

Incógnita no ar

Categories : [Reportagens](#)

Localizado na zona sul de São Paulo, no bairro residencial do Campo Belo, o Aeroporto Internacional de Congonhas é polêmico por motivos óbvios. Incomoda moradores da região e dos arredores por causa dos ruídos de aviões, do aumento do número de veículos que circulam na área e, conseqüentemente, junto às emissões de poluentes das aeronaves, do ar mais insalubre. **O Eco** quis saber qual era a contribuição direta do aeroporto para a qualidade do ar na região, mas as únicas pesquisas realizadas são as [medições anuais da Cetesb – Companhia de Tecnologia de Saneamento Básico](#), que não distinguem as emissões de poluentes produzidos dentro e fora do aeroporto. A boa nova é que em novembro do ano passado foi aprovado pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente o termo de referência que irá nortear a produção de um Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) para o aeroporto, construído em 1939, muito antes da criação das leis ambientais brasileiras.

Segundo Volf Steinbaum, assessor da secretaria do Verde, o controle das emissões das aeronaves nas aterrissagens e decolagens por meio de aparelhos de medição é uma das exigências do termo. “Em outros aeroportos do mundo isso já acontece. Não só pode como deve ser implantado por aqui”, afirma. Emissões acima dos limites permitidos resultariam em multa às empresas aéreas. Ana Cristina Queiroz, gerente de meio ambiente da Infraero - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, diz que não existe nenhuma pesquisa específica sobre Congonhas, mas que com o termo ações serão aperfeiçoadas.

Estudos sobre poluição do ar estão sendo feitos pela COPPE-UFRJ, mas por enquanto pesquisas realizadas nos aeroportos Santos Dumont e Galeão, no Rio de Janeiro, são usadas como modelos para os demais aeroportos. “O que temos visto é que as emissões não estão ferindo [padrões de qualidade do ar estabelecidos pelo CONAMA](#)”, afirma Queiroz.

Dados do paper “A contribuição dos aeroportos à qualidade de ar em grandes cidades”, apresentado em julho de 2006 na [conferência Ar Limpo para América Latina](#), mostram alguns dos resultados obtidos no Santos Dumont com relação aos gases de exaustão de motores e dos materiais particulados (MP) – todos tóxicos. Foram medidos os níveis de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), materiais particulados e óxido de nitrogênio (NOx) dentro e fora do aeroporto e constataram que apenas as emissões de NOx – precursor do ozônio e gás de efeito estufa – foram superiores no interior. No entanto, apesar do tráfego de veículos dentro do aeroporto ser inferior ao externo, suas emissões de NOx, CO e materiais particulados são muito altas e, justamente por serem internas, os autores do *paper* afirmam: podem ser controladas pela Infraero.

Os autores, Suzana Kahn Ribeiro, professora do [Programa de Engenharia de Transportes](#), e André Felipe Simões e Carolina Burle Schmidt Dubeux, pesquisadores do [Programa de Planejamento Energético e Ambiental](#), todos da COPPE, alertam ainda que a localização privilegiada do aeroporto do Rio é o fator mais importante na dispersão de poluentes. “Fato é que não foi verificada uma significativa concentração de poluentes atmosféricos nas imediações e mesmo no interior do aeroporto”, afirmam. No caso de Congonhas, apontam que a dispersão não é tão favorecida quanto nos aeroportos do Rio. Além da localização, a qualidade do ar e o impacto na atmosfera dependem tanto da composição e do volume das emissões vindas de fontes internas e externas como dos mecanismos naturais de dispersão - ventos, variações de temperatura e graus de estabilidade meteorológica. Ou seja: a margem de erro, se comparada a poluição atmosférica do Santos Dumont e de Congonhas, pode ser alta.

De acordo com Ana Cristina, desde que a Infraero implantou o [Sistema de Gestão Ambiental](#) ela também começou a buscar convênios com universidades para avaliar ações operacionais que poderiam reduzir os impactos gerados pelo movimento interno dos aeroportos – uma vez que os externos são de responsabilidade das prefeituras. O próximo passo referente a Congonhas é a abertura de licitação para a produção do EIA-RIMA. Desde 2002 a Infraero conversa com a Secretaria do Verde sobre o licenciamento ambiental do aeroporto e recentemente chegaram a um consenso.

O problema, segundo a gerente de meio ambiente, é a falta de uma legislação específica para o licenciamento de aeroportos com foco nas suas características. Em dezembro de 2005 a secretaria pediu a Infraero um termo de referência que subsidiasse a elaboração do EIA-RIMA e, depois de revisões e pedidos de ajuste, o termo foi aprovado. Diagnósticos das áreas de influência diretas e indiretas, dentre eles a qualidade do ar, fazem parte do termo, assim como análises das fontes de emissões atmosféricas e a produção de um inventário que possibilite a aplicação de medidas compensatórias, como o seqüestro de carbono. As estimativas da Infraero são de que o processo de licitação dure de três a seis meses e, em seguida, a produção do EIA-RIMA leve de cinco a seis meses para ficar pronto.