

Resolução nº. 212/CADES/2020, de 14 de setembro de 2020.

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico elaborado pelos conselheiros membros da Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transporte.

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por Lei,

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar, durante a 42ª Reunião Plenária Extraordinária do CADES, o Parecer técnico nº 14/CADES/2020 (Anexo I), elaborado pelos membros da Câmara Técnica de Obras Viárias, Drenagem e Transporte do empreendimento Aeroporto Campo de Marte do Empreendedor – INFRAERO.

Art. 4º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 14 de setembro de 2020.

EDUARDO DE CASTRO

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES

Conselheiros que aprovaram a Resolução:

ANNA CAROLINA DE PAULA
ANDREIA FRANKLIN
CLODOALDO GOMES
MARIA REGINA LAGONERO
MAGALI ANTONIA BATISTA
TÁCITO LUCIO TOFFOLO
CINTIA MASUMOTO
VIVIAN MARRANI
MARCO ANTONIO LACAVAL
ALESSANDRO AZZONI
DILSON FERREIRA
JOSÉ RAMOS
DELAINE ROMANO
MEIRE FONSECA
ROSÉLIA IKEDA

PRISCILA MARTINS CERQUEIRA
CHRISTIANE DE FRANÇA
LILIANE NEIVA ARRUMA

Conselheiros que se abstiveram:

Cristiane Cortez

Coordenador Geral: Fernando de Morais Angelo

Secretária Executiva: Cláudia Maria César



ANEXO I

I. Parecer nº 014/CADES/2020

P.A.: 2009-0.089.891-3
Empreendimento: Aeroporto Campo de Marte
Assunto: Solicitação de Licença Ambiental de Operação
Empreendedor: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.
CNPJ: 00.352.294/0033-06
Localização: Avenida Santos Dumont, 1979 – Distrito Santana - São Paulo
Subprefeitura: Santana / Tucuruvi

II. INTRODUÇÃO

Trata o presente Parecer Técnico de apreciação do PARECER TÉCNICO Nº 18/CLA/DAIA/GTANI/2020 que analisou o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, elaborado pela empresa VPC Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo, atualizado pela Coordenação Regional de Meio Ambiente de São Paulo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (MESP/INFRAERO), para o empreendimento denominado “AEROPORTO CAMPO DE MARTE”, tendo como empreendedor a INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, por solicitação realizada através da CF INFRAERO Nº 102/SBMT/2009 (fl. 2 do PA), com vistas à obtenção da Licença Ambiental de Operação – LAO.

A necessidade do licenciamento ambiental está fundamentada no Artigo 2º da Resolução CONAMA nº 01/86, que define os aeroportos como atividades modificadoras do meio ambiente e, portanto, passíveis de licenciamento por meio da elaboração de EIA/RIMA a ser submetido à aprovação do órgão ambiental competente. Esse licenciamento fundamenta-se também no Artigo 34 do Decreto Federal nº 4.340 de 2002, que impõe aos empreendimentos já instalados e em operação sem as respectivas licenças ambientais, a obrigação de requerer, no prazo de doze meses a partir de sua publicação, a regularização junto ao órgão ambiental competente, mediante Licença de Operação.

Em se tratando de Estudos Ambientais através de EIA/RIMA com vistas à obtenção da Licença Ambiental de Operação – LAO, é mister considerar a Caracterização Operacional Atual do Aeroporto Campo de Marte.

O presente documento considera, além do EIA-RIMA apresentado em 2009 e sua atualização de 2013: a legislação incidente sobre a matéria; as vistorias realizadas; nas respostas às solicitações de complementação ao EIA-RIMA; o RELATÓRIO TÉCNICO nº 43/DECONT-2/2010; o RELATÓRIO TÉCNICO

nº 67/DECONT-2/2011; o PARECER TÉCNICO nº 33/DECONT-2/2011; a Audiência Pública realizada no dia 08/06/2009; o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto Campo de Marte – SP; as informações colhidas nas reuniões da Câmara Técnica do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável- CADES; as informações obtidas na vistoria técnica realizada na área do empreendimento, na data de 27/04/2017, consubstanciada no Relatório Técnico de Vistoria nº 009/DECONT-2/GTAIA/2017, juntado às fls. nº 3169 a 3171 do PA.

O Parecer Técnico nº 18/CLA/DAIA/GTANI/2020 foi emitido para subsidiar a avaliação e deliberação do Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES, conforme disposto no artigo 9º da Resolução nº. 207/CADES/2020, de 04 de março de 2020, previamente à concessão da licença ambiental solicitada.

Para facilitar a compreensão, o Parecer Técnico Nº 18/CLA/DAIA/GTANI/2020 foi dividido nos seguintes tópicos: I. INTRODUÇÃO; II. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO; III. RESUMO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA ATUALIZADO PELA INFRAERO (2013); IV. CONSIDERAÇÕES

TÉCNICAS; e V. CONSIDERAÇÕES FINAIS. Um resumo do histórico do processo administrativo de licenciamento ambiental segue ANEXO no final do referido Parecer Técnico.

III. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Aeroporto de Campo de Marte (SBMT) localiza-se no Município de São Paulo – SP à Avenida Santos Dumont 1979, no bairro de Santana – Região Norte, sob as coordenadas geográficas 23o30'27'' de Latitude Sul e 46o38'04'' de Longitude Oeste (Coordenadas UTM Datum SAD 69, fuso 23S: 332.771 E – 7.339.169 N).

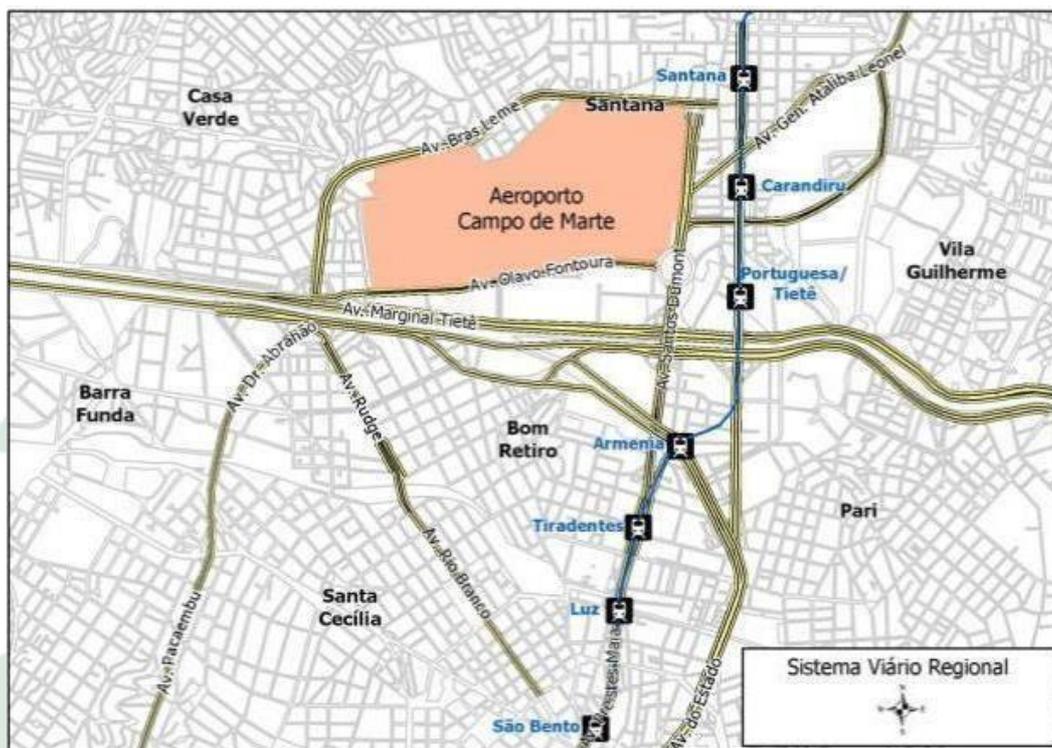


FIGURA 1 (Fonte: Figura 1 do EIA: Aeroporto Campo de Marte e principais acessos (Fonte: VPC/Brasil, 2009))

O aeroporto funciona das 6 às 23 h, todos os dias da semana, e o número de movimento (aterrissagens e decolagens) chega a 49 operações por hora nos horários de pico para a Aviação Geral, sendo em média 17 correspondentes às aeronaves de asa fixa e 32 de asa móvel. Não há movimento de cargas e o movimento de passageiros está diretamente associado ao de aeronaves. Segundo o EIA, a INFRAERO possui 34 funcionários atuando no aeroporto Campo de Marte, enquanto que os concessionários possuem cerca de

2.00 funcionários.

O sítio aeroportuário é formado por uma área total de **2.113.667,00 m²**, contínua, registrada em nome da União Federal, com base na Lei Federal n. 5.972, regulamentada pelo Decreto Federal n. 82.629 de 14 de novembro de 1978.

De acordo com o último levantamento patrimonial realizado no ano de 2006, o imóvel apresenta as seguintes divisões, conforme Figura 26 do EIA a seguir:



FIGURA 2 (Fonte: Figura 26 do EIA: Aeroporto Campo de Marte, situação patrimonial)

Apenas a área sob jurisdição da INFRAERO (cor laranja no mapa acima) é objeto do licenciamento ambiental, abrangendo toda a estrutura civil do aeroporto: a pista (12/30) de pouso e decolagem, 4 pistas de taxiamento, pátio de aeronaves, pátio dos hangares, Terminal de Passageiros, heliponto, hangares das empresas de aviação, parque de abastecimento de combustíveis, escola de pilotagem e Serviço de Salvamento e Combate a Incêndios .

A infraestrutura aeroportuária é dividida, resumidamente, nos seguintes sistemas:

- Infraestrutura operacional: Heliponto; Pista de Pouso e Decolagem; Pistas de Táxi; Segurança
- Sistema de Gerenciamento Aeronáutico: Categoria do controle de tráfego; Auxílios à Navegação Aérea;
- Sistema de Terminal de Passageiros: Terminal de Passageiros; Pátio de Aeronaves; Equipamentos de Rampa; Estacionamento de veículos; Vias de Serviços; Acesso;
- Sistema de Aviação Geral: Heliponto; Hangaragem (Tabela 15 do EIA);
- Sistema Administrativo e de Manutenção;
- Sistema de Apoio: Parque de Abastecimento de Aeronaves - PAA; Seção de Combate a Incêndio;
- Sistema Industrial de Apoio: empresas terceirizadas de limpeza e manutenção do sitio aeroportuário;
- Sistema de Infraestrutura Básica: Telemática/Telecomunicações; Energia Elétrica; Coleta e Disposição de Resíduos Sólidos; Abastecimento de Água; Vias de serviço e sistema de drenagem; Áreas Verdes
- Comercial: 41 áreas de concessão, sendo 4 companhias de Táxi Aéreo e apenas 6 disponíveis (Tabela 16 do EIA).

III. RESUMO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA ATUALIZADO PELA INFRAERO (2013)

Importante destacar que o EIA/RIMA foi atualizado em atendimento ao solicitado pelo Departamento de Controle da Qualidade Ambiental (DECONT – G), através do Ofício n° 382/DECONT- G/2012, emitido em 26 de abril de 2012, visto que, em face do tempo decorrido de análise do processo de licenciamento, o EIA/RIMA tornou-se desatualizado.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

O estudo ambiental apresentado para análise é composto por quatro partes principais: Caracterização do Aeroporto; Diagnóstico Ambiental, apresenta a descrição e a análise dos aspectos físicos, bióticos e antrópicos que serviram de base para os apontamentos dos impactos, bem como das medidas e dos programas ambientais, além da apresentação da Análise de Riscos; impactos ambientais, bem como das medidas mitigadoras e dos programas associados à minimização dos impactos adversos; e, por fim, a última etapa trata do prognóstico ambiental, proposta de compensação ambiental e das recomendações e considerações sobre o empreendimento e o meio ambiente.

2. INFORMAÇÕES GERAIS

Neste tópico foram identificados o empreendedor, a empresa (VPC/Brasil Tecnologia Ambiental e Urbanismo Ltda.) e equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA em 2009 e a área e equipe técnica da INFRAERO responsável pela atualização do EIA/RIMA, incluindo ainda a Justificativa do Empreendimento e a Localização do Empreendimento

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Caracterização Operacional Atual

O Aeroporto de Campo de Marte funciona das seis às vinte e três horas todos os dias da semana. Nos horários de pico, o número de movimentos (aterrissagens + decolagens) chega a 75 operações/hora, sendo em média 21 correspondentes às **aeronaves** de asa fixa e 54 de asa móvel (ou rotativa). Esses números representam apenas as movimentações da Aviação Geral no ano de 2010.

O movimento de passageiros está diretamente associado ao de aeronaves, devido às características operacionais do aeroporto, que opera com aeronaves de pequeno porte voltadas a um número restrito de passageiros (de um a 30).

O Aeroporto de Campo de Marte é um aeroporto que não opera com **cargas** e funcionam empresas associadas à **prestação de serviços** à aviação. A INFRAERO possui 173 funcionários atuando em Campo de Marte e os concessionários possuem, no mínimo, cerca de 951 pessoas atuando no aeroporto.

O Sistema de Gestão Ambiental é fundamentado em três linhas principais de trabalho, que norteiam os programas e ações ambientais: Atendimento à legislação; Ecoeficiência; e Educação e comunicação. No Aeroporto Campo de Marte são desenvolvidos os seguintes programas ambientais, resumidos no item 11: Programa de Gerenciamento Ambiental; Programa de Licenciamento; Programa de Resíduos e Coleta Seletiva; Programa de Recursos Hídricos; Programa de Solos e Flora; Programa de Riscos Ambientais; Programa de Ruído; Programa de Fauna; Programa de Emissões; Programa de Energia; Programa de Sustentabilidade; Programa de Treinamento e Capacitação; Programa de Comunicação Social.

Destaca-se que não foi contemplado o item Alternativas locacionais, pois o Aeroporto de Campo de Marte é um empreendimento cuja atividade está consolidada.

Caracterização Das Intervenções Realizadas E Previstas

Após a conclusão da primeira versão do EIA/RIMA, ocorreram algumas intervenções no Aeroporto que acarretaram em melhorias nos aspectos de segurança e otimização da operação (ex.: Desobstrução da visada da Torre de Controle para a Pista de Pouso e Decolagem de Aeronaves e Heliponto; Instalação da rede coletora de efluentes do Aeroporto e interligação da mesma com o sistema de coleta de efluentes da SABESP; e Implantação do Hangar do concessionário Reali).

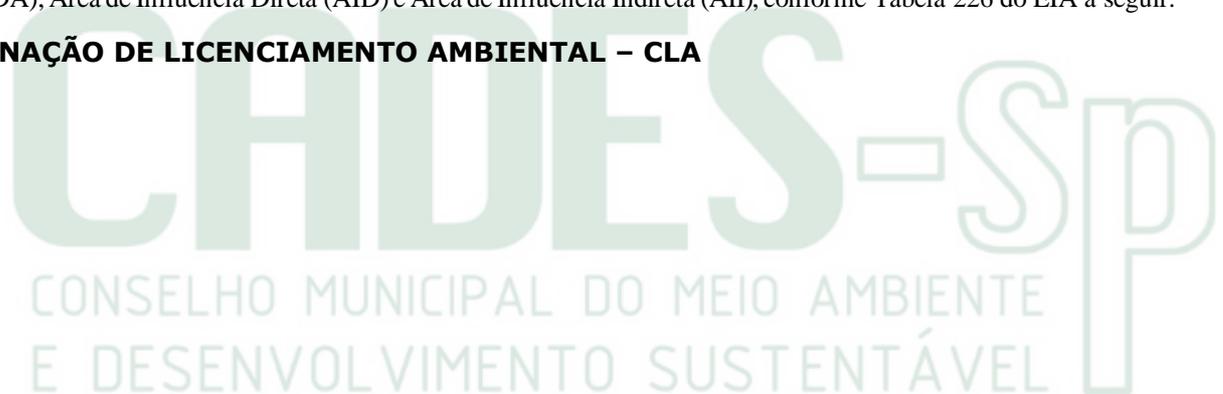
As intervenções programadas para os próximos anos, cujo investimento já faz parte do plano de ação da Infraero, são:

- Reforma, ampliação, adequação e modernização de módulos de segurança aeroportuária: Interligação das vias internas (área militar);
- Reforma, ampliação e adequação do Terminal de Passageiros: Ampliação da acessibilidade do Terminal de Passageiros para pessoas com deficiência;
- Manutenção de sistemas de operações: Macro drenagem no sistema de pistas.
- Reforma, ampliação e adequação de pistas e pátios: Ampliação e adequação do complexo de pistas; Reforma e adequação do Heliponto 02, via de acesso e via de serviços; Implantação do Pátio de Aeronaves, entre a entrada do Aeroporto e o TPS; e Recapeamento total do sistema de pista (PPD e TWY).

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O Diagnóstico Ambiental definiu as Áreas de Influência para os meios Físico, Biótico e Socioeconômico: Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII), conforme Tabela 226 do EIA a seguir.

COORDENAÇÃO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – CLA


CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE
E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

MEIO/ASPECTO	ADA	AID	AII	
FÍSICO	CLIMA	----	Sítio aeroportuário Município de São Paulo	
	QUALIDADE DO AR e RUÍDO	----	3 km de raio e 300m de altura para aviões e 1,2 km de raio e 150m de altura para helicópteros ---	
	RECURSOS HÍDRICOS	----	Microbacia Córrego Tenente Bacia Penha-Pinheiros	
	GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA	----	----	Bacia Penha-Pinheiros
	SOLOS	Sítio Aeroportuário	Microbacia Córrego Tenente	----
	GEOTECNIA	Sítio Aeroportuário	----	----
BIÓTICO	Sítio Aeroportuário	Raio de 9 km, a partir do centro geométrico da pista do aeroporto,	Área de Segurança Aeroportuária do Aeroporto (ASA), compreenderá um raio de 20 km, a partir do centro geométrico da pista do aeroporto.	
SOCIOECONÔMICO	SISTEMA VIÁRIO	----	Sistema formado pelas avenidas Brás Leme, Santos Dumont e Olavo Fontoura Região Metropolitana de São Paulo	
	USO DO SOLO	----	Regionais Limão, Casa Verde, Santana, Vila Guilherme e Vila Maria Município de São Paulo	
	ECONOMIA	----	----	Município de São Paulo
	SOCIEDADE	----	Regionais Santana e Casa Verde	Município de São Paulo

Fonte: VPC/Brasil, 2009. Atualizado pela Infraero, 2013.

(Fonte: Tabela 226 do EIA. Áreas De Influência Do Empreendimento)

5. ANÁLISE DE RISCO

Foi apresentado o Plano de Emergência – PLEM que considera o atendimento das seguintes modalidades de ocorrências acidentais:

- EMERGÊNCIA AERONÁUTICA: caracterizada pela situação em que uma aeronave e seus ocupantes se encontram sob a condição de perigo, latente ou iminente;
- EMERGÊNCIA MÉDICA: caracterizada pela situação em que passageiros e ou tripulantes a bordo de aeronaves ou na área do aeroporto, venham a necessitar de socorromédico;
- EMERGÊNCIA POR MATERIAIS PERIGOSOS: situação de perigo latente ou iminente, por contaminação ou danos a terceiros em consequência de acidentes ou incidentes aeronáuticos ou ocorrência de solo;
- EMERGÊNCIA POR DESASTRES NATURAIS: restrição à operacionalidade do aeroporto, em decorrência de intempéries;
- EMERGÊNCIA POR INCÊNDIO EM INSTALAÇÕES/EDIFICAÇÕES: caracterizada pela situação de perigo causada por incêndio nas instalações aeroportuárias e nas demais edificações relacionadas com a infraestrutura aeroportuária;

O Plano de Contingência para Emergências Ambientais complementa o PLEM e contempla os seguintes programas: Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), Programa de Gestão de Resíduos Sólidos (PGRS) e Plano de Radioproteção, conforme fluxograma ilustrado na Figura 381 do EIA.

6. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

Os impactos ambientais no meio físico, meio biótico e meio socioeconômico identificados na Tabela 247 do EIA a seguir foram discutidos no item “V. Considerações Técnicas no Parecer Técnico nº 18/DAIA/GTANI/2020.

MEIO	Impacto Atributo	Natureza			Abrangência			Ocorrência			Reversibilidade			Magnitude			Importância				
		Positiva	Negativa	Direta	Indireta	ADA	AID	All	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo	Reversível	Parcialmente Reversível	Irreversível	Baixa	Média	Grande	Pequena	Média	Grande	
Físico	IMF 1																				
	IMF 2																				
	IMF 3																				
	IMF 4																				
	IMF 5																				
	IMF 6																				

Fonte: VCP (2009), adaptado pela Infraero, 2013.

MEIO	Impacto Atributo	Natureza			Abrangência			Ocorrência			Reversibilidade			Magnitude			Importância				
		Positiva	Negativa	Direta	Indireta	ADA	AID	All	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo	Reversível	Parcialmente Reversível	Irreversível	Baixa	Média	Grande	Pequena	Média	Grande	
Biótico	IMB 1																				
	IMB 2																				
	IMB 3																				
	IMB 4																				
	IMB 5																				
	IMB 6																				

Fonte: VCP (2009), adaptado pela Infraero, 2013.

MEIO	Impacto Atributo	Natureza		Incidência		Abrangência			Ocorrência			Reversibilidade			Magnitude			Importância		
		Positiva	Negativa	Direta	Indireta	ADA	AID	All	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo	Reversível	Parcialmente Reversível	Irreversível	Baixa	Média	Grande	Pequena	Média	Grande
SOCIOECONÔMICO	IMS 1																			
	IMS 2																			
	IMS 3																			
	IMS 4																			
	IMS 5																			
	IMS 6																			
	IMS 7																			
	IMS 8																			

Fonte: VCP (2009), adaptado pela Infraero, 2013.

(Fonte: Tabela 247 do EIA - Impacto Ambiental do Aeroporto Campo de Marte)

7. MEDIDAS MITIGADORAS

As medidas mitigadoras indicadas para o Aeroporto de Campo de Marte são, de um modo geral, corretivas, ou seja, visam à mitigação de impactos através de ações de recuperação e recomposição das condições ambientais aceitáveis.

Uma síntese do impacto ambiental negativo e suas respectivas medidas mitigadoras dos meios, físico, biótico e socioeconômico podem ser visualizados na Tabela 248 do EIA a seguir e foram discutidas no “item

V. Considerações Técnicas do Parecer Técnico nº 18/DAIA/GTANI/2020.

MEIO	IMPACTO AMBIENTAL NEGATIVO	MEDIDAS MITIGADORAS RELACIONADAS	NATUREZA			ÁREA DE ABRANGÊNCIA			RESPONSÁVEL			
			PREVENTIVA	CORRETIVA	COMPENSATÓRIA	MEIO FÍSICO	MEIO BIÓTICO	MEIO ANTRÓPICO	EMPREENDEDOR	CONCESSIONÁRIOS	PODER PÚBLICO	
FÍSICO	IMF 01. Emissões atmosféricas provenientes das atividades do aeroporto (item 9.3.1.1)	MMF 01. Medidas mitigadoras para as emissões provenientes do tráfego de veículos										
	IMF 02. Ruídos provenientes da movimentação de helicópteros, cheque de motores e AERONAVES DE PEQUENO PORTE. (9.3.1.2)	MMF 02. Redução do nível de ruído										
	IMF 03. Contaminação do solo, recursos hídricos superficiais e aquífero freático por efluentes sanitários e resíduos sólidos. (9.3.1.3)	MMF 03. Medidas mitigadoras para minimização dos impactos relacionados aos recursos hídricos e ao solo MMF 04. Continuidade do processo de gerenciamento de áreas contaminadas MMB 02. Medidas mitigadoras para evitar a proliferação de vetores MMS. 01. Melhoria continuada do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos										
	IMF 04. Contaminação do solo, recursos hídricos superficiais e aquífero freático, por efluentes industriais e produtos derivados de petróleo (item 9.3.1.4)	MMF 03. Medidas mitigadoras para minimização dos impactos relacionados aos recursos hídricos e ao solo MMF 04. Continuidade do processo de gerenciamento de áreas contaminadas MMS. 01. Melhoria continuada do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos										
	IMF 05. Processos erosivos e assoreamentos de cursos d'água (item 9.3.1.5)	MMF 03. Medidas mitigadoras para minimização dos impactos relacionados aos recursos hídricos e ao solo MMS. 01. Melhoria continuada do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos										
	IMF 06. Comprometimento do sistema de macro drenagem (item 9.3.1.6)	MMF 03. Medidas mitigadoras para minimização dos impactos relacionados aos recursos hídricos e ao solo MMS. 01. Melhoria Continuada Do Sistema De Gerenciamento De Resíduos Sólidos										

MEIO	IMPACTO AMBIENTAL NEGATIVO	MEDIDAS MITIGADORAS RELACIONADAS	NATUREZA								
			ÁREA DE ABRANGÊNCIA			RESPONSÁVEL					
			PREVENTIVA	CORRETIVA	COMPENSATÓRIA	MEIO FÍSICO	MEIO BIÓTICO	MEIO ANTRÓPICO	EMPREENDEDOR	CONCESSIONÁRIOS	PODER PÚBLICO
BIÓTICO	IMB 01. Aumento do risco de colisão com a aves decorrente das operações com aeronaves (item 9.3.2.1)	MMB 01. Diminuição do risco de colisão entre aeronaves e aves MMS. 01. Melhoria continuada do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos									
	IMB 02. Perda de vegetação arbórea e arbustiva (item 9.3.2.2)	MMB 02. Melhoria fitofisionômica local.									
	IMB 03. Alteração da paisagem local e microclima (item 9.3.2.3).	MMB 02. Melhoria fitofisionômica local.									
	IMB 05. Proliferação de Vetores (item 9.3.2.5)	MMB 02. Medidas mitigadoras para evitar a proliferação de vetores MMS. 01. Melhoria continuada do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos									
SOCIOECONÔMICO	IMS 03. Geração de Resíduos Sólidos (item 9.3.3.3)	MMS. 01. Melhoria continuada do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos									
	IMS 08. Prejuízos à segurança da aviação causados por obstáculos (item 9.3.3.8)	MMS 02. Medidas mitigadoras relacionadas à garantia da segurança aeroportuária									

Fonte: VCP (2009), adaptado pela Infraero, 2013.

(Fonte do EIA: Tabela 248 do EIA: Síntese das medidas mitigadoras e responsáveis)

8. PLANOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS Planos _

e programas oficiais da INFRAERO:

- Programa Licenciamento;
- Programa Resíduos;
- Programa Recursos Hídricos;
- Programa Solos e Flora;
- Programa Riscos Ambientais;
- Programa Ruído;
- Programa Fauna;

- Programa Emissões;
- Programa Energia;
- Programa Sustentabilidade;
- Programa Treinamento, Educação e Capacitação.

Sugestão de criação de mais dois novos programas:

- Programa de Gerenciamento Ambiental;
- Programa de Comunicação Social.

9. PROGNÓSTICO AMBIENTAL

Foi feita a avaliação do empreendimento com e sem a adoção das medidas propostas no EIA, além de comparar a situação ambiental atual e futura em relação às intervenções previstas com e sem a implantação do empreendimento. Foi apresentado ainda o cenário sem a implantação das obras com e sem a adoção das medidas e programas propostos no EIA.

10. PROPOSTA DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

É apresentada a Unidade de Conservação de Proteção Integral, indicada para receber os recursos advindos da compensação ambiental, conforme estabelecido na legislação em vigor: Lei nº 9.9985 de 2000; Decreto Federal nº 4.340 de 2002; e Decreto Federal nº 6848 de 2009. As Unidades de Conservação consideradas neste estudo são aquelas compreendidas na AII e AID (Tabela 250 do EIA) já que nenhuma UC faz parte da ADA do empreendimento.

Assim, foi sugerido que a verba da compensação ambiental prevista seja aplicada no Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo, que é um dos principais remanescentes de Mata Atlântica dentro do município de São Paulo, e está dentro da AII do Aeroporto Campo de Marte. Sugere-se que o recurso seja utilizado para a execução do Plano de Manejo já elaborado para o parque.

11. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

As conclusões acerca da operacionalidade do Aeroporto de Campo de Marte levaram em consideração os principais aspectos abordados no Diagnóstico Ambiental, em especial, aqueles identificados como promotores de impactos positivos e negativos tanto para o bom funcionamento da atividade aeroportuária quanto para as áreas de influência em seu entorno.

A despeito dos problemas encontrados, conclui-se que o Aeroporto de Campo de Marte possui condições operacionais tanto na garantia do bom funcionamento de suas atividades quanto em sua relação com o entorno. Seus principais impactos negativos são de ordem de manutenção, sendo questões passíveis de resolução através da adoção das medidas propostas. Também é de fundamental importância o diálogo e a integração com o Estado, em especial o Executivo Municipal enquanto agente regulador do espaço da Cidade e de suas atividades. Não deixando de considerar, nestes diálogos, a sociedade organizada, em especial aquela composta por membros que vivem nas adjacências do sítio aeroportuário.

IV. CONSIDERAÇÕES

TÉCNICAS MEIO FÍSICO

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O empreendedor procedeu o diagnóstico ambiental relativo ao Meio Físico caracterizando: o Clima e Condições Meteorológicas, a Qualidade do Ar, a Geologia, a Geomorfologia, Solos, Geotecnia, Hidrografia, Ruídos e Áreas Contaminadas. Foram também consideradas no Parecer a Análise de Riscos e a Destinação de Resíduos Sólidos.

CLIMA E CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

GEOLOGIA

GEOMORFOLOGIA

SOLOS

GEOTECNIA

RECURSOS HÍDRICOS

ÁREAS CONTAMINADAS

RESÍDUOS SÓLIDOS

RUÍDO

IMPACTOS AMBIENTAIS

O Empreendedor identificou os seguintes impactos ambientais no Meio Físico:

- Emissões atmosféricas provenientes das atividades do aeroporto.
- Ruídos provenientes da movimentação de helicópteros, cheque de motores e aeronaves de pequeno porte.
- Contaminação do solo, recursos hídricos superficiais e aquífero freático por efluentes sanitários e resíduos sólidos.
- Contaminação do solo, recursos hídricos superficiais e aquífero freático por efluentes industriais e produtos derivados de petróleo.
- Processos erosivos e assoreamento de cursos d'água.
- Comprometimento do sistema de macro drenagem.

PLANOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

O Empreendedor apresentou os Programas Ambientais, dentre os quais destaca-se os seguintes para o Meio Físico:

- Programa Licenciamento;
- Programa Resíduos;
- Programa Recursos Hídricos;
- Programa Solos e Flora;
- Programa Riscos Ambientais;
- Programa Ruído;
- Programa Emissões;
- Programa Energia;
- Programa Sustentabilidade;

Adicionalmente aos programas ambientais citados anteriormente, sugere-se a criação de um novo programa para o Aeroporto Campo de Marte:

- Programa de Gerenciamento Ambiental;

MEDIDAS MITIGADORAS

O Empreendedor apresentou as Medidas Mitigadoras para os Impactos Ambientais ocorrentes no aeródromo, às páginas 897 a 900 do 2º EIA (fls. 2909 a 2910 do PA):

Medidas Mitigadoras para minimização das Emissões Atmosféricas

Medidas Mitigadoras para minimização da Pressão Sonora

Medidas mitigadoras para minimização dos impactos relacionados aos recursos hídricos e ao solo

Continuidade do processo de gerenciamento de áreas contaminadas

Medidas Mitigadoras para minimização dos Riscos e da Vulnerabilidade

MEIO BIÓTICO

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O Estudo de Impacto Ambiental apresentado em 2009 assim como a sua atualização e as complementações apresentadas pela INFRAERO, abordaram as questões relativas ao Meio Biótico; caracterizando as áreas de influência e áreas de interesse ambiental associadas ao empreendimento, a cobertura vegetal, a fauna e a saúde pública e vetores de interesse médico.

VEGETAÇÃO

- Manejo arbóreo de fragmentos arbóreos
- Manejo arbóreo de árvores isoladas
- Da intervenção em APP

FAUNA

- Fauna Sinantrópica

PLANOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

Programa de Flora

Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna

Programa de Controle da Dispersão da Fauna Sinantrópica

MEDIDAS MITIGADORAS

Em suma o Estudo de Impacto Ambiental considera como medidas mitigadoras associadas ao meio biótico; a diminuição do risco de colisão entre aeronaves e aves, melhoria da fitofisionômica local (resultante do enriquecimento arbóreo, decorrente da compensação pelo manejo arbóreo necessário à desobstrução da visada da torre de controle) e medidas que evitem a proliferação de vetores. Entretanto, a mitigação de outros impactos será realizada por meio dos programas propostos pelo empreendedor no EIA e já analisados no Parecer Técnico.

DA COMPENSAÇÃO DOS IMPACTOS NÃO MITIGÁVEIS

Os empreendimentos causadores de alto impacto ambiental, tem como característica possuir impactos ambientais não mitigáveis, em relação a estes O EIA/RIMA atualizado apresentou como proposta de compensação ambiental nos termos da Lei Federal nº 9.985 de 2000 e Decreto Federal nº 4.340 de 2002, alterado pelo Decreto Federal nº 6.848 de 2009, o valor de R\$ 96.494,92.

O valor descrito foi obtido considerando o Grau de Impacto definido na esfera federal, entretanto vale destacar que que o DAIA/GTANI, estabelece que o valor a ser atribuído ao Grau de Impacto – GI de empreendimentos sujeitos a EIA/RIMA deve ser de 0,5 %, e que este valor deverá ser atribuído até que seja publicada metodologia própria do Município de São Paulo para o cálculo da compensação ambiental.

Considerando o valor contábil líquido dos bens imóveis, apresentado no EIA atualizado, **R\$ 64.329.943,88** como uma estimativa do valor de referência e o Grau de Impacto = 0,5%, a compensação ambiental deverá ser **R\$ 366.680,95**.

Cabe aqui frisar mais uma vez, que o presente Parecer tem como objetivo subsidiar a emissão da Licença Ambiental de Operação da área civil do Campo de Marte e as instalações existentes quando da apresentação do EIA/RIMA, e que novas instalações deverão atender; a Resolução CONAMA 237/97, Deliberação CONSEMA 01/2018, Resolução CADES 207/2020 e Portaria 80/SVMA/2007 assim como toda legislação vigente e quando sujeitas a EIA/RIMA realizar as respectivas compensações por impactos ambientais não mitigáveis nos termos da Lei do SNUC.

Registramos ainda aqui o exposto pela então SMDU, atual Secretaria Municipal de Licenciamento, de que não poderão ser admitidas novas edificações no local conforme Informação de SMDU-G (fl. 3070 do P.A) o que deixa explícito a necessidade de consulta a esta previamente a construção de qualquer edificação seja ela passível ou não de licenciamento ambiental.

MEIO SOCIECONÔMICO

A análise do meio socioeconômico do Estudo de Impacto Ambiental Atualizado do Aeroporto Campo de Marte foi dividida em quatro itens, quais sejam: Diagnóstico Ambiental, Impactos Ambientais, Programas Ambientais e Mitigação dos Problemas Elencados Pelas Organizações Sociais Consultadas.

Diagnóstico Ambiental

Patrimônio Arqueológico, Cultural e Histórico

Impactos Ambientais

No que se refere aos impactos ambientais apontados para o meio socioeconômico, o Estudo identificou oito impactos, sendo cinco deles positivos, quais sejam: Geração de postos de Trabalho, Geração de Impostos Municipais, Reciclagem de Resíduos Sólidos, Manutenção de uma Área Verde Urbana e o Baixo Tráfego de Veículos Associados às Atividades do Aeroporto.

Quanto aos impactos de natureza negativa destacados no EIA para o meio socioeconômico, foram citados: Geração de Resíduos Sólidos (considerada no meio físico), a Descontinuidade Viária e os Prejuízos à

Segurança da Aviação Causados por obstáculos. A reflexão quanto aos dois últimos será apresentada abaixo, assim como as respectivas medidas mitigadoras apontadas no EIA.

Programas Ambientais

Programa de Comunicação Social

Programa de Treinamento, Educação e Capacitação

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O PARECER TÉCNICO Nº 18/CLA/DAIA/GTANI/2020 tratou da análise do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, do empreendimento “AEROPORTO CAMPO DE MARTE”, tendo como Empreendedor a INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, com vistas à obtenção da **Licença Ambiental de Operação – LAO**.

Com base nas informações apresentadas no Parecer, em especial nas Considerações Técnicas, na reunião da Câmara Técnica realizada 03/09/2020 e no email de CGPABI datado de 08/09/2020, nada tem a opor quanto à emissão da Licença Ambiental de Operação – LAO do Aeroporto Campo de Marte, desde que sejam cumpridas as Exigências descritas a seguir, sendo estipulada uma validade de 4 anos com a apresentação de relatórios anuais de acompanhamento das exigências.

Destaca-se ainda que:

- O presente Parecer Técnico não contempla futuros projetos na área ou qualquer outro que não tenha sido descrito no processo, limitando-se as estruturas e instalações do Aeroporto Campo de Marte operados atualmente pela INFRAERO; áreas de manobras, áreas do terminal, área secundária e áreas especiais conforme descrito na caracterização do empreendimento. As estruturas administradas por concessionárias têm suas atividades submetidas a licenciamento ambiental específico, nos termos da Resolução CONAMA 01/86, Resolução CONAMA 237/97, Deliberação Normativa CONSEMA 01/2018 e Resolução 207/CADES/2020.
- A renovação da Licença de Operação, conforme Informação CETESB nº 348/2016/I (fls. 3119 v8 do PA) deverá ser realizada pela CETESB; assim, após a apresentação do último relatório de atendimento a exigências por parte do empreendedor será emitido um Parecer Técnico por este GTANI que descreverá quanto ao atendimento das exigências no período de vigência da licença.

O empreendedor deverá, a partir da publicação da Licença Ambiental de Operação – LAO:

1. Atualizar a relação das concessionárias que operam no aeródromo Campo de Marte e apresentar as respectivas licenças ambientais, quando houver.
2. Atualizar a relação das empresas responsáveis pelo sistema de abastecimento de combustíveis e apresentar as respectivas licenças ambientais.
3. Comprovar, no prazo de 1(um) ano, a Implementação do Programa Emissões, referente à poluição

- atmosférica, previsto no Estudo Ambiental.
4. Apresentar, no prazo de 90(noventa) dias, o Programa de Recursos Hídricos com o detalhamento dos projetos que serão implantados no Sítio Aeroportuário, em relação à implantação de novas tecnologias, reuso (efluentes), aproveitamento das águas de chuva visando à eficiência do consumo de água.
 5. Comprovar, no prazo de 1(um) ano, a Implementação do Programa Recursos Hídricos, concluir e implantar o projeto atualizado de macrodrenagem para mitigar o problema de inundação.
 6. Apresentar e implementar em até 6 (seis) meses, a versão atualizada do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) que contemple todo o Sítio Aeroportuário, detalhado, incluindo mapeamento das fontes geradoras, quantidades produzidas, classificação dos resíduos, acondicionamento, transporte, tratamento e destinação em locais adequados, em conformidade com a Resolução CONAMA Nº5, de 05/08/1993, e com a Resolução CONAMA Nº 307, de 05/07/2002, para os resíduos da construção civil gerados nas obras, caso ocorram.
 7. Avaliar periodicamente os resultados das ações desenvolvidas nos programas ambientais, no que se refere à geração de resíduos sólidos, incluindo a logística reversa, com apresentação nos relatórios anuais.
 8. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, Parecer conclusivo da CETESB em relação às Áreas Contaminadas.
 9. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, o cadastro atualizado de todas as edificações e instalações existentes no Sítio Aeroportuário.
 10. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, Alvarás de Aprovação, de Execução e Funcionamento expedidos pelo Departamento de Controle de Uso de Imóveis - CONTRU e Alvarás de Aprovação expedidos pelo Departamento de Aprovação de Edificações – APROV de todas as edificações existentes no Sítio Aeroportuário.
 11. Apresentar, no prazo de 90 (noventa) dias, a localização em planta, com a relação das concessionárias que operam com helicópteros, de todos os helipontos e heliportos existentes no Sítio Aeroportuário, com respectivas áreas de pouso e decolagem, áreas de toque, áreas de segurança, hangares, estacionamento de helicópteros, locais de abastecimento, terminais de passageiros com os respectivos Registros de Funcionamento atualizados, conforme Portaria nº 18/gm5, de 14 de fevereiro de 1974, com as respectivas alterações de Portarias, que aprova Instruções para Operação de Helicópteros e para construção e utilização de Helipontos ou Heliportos, mostrando parecer favorável da ANAC quanto à operação do heliponto/heliporto, de acordo com a Instrução da Aviação Civil nº4301 de 31 de julho de 2000.
 12. Apresentar, anualmente, resultados das tratativas para integração do PEZR do Aeroporto Campo de Marte ao Plano Diretor do Município visando o planejamento e gestão do uso do solo no entorno do aeroporto.
 13. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, avaliação acerca de procedimentos e restrições operacionais visando reduzir as emissões sonoras e/ou reduzir o incômodo nas residências vizinhas.
 14. Implementar e apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, plano de monitoramento de ruído com a participação de associações de moradores da região, órgãos fiscalizadores (locais e/ou nacionais) e o operador do aeroporto.
 15. Apresentar relatórios anuais de atividade da Comissão para o Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA) no Aeroporto Campo de Marte incluindo: i. Medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo; ii. Dados obtidos através do canal de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao ruído aeronáutico; iii. Resultados de reuniões periódicas com representantes da população afetada; iv. Mapa indicando os locais mais sensíveis ao ruído aeronáutico e os pontos de monitoramento; v. Resultados do

monitoramento de ruído.

16. Apresentar, no prazo de 1(um) ano, Estudo que contemple a realização de medições de vibrações, em áreas afetadas pela atividade aeroportuária, com respectivas análises e relatório de conclusão.
17. Comprovar a implantação do Programa de Solo e Flora, apresentando a relação do manejo arbóreo executado no período e as respectivas autorizações, além da destinação do material lenhoso resultante.
18. Comunicar, previamente, a necessidade de toda e qualquer eventual intervenção em APP, assim como apresentar as autorizações necessárias junto aos órgãos competentes.
19. Eventuais acidentes e ocorrências que ocasionem em alteração ou impacto na área de Preservação Permanente, deverão ser descritas nos relatórios de atendimento a exigências.
20. Comprovar a implementação do Programa de Controle a Proliferação de Vetores, por meio de relatório fotográfico e apresentação das fichas e monitoramento das iscas, no período contemplado pelo relatório de atendimento as exigências. Atualizar a empresa responsável pelo controle da fauna sinantrópica, apresentando as autorizações legais da mesma.
21. Comprovar, por meio de relatório fotográfico e dos formulários de atendimento de animal (SBMT), a implementação do Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna. Comprovar o envio dos dados referentes à fauna silvestre para Divisão de Fauna Silvestre - DFS/CGPAB para que eles possam ser integrados no "Programa de Inventariamento da Fauna Silvestre do Município de São Paulo".
22. Comprovar a Implantação do Plano de Manejo da Fauna.
23. Comunicar, caso sejam constatados empreendimentos na Área de Segurança Aeroportuária, que infrinjam a legislação de uso do solo e causem risco a segurança aeroportuária, quanto os mesmos assim como as providências adotadas em relação a estes.
24. Apresentar, no prazo de 30 (trinta) dias, atualização do valor de referência estimado do empreendimento, com base no valor contábil líquido dos bens imóveis, e o conseqüente valor da compensação ambiental por impactos não mitigáveis. Apresentar ainda a relação dos imóveis considerados nessa estimativa.
25. Comprovar o depósito no FEMA do valor de R\$ 366.680,95 (a ser atualizado) para aplicação da compensação ambiental, conforme Lei Federal 9985/2000 e suas regulamentações, no Refúgio de Vida Silvestre Anhanguera, destinado à elaboração do Plano de Manejo, quando houver entrada de recurso suficiente para tal.
26. Apresentar nos relatórios de atendimento as exigências da LAO por meio de relatório descritivo e fotográfico o progresso da aplicação dos recursos referentes a Lei do SNUC.
27. Apresentar o Inventário de Emissão de Poluentes com Potencial de Efeito Estufa, provenientes de operações de aeronaves, veículos de apoio, geradores e veículos com origem-destino Aeroporto. Em tal inventário, a área de influência dos veículos de apoio e geradores se restringe ao perímetro aeroportuário, veículos com origem-destino Aeroporto se restringirão a Área de Influência Direta - AID determinada no EIA-RIMA, e as operações de aeronaves à influência de operação LTO (landing/take-off) que inclui aproximação, aterrissagem-taxiamento (taxi-in, taxi out), decolagem-elevação (climb-out), dentro do Município de São Paulo.
28. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, o Plano de Neutralização das emissões inventariadas, a ser realizado preferencialmente, nos bairros vizinhos ao aeroporto, bem como a partir dos mesmos. Atender a Lei Municipal nº 14.933, de 5 de junho de 2009 que Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, em Título III – META, Art. 5º.
29. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, o Programa de Controle e Redução de Consumo de Combustível, com cronograma de implantação.
Apresentar, no prazo de 3 (três) meses, o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros – AVCB para os tanques de combustível de aviação e de abastecimento de veículos terrestres.

30. Apresentar, no prazo de 90 (noventa) dias, Estudo de Viabilidade de Implantação de Programa de Energias Alternativas, verificando preferencialmente, a utilização de Energias Limpas, levando-se em conta a implantação de aproveitamento de energia solar nas estruturas do Aeroporto desprovidas desse sistema, com o respectivo cronograma de implantação.
31. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, cadastro atualizado, com planta baixa atualizada, das instalações hidráulicas (águas pluviais e esgoto) do sítio aeroportuário.
32. Apresentar o Certificado de Aprovação para Destinação de Resíduos Industriais – CADRI/CETESB, de encaminhamento armazenamento, tratamento ou disposição final adequados, referente aos resíduos sólidos produzidos pela contenção e coleta (absorção) de vazamentos líquidos (hidrocarbonetos) nas áreas de manutenção de aeronaves das companhias aéreas (concessionárias).
33. Informar se existe captação de água subterrânea na área do Sítio Aeroportuário, e em caso positivo, apresentar os documentos de outorga, emitidos pelo DAEE, no prazo 90 (noventa) dias;
34. Apresentar, no prazo de 90 (noventa) dias, Documentação que comprove a Inspeção Aeroportuária recente no Aeroporto, conforme requisito RBHA 139.213 (a), seguindo procedimentos definidos na IAC 162-1001 inspeção aeroportuária.
35. Apresentar, no prazo de 6 (seis) meses, Estudo quanto à implantação de Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), compreendendo medidas para promoção da segurança operacional e prevenção de acidentes.
36. Comprovar a instalação de caixas separadoras de água e óleo nos hangares que ainda não realizaram essas obras, se for o caso.
37. Apresentar alternativas, no prazo de 90 (noventa) dias, para a atual locação dos tanques de armazenamento de combustíveis, principalmente em função da proximidade de comunidades existentes no entorno do aeroporto, que poderiam estar submetidas a radiações térmicas em caso de incêndio, conforme previsto nas Conclusões da Análise de Vulnerabilidade (pág. 850 do EIA, fl. 2884 do PA).
38. Apresentar, no prazo de 90 (noventa) dias, os procedimentos adotados para situações de emergência que envolvam também as comunidades vizinhas ao aeroporto.
39. Comprovar, no prazo de 1(um) ano, a adoção das medidas propostas no Estudo Ambiental (versão atualizada) objetivando a redução dos riscos, representadas pelas “Observações”, “Recomendações Prioritárias e Não Prioritárias” e “Sugestões” referidas na Análise de Riscos e de Vulnerabilidade.
40. Apresentar o detalhamento do Subprograma de Visitas Escolares, informando quanto às tratativas mantidas com os órgãos responsáveis pelas escolas públicas do entorno (Secretarias de Educação ou Diretorias de Ensino municipais e estaduais).
41. Comprovar a implementação do Subprograma de Visitas Escolares ao Aeroporto, apresentando a esta Pasta, um Relatório informando quanto ao seu desenvolvimento, um ano após a obtenção da Licença Ambiental de Operação, bem como manter um arquivo referente ao registro das visitas realizadas e avaliação do Programa, a disposição das autoridades fiscalizatórias quando se fizer necessário.
42. Comprovar a implementação do Programa de Capacitação, Educação e Treinamento, o qual deverá desenvolver ações complementares às já implantadas, e/ou campanhas de Educação Ambiental mais constantes, incluindo principalmente a prática de programas de orientações quanto ao perigo aviário e de coleta seletiva, ampliando o Plano de Resíduos Sólidos já existente, como forma de minimizar fatores de atração para as aves, bem como visando a criação de uma consciência ecológica, envolvendo também os moradores e comércios do entorno.
43. Apresentar Relatório referente às formas de articulação, monitoramento e avaliação implantadas no âmbito do Programa de Comunicação Social.
44. Apresentar, se possível, a relação do empreendimento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS.
45. Apresentar relatórios anuais quanto ao atendimento das exigências descritas acima.

É o parecer.

São Paulo, 03 de setembro de 2020.

Alessandro Azzoni

Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES Presidente e Relator

Conselheiros que aprovaram este Parecer:

Alessandro Luiz Oliveira Azzoni – OAB/SP (Presidente e Relator) Jaciara Scaffer – SAJAP Dilson Ferreira – CADES José Ramos – APGAM Willian Agra - SVMA/CFA

Juliano Formigoni - SVMA/CLA

Liliane Neiva Arruda Lima - SVMA/DGAI

Secretário Executivo do

CADES Claudia Maria

César Coordenador

Geral

Devair Paulo de Andrade

CADES-SP
CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE
E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL