



Ata da Audiência Pública sobre o empreendimento “Oficinas de Manutenção de Aeronaves do Aeroporto de Jundiaí”, de responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, realizada na cidade de Jundiaí, em 12 de dezembro de 2002.

Realizou-se no dia 12 de dezembro de 2002, às 19:00 horas, na Câmara Municipal de Jundiaí, localizada na Rua Barão de Jundiaí, 128-Centro, na cidade de Jundiaí, SP, a audiência pública sobre o empreendimento “Oficinas de Manutenção de Aeronaves do Aeroporto de Jundiaí”, de responsabilidade do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, anunciou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg – que, não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava as boas-vindas a todos que haviam comparecido e passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente, Eng. João Fuzaro, e um representante do Consema escolhido entre os presentes, tendo sido eleita a conselheira Márcia Corrêa. Depois de expor resumidamente as normas estabelecidas pela Del. Consema 34/2001 para condução de audiências públicas, o Secretário Executivo esclareceu que as audiências públicas, como o nome já indicava, eram o momento público do qual todos podiam participar e em que um determinado projeto era trazido ao conhecimento das pessoas, dos interessados, para que pudesse ser discutido e lhe serem oferecidos subsídios, opiniões, contribuições, que eventualmente poderiam melhorá-lo, passando, em seguida, a palavra ao Coordenador da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais – CPRN, João Fuzaro. Este observou que o empreendimento em foco encontrava-se numa fase inicial de licenciamento ambiental e que essa audiência, embora não tivesse caráter deliberativo, constituía um momento muito importante do licenciamento, cujo objetivo era ouvir a opinião da sociedade, momento este que constituía uma boa oportunidade de as entidades não-governamentais expressarem e defenderem seus pontos de vista em relação ao empreendimento e a seus possíveis impactos, pontos de vista estes que poderiam contribuir para o aprimoramento do projeto. O Secretário Executivo passou a palavra ao representante do empreendedor, Eng. Dario Rais Lopes, Superintendente do Depto. Aeroviário do Estado de São Paulo, que teceu as seguintes considerações: que o empreendimento se encontrava inserido no Aeroporto de Jundiaí, que operava ininterruptamente, atendendo apenas à aviação geral, ou seja, não atendendo a vôos regulares, numa área de 76 hectares, situada a 67 km do centro de São Paulo, e que, além das pistas de decolagem, dispunha também de 12 hangares, 2 oficinas de manutenção de aeronaves ou comércio de aviões, 3 hangares de aeroclubes e 1 parque de abastecimento de combustíveis para aeronaves; que, depois do atentado ocorrido nos EUA em 11 de setembro de 2001, houve uma redução brutal no movimento de passageiros e no movimento de aeronaves, e que a carga aérea, aliada à crise econômica, talvez seja o subsegmento mais afetado em termos de redução; que, como o aeroporto era voltado para o apoio e para a operação de serviço de aviação geral, o empreendimento, objeto de licenciamento, eram as oficinas de manutenção, cujas dimensões eram 5,3 hectares e era destinado apenas a aviões de pequeno porte, pois o aeroporto não comportava aeronaves de grande porte, até mesmo em função da extensão de sua pista de pouso e decolagem de apenas 1 mil 400 metros; que o projeto compreendia 1 hangar para uma empresa de táxi aéreo; 5 hangares para a guarda de aeronaves particulares; 2 hangares para a venda de serviços de hangarem (estacionamento de aviões); 2 hangares para as oficinas de manutenção; 1 oficina de motores e outra oficina de aviônica - de



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

instrumentação eletrônica dos aviões; 3 hangares de uso múltiplo como serviços de hangaragem, manutenção, venda de aeronaves e venda de peças de aeronaves; 1 complexo de manutenção, que seria transferido de Congonhas para Jundiaí, existindo, ainda, a possibilidade de se implantarem postos de abastecimento de combustível no aeroporto; que o projeto se desenvolveria com algumas condicionantes, sendo a primeira delas o compromisso assumido de que não haverá aumento na pista, mesmo porque não haverá área disponível para isto, e que não haveria mudanças no perfil da frota, que vai operar no aeroporto. A representante da equipe responsável pelos estudos ambientais, Eng^a. Maria José Zackia, depois de informar que, devido à complexidade dos estudos, foi necessário formar uma equipe multidisciplinar constituída por técnicos das mais diferentes áreas, teceu os seguintes comentários: acerca do fato de há quinze dias ter sido sancionada uma lei no Estado de São Paulo que tornou obrigatória a renovação do licenciamento, e que isto significava um grande avanço do ponto de vista legal e maiores exigências para os empreendedores; sobre as condições da região em que se inseria esse empreendimento, entre as quais a qualidade do ar e das águas, o tipo de vegetação existente e as principais espécies; acerca da legislação ambiental que incidia sobre o empreendimento e os principais danos que seriam provocados, como, por exemplo, a geração de ruídos e de resíduos; e sobre as medidas de compensação que seriam adotadas. Márcia Corrêa, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu os seguintes comentários: que ficava sempre surpresa nas audiências públicas porque os empreendedores conseguiam mostrar o aspecto favorável do empreendimento, e nunca os aspectos negativos; que o movimento ambientalista rejeitava todos os empreendimentos poluidores que vinham-se instalando na região, em virtude da saturação ambiental nela existente, que causava males à saúde da população, especialmente a de Paulínia, Campinas e São Paulo, que estava extremamente doente; que esse empreendimento consistia numa pequena ampliação da pista, mas adquiriu grande porte, com o projeto de implantação de 12 hangares, postos de abastecimento e espaço onde iriam pousar táxis, aeronaves particulares, inclusive aeroesportivas, e o que era mais grave, exigia uma movimentação de terra, o que provocaria o assoreamento de uma região que se situava na proximidade da Serra do Japi, que era o tesouro não só de Jundiaí, mas de toda a região, pois pertencia ao cinturão verde, cuja cobertura vegetal era muito importante para que fosse mantida a flora e fauna regionais, o que conferia qualidade de vida à mesma, não sendo sem motivo, portanto, que a Promotoria local embargou esse empreendimento; que havia também problemas relacionados com a escassez hídrica da região, especialmente em Itu e Campinas, onde o Rio Atibaia chegou nesses últimos dias ao seu ponto mais baixo; que, em Jundiaí, por exemplo, muitos empreendimentos se localizavam nas cabeceiras do Rio Jundiaí-Mirim, e que estava mais do que na hora de a sociedade civil lutar para que houvesse um planejamento global para a região. A representante do Conselho Municipal de Desenvolvimento e Meio Ambiente de Campinas, Sílvia Mello, teceu os seguintes comentários: que igualmente se deveria exigir fosse apresentado um EIA/RIMA sobre esse empreendimento, dando-se cumprimento, assim, às determinações estabelecidas pela Resolução Conama 01/86 e pela Resolução SMA 42/94, pois esse RAP que estava sendo discutido era uma compilação de vários estudos já existentes sobre a região e nada específico sobre esse empreendimento em discussão; que a exigência de EIA/RIMA se baseava nas próprias informações contidas no RAP, que, às folhas 6.1, informava que o empreendimento se localizava na unidade de mapeamento PVA 52, que era um divisor de águas das bacias dos ribeirões afluentes diretos do Rio Jundiaí; que igualmente informava às folhas 62 que havia pontos no solo de baixa resistência à erosão, e que às fls. 67 dizia que esse aeroporto se localizava a 7 km da APA do Japi, precisamente na área considerada Zona de Vida Silvestre; que



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

havia sido ignoradas as indústrias que trabalhavam com gases nobres, explosivos e inflamáveis, e ignorados, também, o gasoduto e o oleoduto da termelétrica que se localizavam a menos de 500 m da pista; que esse documento não fazia nenhuma menção ao zoneamento da área nem a legislação municipal nela incidente; que a certidão de solo fornecida pela Prefeitura datava de 13 de setembro de 2002, quando os trabalhos de terraplenagem já haviam sido concluídos; que não constava também do RAP a necessária publicação do requerimento de licença ambiental para a construção dos hangares; que, embora esse estudo fosse multidisciplinar, não havia indicação de que os técnicos nele declinados, bem como os responsáveis pela sua elaboração, possuísem cadastros no Ibama, como exigiam as Resoluções Conama 01/88 e 237/97; que, igualmente, não constava desse relatório o termo de responsabilidade técnica do chefe da equipe perante o órgão de classe pertinente, como exigia a Lei Estadual nº 9507/97; que não havia sido feito nenhum estudo sobre os resíduos que seriam produzidos pelo aeroporto, embora existisse sobre isso uma disposição específica em norma do Conama; que não era feito no RAP nenhuma referência sobre o tratamento desses resíduos, sobre o rebaixamento do lençol freático, acerca das medidas mitigadoras, sobre os impactos causados na mata ciliar, acerca do consumo da água, sobre a flora que seria suprimida, sobre a fauna existente, sobre a inexistência da relação do Ibama sobre as espécies ameaçadas de extinção; sobre a realização de consulta ao Colegiado Gestor da APA, que deveria ter sido consultado sobre o empreendimento, especialmente no que dizia respeito aos fatores de degradação, conforme previa o Decreto nº 4340, de 22/08/2002, que regulamentava a Lei nº 9985, de 18/07/2000; que o RAP não definia se as aeronaves do tipo 2 com 30 assentos e as do tipo 3 seriam utilizadas nas operações de vôos em Jundiaí; que questionava a situação das construções já existentes no entorno, como as torres das fábricas e os condomínios sobre o que não constava desse relatório nenhuma manifestação do Comar, conforme determinava a Portaria 1141 GM5, de 08/12/1987; que às fls. 33 era apresentado um plano específico de zoneamento de ruído, embora na área 2 não fosse permitida a implantação de residências e escolas e questionava se o Comar e a Comissão do Plano Diretor foram consultados; que às folhas 39 do RAP eram apresentadas projeções de demandas de vôo, mas não especificados o número de vôos mensais, diários e por minuto, motivo por que pedia esclarecimentos a esse respeito; que às folhas 46 à 53 do RAP havia informações relacionadas com a qualidade do ar, mas não havia estatísticas prevendo suas modificações no futuro; que, se levando em conta o fato de o maior poluente de chumbo advir de aeronaves movidas a motores de pistão, perguntava sobre o número de aeronaves desse tipo que operaria no aeroporto, o prejuízo que suas emissões causariam à saúde das pessoas e ao meio ambiente; que não houve critérios na implantação do empreendimento, permitindo-se alteração e extinção de fauna na área do aeroporto, devendo-se, assim, responsabilizar-se o empreendedor por tal atuação, considerando a afirmação e o reconhecimento feitos no RAP, às folhas 69, sobre a alteração e a extinção de fauna no local; que a cobertura vegetal remanescente se limitava a uma pequena mancha remanescente situada no setor leste da área, de valor essencialmente paisagístico, cuja capacidade de suporte para a fauna nativa era praticamente nula; que às folhas 78 havia uma informação equivocada, pois Jundiaí abrigava um pequeno aeródromo, e que, mesmo se a licença fosse para algo maior, o funcionamento era de pequeno aeródromo, e não de um aeroporto, devendo ser esse dado levado em consideração na ocasião da compensação ambiental; que, sobre a área 2, não foi apresentado qualquer conclusão sobre níveis de poluição sonora na região; que pedia esclarecimentos acerca das medidas mitigadoras e compensatórias a serem adotadas para minimizar o grande impacto já causado pela movimentação de terra, questionando a referência feita no RAP de que não fora possível propor medidas mitigadoras durante as operações de terraplenagem; que pedia



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

esclarecimentos também acerca da utilização desse aeroporto, o número de empregos diretos e indiretos que geraria e que tipo de emprego seria criado; que os dados contidos no RAP diziam respeito à situação existente na época de instalação do aeroporto, ignorando a modificações ocorridas no entorno desde então e suas conseqüências; que perguntava se o Corpo de Bombeiros estava preparado e ciente do que deverá fazer em situações de acidente e se os departamentos de segurança das indústrias localizadas no entorno haviam sido consultados; que a Secretaria dos Transportes, especificamente o DAESP, anexou ao RAP um fax datado de 17/07/02 denunciando a existência de perigo aeroviário no local, em virtude da presença de garças brancas; que não havia sido anexada ao RAP a permissão de uso lavrada pela Prefeitura de Campinas; que o parecer do DEPRN fora muito simplista e que insistia na necessidade de elaboração de um EIA/RIMA, sugerindo ao Consema que participasse da elaboração do termo de referencia juntamente com o DAIA em razão da magnitude e da complexidade dos impactos ambientais causados pelo empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Flávio Gramonelli Júnior, Diretor do Centro de Orientação Ambiental Terra Integrada, fez as seguintes considerações: que não era a DAESP que estava promovendo a audiência pública, mas, sim, o DAIA; que era necessário no mínimo fazer um RAP para se licenciar esse empreendimento; que na região havia empresas que trabalhavam com oxigênio e que, se um avião caísse, poderia provocar grandes explosões, inclusive em indústrias vizinhas que trabalhavam com ácido sulfúrico, e questionava se alguém se responsabilizaria por tais acidentes; que solicitava fosse exigida a apresentação de EIA/RIMA para esse empreendimento. José Augusto Carvalho, Presidente da Sociedade Amigos do Bairro Santa Clara-Serra do Japi, teceu os seguintes comentários: que o RAP apresentava muitas falhas; que a área de influencia do empreendimento se estendia muito além do aeroporto, como, por exemplo, para parte da região de Santa Clara que ficava em baixo da rota de aproximação da cabeceira 35, ou seja, o que fazia com que o tráfego aéreo não esteja sendo considerado; que o DAESP, o DAC e o Comar não conseguiam regulamentar o tráfego aéreo, principalmente sobre a Serra do Japi, e que, portanto, o seu espaço aéreo estava sendo violentado, principalmente com poluição sonora. Eduardo Eli de Souza, Coordenador Geral da Associação Livre do Meio Ambiente de Jundiaí, que, por meio de um mapa, mostrou a mancha verde da região na Serra do Japi, informou que ela compreendia os Municípios de Jundiaí, Campo Limpo, Jarinu, Louveira e Cabreuva; que a Serra do Japi representava uma das últimas grandes áreas de floresta contínuas no Estado de São Paulo, com cerca de 354 km², situada a Oeste do Planalto Atlântico dos Municípios de Jundiaí, Cabreuva, Pirapora, Bom Jesus e Cajamar, pertencente também ao conjunto montanhoso conhecido por Serras de São Roque, cuja topografia era caracterizada por elevações de topos relativamente aplainados e costas íngremes e cuja altitude variava entre 700 m e 1290 m, com solos ácidos, rasos, pedregosos e poucos férteis; que as matas naturais da Serra do Japi possuíam uma grande biodiversidade, e eram contribuintes para a preservação de uma grande quantidade de espécies, auxiliando, dessa forma, a descoberta e o desenvolvimento de produtos farmacêuticos, controles de pragas e práticas agrícolas e utilização dessas potencialidades genéticas pela agricultura e para a produção de água de excelente qualidade para o abastecimento público; que a Serra do Japi possuía leis que a protegiam, e informava que o plano diretor de Jundiaí garantia o macrozoneamento de proteção ambiental, da qual a Serra fazia parte; que reforçava o pedido de que era necessário se fazer um EIA/RIMA para esse empreendimento, que favoreceria economicamente apenas algumas pessoas; que a poluição sonora afetaria a qualidade de vida dos moradores do entorno da área do empreendimento e que isso não fora considerado pelo RAP; que pedia ao Departamento Jurídico da Secretaria de Meio Ambiente



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

que se manifestasse a respeito da Resolução Conama 04/95, que tratava da Área de Segurança Aeroportuária, a ASA, pois, do seu ponto de vista, esse empreendimento feria as disposições desse instrumento legal; que o aeroporto se encontrava a 5,2 km de uma área tombada da Serra do Japi, e que, portanto, era ilegal sua implantação. Douglas Yamagata, Diretor de Imprensa do Sindicato dos Bancários de Jundiaí e Região, fez as seguintes considerações: que, analisando o RAP, pôde perceber que ele não fazia referências aos impactos ao meio ambiente e aos impactos de vizinhança; que os pequenos aviões que pousavam e decolavam no aeroporto já incomodavam com o barulho, e que, com a ampliação, essa situação seria agravada; que se preocupava com a Serra do Japi, pois o barulho e os poluentes emitidos pelos aviões afetariam a sua fauna e flora; que questionava a influência da ampliação do aeroporto, principalmente no que dizia respeito às estradas e avenidas, e se ele estava respeitando todas as leis ambientais. Eduardo Mustafá Viana, Secretário Político do Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados de Jundiaí, fez os seguintes comentários: que os empreendedores desse projeto informaram que seriam gerados 700 empregos diretos na região, mas que esse era apenas um pretexto para sua instalação, pois, na verdade, a falta de emprego era um problema estrutural do próprio capitalismo e que esses 700 empregos não solucionariam, de maneira alguma, o problema do desemprego. Passou-se à etapa em que se manifestam os presentes. Depois de o Flávio Kato manifestar suas dúvidas referentes ao tamanho da pista do aeroporto, Márcia Brandão Carneiro Leão teceu os seguintes comentários: que constatava que a Administração pública do Município de Jundiaí não respeitava a Lei Orgânica do Município, pois não havia estabelecido, para o Município, uma política de planejamento e de defesa do meio ambiente, e também não havia respeitado a Portaria n. 1141/GMS, que estabelecia que, para a instalação de qualquer empreendimento no entorno de aeroportos, era necessário que o Comando Aéreo Regional examinasse esse projeto, o que não foi feito; que a Prefeitura não havia elaborado o plano diretor, desrespeitando, portanto, as leis federais que determinavam fossem eles executados; e que reiterava o pedido que fora formulado de se elabora um EIA/RIMA sobre esse empreendimento. Fábio Storalli fez os seguintes comentários: que sua participação nessa audiência visava garantir a qualidade vida de todos os cidadãos de Jundiaí e região, o que exigia que ele fosse executado da maneira mais correta possível, e que esperava fosse elaborado e respeitado o plano diretor do Município de Jundiaí. Luiz Carlos Ferreira Abreu, após informar que as máquinas já estavam operando na construção desse empreendimento, manifestou sua indignação com empreendimentos que como esse visavam apenas o lucro financeiro dos empresários e desrespeitavam o meio ambiente. José Carlos Rodrigues Nogueira teceu os seguintes comentários acerca do empreendimento: que discordava da conclusão da equipe que fez o RAP de que o empreendimento não causaria impacto ao meio ambiente; que, ao fazer uma visita no local, observou a presença de tratores e caminhões trabalhando na sua construção, muita poeira que se espalhava impulsionada pelos fortes ventos da região, o que poderia causar assoreamento dos córregos; que, com relação aos taludes e à proteção das encostas, o RAP dizia que seria colocada grama nos batatais, porém não havia nenhuma medida mitigadora para esse impacto; que, em princípio, alguns escorregamentos de terra poderiam comprometer os cursos de água devido o seu assoreamento; que solicitava esclarecimentos acerca da destinação dos resíduos de borracha de pneu, de gasolina e de óleo causados pela decolagem e pouso das aeronaves como também o tratamento de efluentes. Depois de Carlos Alexandre Silva fazer uma série de comentários referentes à ideal atuação de empresas e do Poder Executivo com vistas a promoção de um desenvolvimento embasado na preocupação e na manutenção do meio ambiente e de Fabiano Campos afirmar que era responsabilidade do Município de Jundiaí impedir a viabilidade desse empreendimento, Tânia Aires



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

solicitou esclarecimentos acerca dos impactos que seriam causados nos recursos hídricos pelos tanques de combustível; sobre a existência de área tombada e de uma reserva da biosfera, que era um patrimônio da humanidade; sobre a segurança da região em que se inseria o aeroporto, sobre a existência ou não, no entorno, de empresas de gases inflamáveis; sobre os empregos a serem gerados pela ampliação do aeroporto; sobre as medidas mitigadoras referentes aos impactos que seriam causados no lençol freático da região. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Mauro Menuchi teceu os seguintes comentários: que, como morador das proximidades do aeroporto, informava que já sofria com a poluição sonora gerada pelo aeroporto; que o Comdema era o grande representante da população de Jundiaí; que o engarrafamento de trânsito que ocorria na região do aeroporto se devia ao Trevo de Itú e perguntava por que a Secretaria dos Transportes não ampliava esse trevo com o objetivo de resolver esse problema; e que, como muitos daqueles que o haviam antecedido, solicitava fosse exigido EIA/RIMA para esse empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Jamil Giacomello, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Município de Jundiaí, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1. que não havia nenhuma termelétrica sondando Jundiaí, e que seria em Ribeirão Preto que se instalaria um empreendimento dessa natureza; 2. que a empresa Coca-Cola não utilizava água da Serra do Japi, e, sim, de uma adutora direta; que a boa qualidade de vida de Jundiaí vinha da riqueza que a cidade possuía decorrente do seu desenvolvimento econômico; que Jundiaí necessitava, para seu desenvolvimento econômico e conseqüente boa qualidade de vida da população, de empreendimentos como esse, mas concordava que se deveria fazer uma ampla discussão para que todas as normas fossem cumpridas, de modo a minimizar e compensar todos os impactos gerados; que seriam gerados, com a ampliação do aeroporto, 700 empregos diretos e de 3 mil a 10 mil empregos indiretos. Passou-se à etapa das réplicas, tendo feito uso da palavra, como representantes do empreendedor o Eng. Dario Rais Lopes e o Zoólogo Paulo Vanzolini, que ofereceram, entre outros, esclarecimentos sobre a emissão de poluentes pelo aeroporto, cujos principais seriam carboneto, monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio e dióxido enxofre; sobre a preocupação com a produção de chuvas ácidas na região; acerca da quantidade de hidrocarboneto, monóxido de carbono e óxidos de nitrogênio a ser gerada pelo aeroporto em 2017, esclarecendo que a medida compensatória a ser implantada pelos impactos gerados por esses poluentes seria numa área de 3 hectares; sobre o plano específico de zoneamento para ruído, que deveria ter autorização prévia do Comando Aéreo Regional, e que essa exigência fora obedecida pelos empreendedores; que, em função da Portaria n. 1141, não havia nenhuma diferença entre aquilo que a legislação federal previa, e que devia fazer parte do plano diretor da cidade, e aquilo que estava sendo pretendido pelo empreendimento. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que quem, eventualmente, tivesse qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, por meio de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PS-RBA