



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

Ata da 26ª Reunião da Câmara Técnica de Sistemas de Transportes, realizada em 04 de dezembro de 20067

Realizou-se, no dia 04 de dezembro de 2007, às 09h00, na Sala de Reuniões do Consema, a 26ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte. Compareceram os seguintes conselheiros: **Manuel Cláudio de Souza, Fredmar Corrêa, Mauro Wilken, Carlos Bocuhy, Heitor Marzagão Tommasini, Carlos Alberto Cruz, Uriel Duarte, João Francisco Aprá, Alberto Epifani e Dora M. A. Whitaker**. Constavam da pauta da reunião: 1) aprovação da Ata da 25ª Reunião Ordinária; 2) apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento **‘Porto Brasil/Complexo Industrial Tanigüá’**, de responsabilidade da LLX Açú Operações Portuárias S/A, em Peruíbe (Proc. SMA 13.782/2007); 3) apreciação da viabilidade ambiental do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento **‘Implantação de Nova Infra-Estrutura do Aeroporto de São José dos Campos’**, de responsabilidade da Infraero. O Secretário-Executivo, **Germano Seara Filho**, declarou abertos os trabalhos e submeteu à votação, nos termos regimentais, a Ata da 25ª Reunião Ordinária, que foi aprovada. E informou que: 1) alguns conselheiros, ao chegarem, reclamaram não ter sido possível abrir alguns dos arquivos relacionados com esta reunião e disponíveis na internet, precisamente os anexos que continham os mapas do Plano de Trabalho do empreendimento **‘Porto Brasil/Complexo Industrial Tanigüá’**; 2) imediatamente, investigou a causa do problema e constatou que o arquivo-fonte da Secretaria Executiva, isto é, o CD encaminhado pelo DAIA não continha os tais mapas, tendo sido imediatamente informado pelo próprio DAIA que a DTA Engenharia, empresa responsável pela elaboração do Plano de Trabalho, entregara o arquivo digital incompleto e, somente depois de já convocada a CT, o problema foi descoberto e corrigido, sem que a Secretaria Executiva do Consema tivesse sido avisada; 3) como esta fase do licenciamento é muito inicial, e o objetivo da reunião é apenas indicar ao DAIA alguma questão não prevista no Plano que deva ser contemplada pelo EIA/RIMA, deixará que os empreendedores apresentem esse documento e, se os conselheiros entenderem não serem suficientes as informações oferecidas para que possam fazer suas sugestões e propostas ao DAIA, o assunto será retirado da pauta e nova reunião será convocada para analisá-lo. **Augusto Tanuri**, representante da LLX Açú Operações Portuárias S/A., informou: 1) que essa empresa era nacional e parte de um grupo brasileiro, criado este ano, que tem como objetivo prover infra-estrutura logística para o Brasil, pois entende que o país não só está crescendo como deve continuar a crescer, embora enfrente um entrave, que é justamente a ausência de infra-estrutura logística; 2) que esse projeto terá uma localização estratégica, que permitirá operações eficientes a custos baixos, buscando tanto um conceito moderno de porto, com áreas contíguas para a instalação de indústrias, como também estabelecer com os clientes contratos e relações de longo prazo; 3) que a empresa se volta, precisamente, para a instalação de complexos portuários privados, que permite não só agilidade e eficiência como igualmente operar a baixos custos; e todos os projetos se pautam pela responsabilidade social e ambiental, que são valores incutidos nas personalidades de cada um dos responsáveis pela empresa; 4) que a empresa possui uma política de meio ambiente bem-definida, clara e comunicada a todos os colaboradores, cujo principal objetivo é pautar suas políticas na proteção dos recursos naturais, assegurando o desenvolvimento em equilíbrio com o meio ambiente; 5) que o Porto Brasil se localizará no município de Peruíbe e será um complexo portuário projetado, de grande porte, com potencial e características para atender toda a Costa Leste da América do Sul, esperando-se que ele ajudará a melhorar a infra-estrutura de escoamento portuário do Brasil, beneficiando o Estado de São Paulo e os de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná e Goiás; 6) que se trata de um conceito de porto *off-shore*, conectado ao continente por uma ponte, com uma retro-área contígua a uma zona industrial, com seis berços de contêineres, um berço de graneis líquidos e outros de graneis sólidos ao longo da ponte; 7) que a retro-área será única, e não composta por vários terminais segregados, o que permitirá ganho em escala, diminuindo a circulação de caminhões e de cargas fora da área do porto; 8) que se terá uma zona com indústrias leves, centros de distribuição, montadoras e tudo aquilo que uma logística portuária eficiente e contígua pode beneficiar, inclusive com a diminuição do tráfego de cargas nas rodovias, pois esta área está ligada à área portuária e o produto que sai dela já é acabado, minimizando-se o fluxo de matérias-primas e de bens intermediários; 9) que o país sofre hoje com gargalos na infra-estrutura, o que



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

penaliza toda a produção nacional, agravando o “custo Brasil”, e, embora não se tenha a pretensão de eliminar todo esse custo nem os gargalos, far-se-á o possível para minimizá-los na área de influência do empreendimento; 10) que um porto único com todos os terminais dentro de uma área contribui para a produtividade, e ele contará com treze berços de atracação, e o canal de acesso será projetado com calado máximo de dezenove metros e meio, o que permitirá receber os maiores navios em operação no mundo, com diversas cargas, colocando o Brasil na rota dos grandes navios; 11) que se estava falando de 4 milhões de TEUS (unidades de contagem de contêineres), de uma capacidade para 15 milhões de toneladas de minério de ferro, 20 milhões de granéis agrícolas - o que diminuirá as filas que se formam em épocas de safra -, até 4 milhões de toneladas de fertilizantes e 10 milhões de metros cúbicos de granéis líquidos, tendo em vista que o biocombustível constitui um processo irreversível e o Brasil se encontra totalmente inserido nessa tendência, tendo de possuir infra-estrutura para que ela vingue; 12) que se projeta que serão gerados milhares de emprego - na fase de implantação 30 mil empregos diretos e indiretos e, na fase de operação, 5 mil; 13) que se pretende utilizar mão-de-obra local e investir em sua capacitação e treinamento, o que contribuirá com o desenvolvimento da região, embora não se beneficiem apenas os habitantes da região, mas o Brasil inteiro, pois se estava criando um corredor logístico de classe mundial, integrado às ferrovias e rodovias, e se acreditava que se dinamizará a economia dessa região do Estado de São Paulo através de um investimento que poderá chegar a 6 bilhões de reais, sem contar com os investimentos na zona industrial; 14) que, além disso, se previa promover a re-capacitação da malha ferroviária do Novo Oeste, que era sub-aproveitada, o que, alavancando investimentos de mais de 1 bilhão de reais, contribuirá para dinamizar a economia dos Estados de Mato Grosso do Sul e de São Paulo, retirar os caminhões das ruas e capacitar este eficiente meio de transporte, que é o ferroviário. Depois de o **Engº João Acácio**, representante da DTA Engenharia, informar que os mapas foram encaminhados ao DAIA uma semana após ter sido protocolado o Plano de Trabalho impresso, o **Secretário-Executivo** declarou que o documento em meio digital deve conter fielmente tudo o que contém o arquivo impresso, pois justamente era o primeiro que se encaminhava aos conselheiros. O **Engº João Acácio** ofereceu mais algumas informações sobre o porto e, em seguida, **Thais Garagnani**, igualmente vinculada a DTA Engenharia, ofereceu informações sobre o Plano de Trabalho, após o que se passou à discussão. O **Secretário-Executivo** informou que recebeu um documento alentado do conselheiro Fábio Dib, que não pôde comparecer, documento que repassaria ao DAIA e do qual leria apenas as conclusões que, em síntese, solicitavam a realização de audiência pública, ainda nessa etapa do licenciamento do empreendimento, nas cidades de Santos, Cubatão e Guarujá; que recebera igual solicitação do Proam-Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental, da Associação Eco-Juréia e da Mongue-Proteção ao Sistema Costeiro, pedindo audiências públicas também na fase de Plano de Trabalho nos municípios de Santos e Peruíbe. Passou-se à discussão. O conselheiro **Carlos Bocuhy**, depois de declarar não ser a primeira vez que uma questão pontual e significativa como esse empreendimento provocava, na sociedade paulista, principalmente no movimento ambientalista, a necessidade de se discutirem questões de infra-estrutura, comentou: 1) que existe um Zoneamento Costeiro para o Estado de São Paulo e ele não contempla a necessidade de um porto na região de Peruíbe, e que, portanto, os instrumentos de que a sociedade dispõe para que as decisões sobre a localização de empreendimentos sejam adequadas com o zoneamento e, enfim, com a ocupação de parte do território brasileiro, acabam tornando-se obsoletos à medida que surgem projetos como esse, que possuem uma justificação econômica – da oportunidade dos negócios e da superação dos gargalos das exportações brasileiras -, mas não levam em consideração a percepção da sociedade, a percepção do planejamento nacional, que era importante para a discussão das questões de infra-estruturas; 2) que se tinha uma carência nesse sentido e, muitas vezes, o Consema era provocado a discutir políticas públicas quando tem lugar o licenciamento de empreendimentos privados como este que se quer instalar em regiões como Peruíbe; 3) que, sendo assim, nada era mais importante neste momento do que se promover uma discussão, ainda nessa fase do Plano de Trabalho, envolvendo as comunidades de Peruíbe, Região Metropolitana da Baixada, pois era indiscutível que este empreendimento causará impacto no sistema viário de toda a região de Peruíbe, mas, também, implicações na proteção ambiental e na vocação do litoral paulista; 4) que a Agenda 21 ainda não conseguiu saber o que são as regiões brasileiras efetivamente, dado que elas disputam entre si as características ambientais, como paisagens, seu patrimônio ambiental e sua verdadeira vocação, e o que ocorrerá em Peruíbe já aconteceu com o Porto do Recife e com a região de Macaé, que foram surpreendidas por empreendimentos e decisões econômicas ou por descobertas de petróleo que contribuíram



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

para alterar seu perfil sócio-cultural, transformado em um curto espaço de tempo em decorrência não só de um empreendimento, mas, também, das miríades de pequenas empresas que a ele se agregam; 5) que chamava atenção, também, para o custo que o Estado de São Paulo teve, e também a sociedade brasileira, com as desapropriações ambientais em sua região litorânea, tendo a Procuradoria Geral do Estado lutado imensamente para minimizá-los, inclusive aquelas que ocorreram na área do Parque Estadual Serra do Mar; 6) que essas questões se superpunham à ausência de políticas de uso e ocupação do solo do Estado de São Paulo e à ausência de um plano portuário nacional, ficando-se à mercê apenas do interesse e da oportunidade do setor privado; 7) que, por todos esses motivos, nada mais oportuno nessa fase preliminar do licenciamento - e antes que o DAIA se manifeste sobre o termo de referência -, que essas comunidades e a sociedade se manifestem através das audiências públicas. Chamou atenção, em seguida, para o fato de que a ausência dos mapas, seja por deficiência técnica seja por incompatibilidade, não foi suprida de modo a se obterem informações que permitam aos conselheiros se posicionarem, principalmente porque faltavam informações sobre as alternativas de localização, cujo conhecimento era indispensável para o prosseguimento do processo, e que os dados a esse respeito deveriam ser apresentados ao Consema geo-referenciados. Propunha, portanto, que essa discussão fosse realizada através de audiências públicas e retornassem ao Consema, e, só depois de apresentadas as contribuições dos conselheiros, o processo retornasse ao DAIA para que defina o termo de referência, pois, assim como era direito do empreendedor empreender, direito este garantido pela Constituição brasileira, era direito da sociedade ter acesso à informação, é direito da sociedade implementar uma prática democrática na construção do licenciamento ambiental. O conselheiro **Uriel Duarte** encaminhou questão de ordem nos seguintes termos: que foi chamado para participar de uma reunião técnica e que, se soubesse que se trataria de uma questão política, não teria comparecido. Depois de o **Secretário-Executivo** declarar ter compreendido o encaminhamento do conselheiro Uriel Duarte como uma manifestação de opinião, e que, portanto, nada tinha a dirimir, o conselheiro **Mauro Wilken** solicitou que o DAIA contemplasse no Termo de Referência: 1) estudo sobre a capacidade de suporte da região, em decorrência da fragilidade de seus ecossistemas, pois esse empreendimento ficaria colado à E.E. da Juréia, e esse porto, somando-se aos já existentes, transformaria o Litoral Sul em um “portão”, ou seja, em um mega-porto; 2) que o DAIA deveria solicitar ao Departamento de Estradas de Rodagem-DER parecer sobre a capacidade das estradas da região, para que possa avaliar a necessidade ou não de exigir fossem construídas novas estradas para escoar as mercadorias; 3) que, como foi informado, o estuário media apenas 8 metros de profundidade e se pretendia chegar a 20, o que o levava a perguntar onde seria colocado o bota-fora, constituído principalmente de areia; 4) e que solicitava fosse concedida a palavra ao seu assessor técnico. O assessor técnico **Plínio de Melo** declarou: 1) que era morador de Peruíbe e representava uma entidade formada por moradores da região e, em nome deles, comparecera a esta reunião; 2) que teria muitas coisas a falar sobre o projeto, a área indígena, os sítios arqueológicos, a profundidade, os interesses da região e do ambiente costeiro, mas nesse momento sua principal reivindicação era que se deveria ter um mínimo de respeito pela população, de mais de 1 milhão de habitantes, que vivia do turismo e teria essa fonte de renda encerrada com a instalação desse mega-porto, e não possuía formação técnica que lhe permitisse trabalhar em grandes empreendimentos, pois, em sua maioria, eram caçaras semi-analfabetos que seriam excluídos e aliçados para as áreas protegidas da região; 3) que, em nome desses moradores, pedia que se realizassem as audiências públicas solicitadas e acima referidas, antes de se iniciar a elaboração do termo de referência. O conselheiro **Carlos Alberto Cruz** encaminhou questão de ordem nos seguintes termos: queria entender exatamente o que estava acontecendo, pois o empreendedor e representantes da equipe responsável pelos estudos fizeram apresentações e, a seu ver, começou a se discutir uma outra questão, que se sobrepôs à primeira, e essa dizia respeito a solicitações de que fossem realizadas audiências públicas ainda na fase preliminar do licenciamento do empreendimento, ou seja, antes da aprovação do plano de trabalho, e perguntava, então, exatamente o que ora se analisava, se era o plano de trabalho ou esse pedido de audiências públicas. O **Secretário-Executivo** declarou: 1) que, quando a câmara técnica aprecia um plano de trabalho, nem o aprova nem o desaprova, mas, sim, analisa as informações oferecidas até o momento, examinando se são ou não suficientes para a elaboração do EIA/RIMA e, eventualmente, indica ao DAIA quais outros aspectos devam ser contemplados; 2) que, se não tivesse surgido o problema do não-encaminhamento dos mapas, sequer seria discutida a proposta do conselheiro Bocuhy de que o Plano de Trabalho volte à Câmara Técnica depois de eventualmente realizadas as audiências solicitadas, porque, normalmente, a câmara técnica é ouvida e suas



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

contribuições encaminhadas ao DAIA, tendo este departamento, a partir desse momento, todo o direito de definir o termo de referência; 3) que a SMA podia decidir, dado o pedido de audiências, realizá-las antes de o DAIA definir o termo de referência; 4) que, no desenvolvimento da reunião, como já foi referido, ocorreu um dado novo, que foi a falta das informações contidas nos mapas, e, por isso, deixava aos conselheiros a tarefa de dirimir esta questão, qual seja, se a ausência desses dados tornou inviável a apreciação do Plano, motivo por que seria concedida a palavra ao representante da equipe que elaborou o plano de trabalho, para que ofereça as complementações que julgar necessárias. O conselheiro **Heitor Marzagão Tommasini** ratificou os pedidos de realização de audiências públicas, após o que comentou que elas subsidiariam, e muito, a elaboração do termo de referência, mas entendia que, somente após a sua realização, a Câmara Técnica deveria continuar a apreciação do Plano, já contando com as informações contidas nos mapas e com a percepção da sociedade revelada pelas atas das audiências. Depois dessa tramitação, julgava que o DAIA teria condições para dar prosseguimento ao licenciamento. Comentou também que a sociedade de Peruíbe sofreria com a implantação desse projeto uma grande transformação, como aconteceu com a população da região de Macaé, onde constatou, quando a visitou, que 50% dos moradores não nasceram na região, e que os moradores nativos que lá permaneceram sentiram ter sido a cidade apropriada por outros, o que os levaram a viver uma grande transformação cultural. Comentou, ainda, que o Governo do Estado e o da União vinham discutindo a construção de portos em diferentes regiões, o que tem sido objeto de uma ampla discussão e, surpreendentemente, surgiu esse novo projeto, embora não se soubesse se existia ou não um projeto portuário. Chamou atenção, ao concluir, para a necessidade de esse licenciamento levar em conta a legislação portuária internacional existente. **Cristina Gurgel**, assessora da FIESP, declarou julgar importante a realização de audiências públicas para a discussão de um empreendimento desse porte, mas chamava atenção para a necessidade de se manter o foco de que a audiência, nesta fase do licenciamento, deveria contribuir para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental. Observou que, por esse motivo, o formato das audiências nesta fase deveria levar em conta tão somente esse enfoque, uma vez que o projeto ainda se encontrava em fase conceitual, não sendo possível, portanto, oferecer à população algumas respostas; e que, portanto, era importante aproveitar essa oportunidade para oferecer apoio ao DAIA, de modo a que ele possa elaborar um termo de referência que leve em conta as demandas da sociedade. Declarou ainda que fazia essas recomendações porque algumas vezes as audiências realizadas nessa fase do licenciamento viravam uma “conversa de maluco”, o que consistia em uma grande perda de energia, em vez de se levar em conta que essa etapa do processo tem um objetivo muito claro, que é o de contribuir para que o EIA/RIMA seja bem elaborado. O conselheiro **Carlos Bocuhy** observou que era claro que a FIESP exigisse pressa na tramitação dos licenciamentos, pois tal atitude era pertinente a sua filosofia de desenvolvimento, mas lembrava que a própria SMA contemplava a possibilidade de realização de audiência nessa fase, o que foi estabelecido para que a discussão ganhasse corpo com a incorporação da percepção da sociedade, pois o plano de trabalho elaborado a partir de uma discussão regional ganhava dimensões que iam além da visão tecnocrata do empreendimento. Observou, ainda, ser muito difícil hoje, até mesmo para os conselheiros que têm uma visão tecnocrática, perceber que a contribuição de comunidades regionais, do saber popular, era muito importante e deveria ser considerado no processo de licenciamento ambiental. Comentou também que esse ganho deveria partir dos conselheiros, porque se eles não reconhecerem que as comunidades têm de ser ouvidas desde o início do processo, perderão de vista sua dimensão ambiental, e que, com a realização dessas audiências preliminares, não se pretendia promover, de nenhum modo, uma conversa de maluco. Depois de o representante da DTA Engenharia informar que os mapas somavam apenas onze páginas e que poderiam ser impressos neste momento ou enviados rapidamente aos conselheiros, o **Secretário-Executivo** declarou que o envio neste momento não solucionaria o problema, uma vez que deveriam ter sido encaminhados juntamente com a convocatória, e que caberia aos conselheiros manifestarem sua percepção sobre a ausência desses dados, ou seja, se ela prejudicou ou não a possibilidade de eles formularem suas propostas ou sugestões, pois, caso reconheçam que ela não prejudicou a apreciação, o processo continuará com elaboração do termo de referência pelo DAIA, fazendo-se eventualmente antes as audiências solicitadas. Ocorreu uma troca de pontos de vista entre os conselheiros **Heitor Marzagão Tommasini**, **Carlos Bocuhy** e o **Secretário-Executivo** sobre a pertinência ou não dessa manifestação, oportunidade em que esses conselheiros reiteraram o posicionamento de que a câmara técnica deveria se reunir após realizadas as audiências públicas e o conselheiro **Carlos Alberto Cruz** manifestou-se



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

favorável à realização de uma nova reunião para finalizar a análise do Plano de Trabalho, pois, a seu ver a carência de informações pela ausência dos mapas prejudicou sua apreciação, mas declarou-se contra a que isto só viesse a ocorrer depois de realizadas as audiências, pois isso faria com que o prazo do licenciamento fosse dilatado. O conselheiro **Uriel Duarte** manifestou-se contrário à realização das audiências nessa fase preliminar do licenciamento e o conselheiro **Carlos Bocuhy** observou que o processo de licenciamento constituía um sistema cuja eficiência dependia da qualidade da sequência dos atos, motivo porque reiterava seu posicionamento, afirmando que a questão de se fazer ou não uma outra reunião da CT não deveria nem ser votada. A conselheira **Dora Whitaker** chamou a atenção para a necessidade de inserção urbanística e paisagística do empreendimento. O conselheiro **Alberto Epifani** chamou a atenção para a questão do viário, considerando-se também o acesso ferroviário. O **Secretário-Executivo**, percebendo que a maioria era a favor de que se fizesse uma nova reunião da CT, para finalizar a análise completa do Plano, anunciou que ela seria feita. E perguntou se, uma vez enviados os mapas que faltaram, a CT poderia ser re-convocada sem esperar-se pela realização das eventuais audiências públicas solicitadas. Cinco (5) conselheiros foram favoráveis, três (3) votaram contra e um (1) se absteve. Declarou, então, que completaria o Plano com o arquivo sobre os mapas e convocaria a CT tão logo a agenda permitisse. Passou-se ao segundo item da pauta, qual seja, apreciação do Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA do empreendimento **Implantação de Nova Infra-Estrutura do Aeroporto de São José dos Campos**, de responsabilidade da Infraero. **Ana Cristina Queiroz**, Gerente de Meio Ambiente da Infraero, apresentou o projeto e o respectivo plano de trabalho, destacando: 1) que o processo de licenciamento do empreendimento iniciou-se em 2006, quando a Infraero protocolou consulta à SMA para obtenção da licença prévia para implantação da nova estrutura prevista pelo Plano Diretor para o Aeroporto de São José dos Campos-Professor Urbano Ernesto Stumpf, e a SMA exigiu, inicialmente, a apresentação de um Relatório Ambiental Preliminar-RAP; 2) que, entretanto, a Infraero solicitou a revisão dessa determinação, com base na Resolução Conama 1/86, e sugeriu a apresentação de EIA/RIMA. Em abril de 2007, a SMA solicitou a apresentação do Plano de Trabalho visando à elaboração do termo de referência para elaboração do EIA/RIMA; 3) que os estudos irão contemplar as informações gerais, a caracterização do empreendimento, incluindo estudos das alternativas de localização e tecnológicas, a caracterização operacional futura e das intervenções previstas, o diagnóstico ambiental, a análise de riscos, a avaliação dos impactos ambientais, ações e medidas de mitigação, planos e programas ambientais, conclusões e recomendações; 4) que será elaborado diagnóstico completo da área de influência do aeroporto, com descrição e análise dos fatores ambientais e suas interações, considerando-se os meios físico, biótico e sócio-econômico. Passou-se à discussão. O conselheiro **Mauro Wilken** declarou: 1) que a região do Vale do Paraíba era reconhecidamente saturada em virtude das emissões de poluentes na atmosfera, e que propunha fosse realizado um estudo sobre a conurbação regional das cidades do Vale, abordando a alteração da qualidade do ar, e que este estudo poderia utilizar como subsídio os relatórios sobre a qualidade do ar emitidos pela própria Cetesb; 2) que lhe causava apreensão o fato de que, com a ampliação desse aeroporto, seria aumentada a quantidade de vôos, decolagens e pousos, e era preciso que o DAIA considerasse no termo de referência que a localização desse equipamento era vizinha da Refinaria Revap, da Petrobrás, ou seja, haveria um grande aeroporto ao lado de uma refinaria de petróleo, na qual ficavam estocados tambores com combustíveis; 3) que fosse obtido com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER estudo sobre o tráfego nas estradas da região, pois atualmente se verificavam picos de congestionamentos de 5 a 6 quilômetros de extensão, devido ao crescimento do número de indústrias e empresas na região de São José dos Campos; 4) que, em decorrência do porte do empreendimento, solicitava fossem realizadas audiências públicas nas cidades de São José dos Campos, Jacareí e Caçapava. O conselheiro **Carlos Bocuhy** destacou que, na audiência pública realizada recentemente pelo município de São Paulo sobre o Aeroporto de Congonhas, foi apresentado um documento intitulado “Contribuições da Sociedade Civil para o Termo de Referência do Aeroporto de Congonhas”, que contou com a participação de três especialistas, que igualmente participaram daquela audiência pública, e tudo que foi colocado pela sociedade civil se encontra nele sistematizado. Esse documento foi enviado à Prefeitura de São Paulo, com objetivo de subsidiar o termo de referência, e seria interessante que o DAIA e a Infraero o considerassem como um norteador das discussões, pois se tratava de um dos mais importantes documentos já produzidos por um processo de discussão pública. E, como nada mais foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.