes do CONSEMA que se inscreverem para fazer uso da palavra, com direito a cinco minutos cada um, representantes dos Conselhos Municipais de Meio Ambiente-COMDEMAS, cada um com direito igualmente a cinco minutos. Por fim, acrescentou, falariam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim eles podem manifestar-se acerca das eventuais críticas, elogios e sugestões feitas pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado. Acrescentou que, só assim, os representantes desses dois poderes podem opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. O **Secretário-Executivo do Consema** esclareceu que a Mesa Diretora dos Trabalhos é presidida por ele e também integrada por um representante do CONS EMA, eleito entre os conselheiros presentes, e por um representante do Departamento de Avaliação de Impactos da CETESB. Depois de constatar que nenhum conselheiro



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

estava presente, convidou, para fazer parte da Mesa, o Ilustríssimo Senhor Martinus Filet, do Setor de Análise de Obras Lineares da CETESB. Dadas essas explicações, declarou iniciados os trabalhos. Passou à palavra ao representante e Gerente de Operações da Uniduto Logística S.A., para apresentar o projeto. **Eduardo Nunes** ofereceu um breve histórico da empresa – criada em março de 2008 pelos principais grupos sucroalcooleiros do Brasil, que, juntos, somam oitenta usinas e representam, atualmente, um terço da produção nacional de etanol, que é de 30 bilhões por ano. Informou que, no período compreendido entre 2006-2007, um grupo de estudo do qual faziam parte o Governo do Estado de São Paulo e a União das Indústrias da Cana de Açúcar começou a formular a questão logística da infraestrutura do mercado de etanol, e que um dos estudos elaborados tinha como objeto a viabilidade técnico-econômica desse mercado. Acrescentou que nesse contexto se evidenciou que a construção de uma dutovia seria a solução logística mais viável. Informou também que, em março de 2008, foi fundada a Uniduto e, em seguida, iniciados o estudo de engenharia ambiental e o projeto básico do investimento. Em julho de 2010, informou, foi firmado protocolo com o Governo do Estado de São Paulo, que se comprometeu a conferir celeridade ao processo. Em julho de 2010, acrescentou, foi assinado protocolo do EIA/RIMA de cuja análise faz parte essa audiência. Sobre a produção do etanol informou que existe expectativa de crescimento de sua produção nos Estados de São Paulo, Goiás, Mato Grosso e Paraná, e que ela tende a se interiorizar enquanto seu consumo aumenta no litoral. Pontuou que a distância entre as duas regiões exige que o etanol seja transportado desde o interior por uma dutovia, que é o meio mais adequado para o escoamento do produto. Além disso, observou, com a expectativa de crescimento da exportação que se prevê para o ano de 2025 – entre 40 e 50 milhões de litros –, a atual infraestrutura se tornar inadequada. Informou que o projeto que ora se discute localiza-se inteiramente no Estado de São Paulo, prevê quatro centros coletores e contempla a integração de modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e marítimo. Observou ainda que o terminal de Anhembi, por exemplo, receberá toda a produção que será escoada através da Hidrovia Tietê-Paraná, no Rio Tietê. Através de eslaides passou a explicar como se dará o escoamento do produto, partindo de Paulínia para as distribuidoras – parte para a RMSP, especificamente para o Terminal de Caieiras, e parte para o litoral, especificamente Praia Grande, onde, comentou, uma monobóia localizada a 13 km da Costa escoará o produto em navios de grande porte aí atracados que levarão o produto destinado à exportação e à cabotagem. Explicou que a dutovia nada mais é do que um tubo soldado em um outro que se posiciona em média a 1,20 metros de profundidade. Passou a fornecer explicações sobre sua composição, espessura, revestimento, cobertura, localização e sobre as modificações que sofre a depender das especificidades das áreas que atravessa. Ofereceu informações também sobre as principais dutovias existentes e as medidas de proteção adotadas, entre outras, sistema *on line* de detecção de vazamento, válvulas de bloqueio, proteção catódica, além da mecânica e da química já existentes no tubo. Ofereceu informações também sobre o sistema de controle automático, com a comunicação através da fibra ótica e das ondas de rádio que passam junto com a tubulação. Informou também que todos os procedimentos operacionais serão ditados pelo órgão regulador, e que se conta também com programa de gerenciamento de risco, plano de emergência individual para as operações embarcadas e também plano de comunicação social. **Cláudio Bolzani**, representante da MKR Tecnologia, Serviços, Indústria e Comércio Ltda., empresa responsável pelos estudos ambientais, ofereceu informações detalhadas sobre a metodologia empregada para análise de cada uma das áreas e condições ambientais e os resultados obtidos, os quais compõem o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental. O **Secretário-Executivo** informou que se passaria à etapa em que se manifestam os representantes da



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

sociedade civil. **Flávio Damasceno Amorim**, representante da Organização Não-Governamental Recuperação dos Mangues de Praia Grande, questionou qual a participação, dentro do projeto, das entidades civis constituídas, e observou que não teve condições de analisar o projeto inteiro. Lembrou o vazamento ocorrido em Cubatão causado pela passagem de dois dutos, e que sua preocupação era que acidentes como esse voltassem a acontecer. **Antonio Carlos de Oliveira**, vinculado à entidade Agenda 21 de Caraguatatuba, comentou que seu questionamento dizia respeito à localização do empreendimento, e perguntou por que essa nova dutovia não seguia o mesmo trajeto do duto que liga São Sebastião à Paulínia, pois assim não causaria nenhum transtorno. Chamou atenção também para a existência na região de um canal abrigado de águas profundas, com um mínimo de 25 metros de profundidade onde já circulam os navios da Petrobrás. **Luís Sérgio Pereira Pontes**, Vice-Presidente da Associação Amigos de Bairro do Jardim Real de Praia Grande, deu parabéns aos técnicos da Secretaria de Estado do Meio Ambiente pela apresentação. Declarou que a entidade que representava era cadastrada no CONSEMA e que faria parte do Grupo de Coordenação Setorial da Baixada Santista avaliar a questão ambiental no Estado de São Paulo. Perguntou como funcionaria a questão tributária; como se resolveriam os eventuais danos ao meio ambiente; se seriam ou não adotadas ações de emergência e, em caso positivo, qual a previsão dos recursos, e se estes se originariam do fundo administrado pelo Governo ou pela própria Uniduto. Declarou que torcia para que não ocorressem vazamentos com a abrangência do que recentemente aconteceu no Golfo do México, e que, de novo, questionava de onde viriam os recursos para sanar os prejuízos causados ao meio ambiente tanto na parte terrestre como no alto-mar. Solicitou maiores detalhes sobre os seguintes aspectos ou questões: 1) o funcionamento da monobóia – se ela tem ou não capacidade para abastecer simultaneamente um ou dois navios; 2) se a conexão das mangueiras com o navio é de forma automática ou implica o emprego de mão-de-obra em alto-mar para que haja uma vez por ano a conexão com os navios; 3) se a distância entre a pista de pouso do aeroporto regional metropolitano que se pretende instalar e os tanques de etanol ofereceria algum perigo. **André Orsini**, vinculado à empresa Icipar Empreendimentos e Participações, declarou que esta empresa era proprietária dos terrenos onde seriam executadas as obras que fazem parte do projeto objeto ora discutido e que havia protocolado na Secretaria Executiva do CONSEMA ofício informando que, desde 2008, encontra-se em tramitação processo de licenciamento para construção de pista de pouso e decolagem de aeronaves e de galpões nessa área. Declarou que uma de suas preocupações é a mesma do manifestante que o antecedeu, ou seja, se a proximidade entre os tanques e a pista de pouso oferece algum perigo. **João Soares**, vinculado ao Terceiro Batalhão da Polícia Militar Ambiental do Guarujá, declarou ser responsável pelo policiamento dos Municípios da Baixada Santista, em especial da área onde se localizará o empreendimento, e, portanto, pela preservação dos remanescentes contínuos da mata atlântica, das diversas unidades de conservação que aí existem e que, inclusive, avançam mar adentro, como atestam os estudos ambientais, e, também, pela fiscalização e preservação dos recursos ambientais – especialmente da fauna e da flora – e pela coordenação das atividades relacionadas com educação ambiental, e que, portanto, caberá à instituição à qual é vinculado, que é a Polícia Militar Ambiental, apresentar solução para os impactos que direta ou indiretamente esse empreendimento causará sobre todos esses recursos. Acrescentou que, com certeza, quando o empreendimento entrar em funcionamento, a atividade pesqueira será proibida na região, e a fiscalização do cumprimento de tal proibição será mais uma tarefa a ser realizada pela corporação, gerando inquestionavelmente uma sobrecarga de trabalho. Argumentou que, por todos os motivos, propunha que se estabelecesse parceria com o empreendedor, no sentido



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

de ele prover um melhor aparelhamento da Polícia Ambiental para que ela pudesse desempenhar bem todas essas atribuições. **Paulo Sérgio Fonseca** declarou que tinha duas sugestões a fazer que visam oferecer maior segurança ambiental ao empreendimento, que é a adequação do modelo de dispersão do etanol tanto para a poluição do mar como do navio por óleo combustível, após o que solicitou o seguinte esclarecimento: se quando o navio estiver atracado na bóia serão permitidas “as atividades de *supply* desse navio, ou seja, dos insumos que a população utiliza, dos óleos lubrificantes, do abastecimento de óleo combustível e de retirada de resíduos dos navios e do óleo do navio”. Acrescentou que esse aspecto deve ser esclarecido, porque, caso contrário, se alterará toda a configuração do modelo de dispersão e serão incrementados os riscos envolvidos nessa atividade. Acrescentou que, com relação à poluição do ar, como foi dito que haverá bombeamento do etanol para dentro dos porões do navio, perguntava se serão tratados os gases que, resultantes da emissão do etanol, retornarão à terra, dado que se trata de precursores do ozônio, e como serão controladas as significativas emissões de hidrocarbonetos que, na fase de carregamento de navios, se dirigem para a atmosfera. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos COMDEMAS. **Fábio Storal**, presidente do Conselho Municipal de Meio Ambiente - COMDEMA de Jundiaí, comentou haver-lhe causado estranheza que tivesse que se deslocar até Praia Grande para poder participar daquela audiência pública, uma vez que seu município seria atravessado em toda a sua extensão pelo Uniduto sem que tivesse sido relacionado entre aqueles que receberiam uma audiência pública, e procedeu à leitura de ofício, nos exatos termos em que segue: “Prezado Senhor Presidente do CONSEMA. Recentemente tivemos a oportunidade de participar de uma reunião, quando apresentados para alguns segmentos da sociedade do Município de Jundiaí os estudos preliminares que mostram o trajeto do Uniduto para transporte do etanol até o Porto de Praia Grande, passando por Jundiaí. Vimos por meio do presente lembrar que o Município de Jundiaí, por força da Lei Estadual 4095/84, regulamentada pelo Decreto 43.284/98, é uma unidade de conservação da natureza, na modalidade ‘área de proteção ambiental’, tal qual definida no Artigo 15 da Lei 9985/00. A principal razão que resultou na definição tanto da área urbana quanto rural do nosso município, ou seja, a área de proteção ambiental, é a existência da Serra do Japi, cujo trajeto do Uniduto passa dentro dos seus limites, tais quais definidos na Lei Complementar 41.704 do município, e próximo ao polígono de tombamento, tal qual definido pela Resolução CONDEPHAAT 1183. Desta forma, o Conselho de Defesa do Meio Ambiente de Jundiaí pretende acompanhar passo a passo a evolução do projeto. Assim, requer sejam fornecidos os planos de diretrizes locais dos projetos do Uniduto. Requeremos, ainda, sermos incluídos no rol das cidades que receberão audiências públicas, a fim de possibilitar melhores esclarecimentos à sociedade local sobre o empreendimento e seus impactos. Sendo o que tínhamos para o momento. Aproveitando para reiterar nosso votos de estima e consideração”. Explicou então que seu requerimento vinha no sentido de possibilitar se fornecesse à população de Jundiaí os dados que estavam sendo expostos naquela ocasião, principalmente aqueles que se referiam diretamente à sua área de influência, que é o trajeto pelo qual passará o empreendimento. Ao final, propugnou por uma melhor discussão, junto à população diretamente interessada, acerca da prevista transposição do Rio Jundiaí, além da uma supressão de dois mil metros quadrados de vegetação no trecho da Serra do Japi. Passou-se à etapa em que tem lugar as réplicas, respostas aos questionamentos formulados e esclarecimentos da parte dos empreendedores. **Eduardo Nunes**, Gerente de Operações da Uniduto Logística S.A., em resposta à indagação de Flávio Damasceno, declarou que o empreendimento será amplamente discutido com a sociedade civil nesta e nas demais fases do licenciamento e esclareceu que a construção do gasoduto obedece a



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

detalhado regramento técnico, inclusive quanto aos planos de emergência concebidos para o projeto. Acrescentou que a questão será avaliada no bojo do estudo de análise de risco que for apresentado. Nesta fase, aduziu, e de acordo com o termo de referência da CETESB, são avaliados os riscos individual, enquanto na seguinte fase serão avaliados os riscos sociais. Nessa avaliação, ministrou, é considerado o efeito-árvore, ou seja, se acontece um acidente em determinado sistema, o qual está muito próximo de outro, qual seria o efeito total da somatória dos efeitos nestes dois sistemas e, caso esse risco seja considerado inaceitável, deve-se tomar medidas adicionais de precaução, até que ele entre na faixa considerada aceitável. Assim, acrescentou, a questão primordial, quando se faz uma dutovia, é assegurar-se a segurança das pessoas e do meio ambiente. Em relação à questão locacional, informou que Paulínia e São Sebastião estão entre as principais alternativas. Ressaltou que uma das premissas obedecidas pelo empreendimento é o abastecimento da região metropolitana de São Paulo, e que o local onde se localiza o terminal está na distância máxima possível. Esclareceu que Caieiras fica no centro do Estado de São Paulo, há mais ou menos quarenta quilômetros, e que, em função dessa premissa, a opção por Praia Grande se mostra com menor potencial de impactos ambientais, dentre as alternativas estudadas. **Claudio Bolzani**, Coordenador de Projetos da MKR Tecnologia, Serviços, Indústria e Comércio Ltda., observou, com relação à arrecadação de tributos, que alguns municípios, especificamente aqueles que sediarem terminais, receberão uma receita tributária maior, mais especificamente derivados da cobrança de ICMS. Quanto aos possíveis danos ao meio ambiente, declarou que existe não um fundo específico para isso, mas projetos previstos neste sentido, que prevêem investimentos do empreendedor. Declarou ainda que todos os vinte e quatro projetos previstos para cada um dos impactos seriam detalhados nas demais fases do processo de licenciamento. **Eduardo Nunes**, respondendo a questionamento que tratava especificamente da utilização das monobóias, referiu que o equipamento já existia no Brasil e que, segundo previa, quatro destas seriam o bastante para a operação prevista, dada sua simplicidade. Observou que haveria uma equipe de apoio do empreendedor que recebe o navio, informa a hora que ele tem que atracar, e que, assim, ele só atracará em condições favoráveis. Desta forma, concluiu, quando eventualmente existir qualquer problema, o navio não atracará. Ao final, esclareceu pormenores de ordem técnica a respeito da operação. **Claudio Bolzani**, em resposta à indagação proferida pelo Senhor Luiz Sérgio sobre como seria utilizada a área do entorno do empreendimento, esclareceu que seu uso, de natureza industrial, obedece à disciplina de zoneamento estabelecida pelo Município, donde a manifestação favorável da Prefeitura à sua implantação, e pontuou, no que se refere à altura das obras, que não haverá qualquer incompatibilidade com o aeródromo existente, uma vez que o projeto respeitaria a altura máxima estabelecida pela municipalidade, qual seja de vinte metros. Informou que avaliaria proposta formulada pelo representante da Polícia Ambiental, e que, no momento apropriado, sua discussão e aprofundamento seriam retomados, especificamente quanto aos planos de ação em casos emergenciais, que incluem o Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil e a CODESP. Em esclarecimento a outra dúvida, pontuou que a operação em navio não pertence à Uniduto, uma vez que a embarcação muitas vezes sequer é considerada território nacional, razão pela qual escaparia a suas atribuições controlar a emissão atmosférica na carga e descarga nos terminais, mas tão-somente a derivada do transporte ferroviário dessa carga, para o que já existiria elaborado projeto de engenharia com o intuito de se abater até 95% das emissões estimadas. Informou que as operações de retirada e de carregamento de óleo, assim como abastecimento de navio também não estão previstas para ocorrência durante o descarregamento na monobóia. Quanto ao estudo de modelagem, informou ainda que, apesar de ali já ser uma área de ancoragem, com uma probabilidade



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

grande de acidente (não em razão da presença da monobóia, mas da movimentação de navios), foi ele também contemplado no estudo, exceto ainda quanto ao Município de Praia Grande, uma vez que se aguardava para tanto manifestação da Capitania dos Portos acerca dos locais onde possível instalar o empreendimento. **Cláudio Bolzani**, com relação aos comentários proferidos pelo representante do COMDEMA de Jundiaí, relatou que a fragilidade daquela área da Serra do Japi era já conhecida e foi apresentada; que assumia que existe intervenção na APA de Jundiaí e na APA de Cajamar, que são contíguas, e pontuou que aquilo que se buscava era uma alternativa para transpor a Serra do Japi, através de Cabreúva, Itu e da Estrada dos Romeiros, o que representava uma intervenção muito maior. Esse estudo, relatou, levou o empreendedor a propor a utilização da faixa de domínio da Rodovia dos Bandeirantes para transpor a Serra, enquanto única alternativa possível. Reiterou que também essa questão foi discutida à exaustão com a municipalidade, e que diversas vistorias conjuntas foram realizadas, sempre com a participação do Conselho Gestor da APA de Jundiaí-Cabreúva e Cajamar. Informou que serão ao todo quarenta e seis os municípios transpostos pela obra, e ressaltou a impossibilidade de se propor seja realizada audiência pública para todos eles. Observou, no que tange aos COMDEMAS, a ocorrência de falhas na comunicação entre estes órgãos e suas respectivas prefeituras municipais, mas que, por outro lado, a discussão com a sociedade civil por intermédio do Conselho Gestor das respectivas APAs foi satisfatória, restando ainda a manifestação da Fundação Florestal, ao que pontuou o Secretário-Executivo do CONSEMA, seria ela extemporânea, posto já ter havido uma negociação feita com o DAIA e a Secretaria Executiva do CONSEMA para que se pudesse definir quais seriam os municípios contemplados, segundo os critérios estabelecidos pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental. Noticiou que haveria ainda uma última audiência pública em São Bernardo, no dia 02 (dois) de dezembro próximo, e estas seriam as cidades contempladas. Informou também que, como sempre fazia ao final das audiências públicas, mas que por oportuno o fazia já naquele momento, recordava aos interessados que teriam ainda cinco dias úteis para encaminhamento à Secretaria Executiva do CONSEMA de quaisquer documentos que achassem por bem ver juntados ao processo para oportuna análise. Ao final, arrematou esclarecendo quanto à possibilidade de se agendar nova audiência pública no mesmo Município, que defendeu possível desde que solicitada ao Conselho pelo órgão licenciador. **Claudio Bolzani**, em complemento às informações que acabara de fornecer, relatou que foram feitas audiências em Campinas e São Paulo, que, embora não tenham sido realizadas em Jundiaí, trata-se de municípios bastante próximos, com o que se buscou atender a todos quantos pudessem se interessar. Assegurou estar sendo obedecida toda a “liturgia” que rege o processo de licenciamento de empreendimentos dessa natureza, e que incluiu a divulgação em jornais e veiculação via rádio, de modo a se fazer o mais ampla e transparente possível a publicização desse evento. E conclui que, nada obstante a verificação de falhas pontuais, o processo todo tem sido conduzido com sucesso. **O Secretário-Executivo** destacou uma vez mais a realização futura de outra audiência, já agendada para o dia 02 (dois) do mês seguinte, após cuja data passa a correr novo período de cinco dias úteis para que se proceda ao encaminhamento de sugestões que se queira ver juntadas ao processo para com ele serem oportunamente analisadas. Informou ainda que essas contribuições poderão ser encaminhadas à Secretaria Executiva do CONSEMA, através de seu endereço eletrônico – consema.sp@ambiente.sp.gov.br – ou pelos Correios, ou protocolando-a diretamente no setor. Declarou cumpridas todas as etapas da audiência, agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Pedro Ubiratan, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Paula F. de Queiroz Siqueira**, Diretora de Núcleo de Doc. e Consulta, lavrei e assino a presente ata.