

Campinas, 27 de abril de 2009

Exmo. Sr.
Dr. José Francisco Kerr Saraiva
D.D. Secretário Municipal de Saúde
Av. Anchieta, 200 – 11º andar

Prezado Secretário,

Tendo em vista a propalada ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos cujo decreto de desapropriação já foi assinado pelo Sr. Prefeito Hélio de Oliveira Santos, levando-se ainda em conta as discussões acerca do EIA-RIMA e os dados apresentados pela INFRAERO no mesmo, e, portadores, sobretudo, de imensa preocupação com os impactos na saúde pública que esse mega-empreendimento trará para a população de Campinas, nós, representantes da Sociedade Civil, vimos, pela presente, apresentar algumas considerações e indagações para as quais solicitamos respostas e a intermediação dessa Secretaria Municipal de Saúde, devido às graves conseqüências para a saúde da população que se antevê num horizonte não muito distante. Outrossim, informamos que estes questionamentos também serão enviados e protocolizados junto à CEE – Comissão Especial de Estudos sobre os impactos da ampliação de Viracopos, da Câmara Municipal de Campinas e também encaminhados ao Ministério Público Federal para conhecimento e providências, bem como divulgados para a imprensa para acompanhamento.

Dos Antecedentes Legais

O termo “Saúde ambiental” foi definido pela Organização Mundial de Saúde como aquele que abarca aspectos de saúde e enfermidades humanas determinados por fatores ambientais. Também se refere à teoria e à prática da avaliação e do controle dos fatores ambientais que possam afetar a saúde.

A Lei de Política Nacional do Meio Ambiente – Lei 6.938 de 31 de agosto de 1981 – conceitua meio ambiente como:

“conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas” (artigo 3º, I).

O meio ambiente abrange a vida em todas as suas formas, inclusive a vida humana. A saúde é uma das condições que permite, abriga e rege a vida humana.

Interessa novamente mencionar a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente ao conceituar “poluição”:

“Poluição – a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

- a) prejudiquem a saúde (...)
- d) afetem as condições (...) sanitárias do meio ambiente” (art. 3º, III).

O primeiro valor ambiental mencionado pela Lei é a “saúde”. No plano legal, nunca se duvidou da imprescindível ligação entre o meio ambiente e a saúde.

Resolução nº 001/1986 CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente, define “impacto ambiental” como:

“qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetem:
I - a saúde (...).”

A expressão “meio ambiente” consta da Constituição Federal, em diversos artigos, como nos artigos 5º, LXXIII (ação popular), 23 e 24 (competência), art. 129, III (função institucional do Ministério Público), art. 170 (ordem econômica), art. 200, VIII (competência do sistema único de saúde) e 225.

“Saúde ambiental é a área da saúde pública que afeta o conhecimento científico e a formulação de políticas públicas relacionadas à interação entre a saúde humana e os fatores do meio ambiente natural e antrópico que a determinam, condicionam e influenciam, com vistas a melhorar a qualidade de vida do ser humano, resguardando sua sustentabilidade”.

“Entre esses fatores ambientais, incluem-se a qualidade da água para o consumo humano; a contaminação do ar nas aglomerações humanas; a poluição sonora e as radiações ionizantes e não ionizantes; a contaminação dos solos; vetores, reservatórios e hospedeiros; animais peçonhentos; desastres; acidentes com produtos perigosos, substâncias químicas e o ambiente de trabalho”.

O conceito acima abre um leque para atuações do Ministério da Saúde em várias áreas, sem açambarcar áreas do Ministério do Meio Ambiente. Não se subtrai nada de ninguém, pelo contrário, há uma soma e uma multiplicação de serviços públicos em prol do bem comum, da saúde de todos.

As competências da ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária são preservadas. De acordo com a Lei 9.782, de 26/1/1999, essa agência tem o controle sanitário da produção e comercialização dos produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária e o controle dos portos, aeroportos e fronteiras (art.6º). Em onze incisos do art. 8º estão mencionados os bens e produtos submetidos à ANVISA para controle e fiscalização sanitária.

Constituição Estadual de São Paulo

Art. 191 – O Estado e os Municípios providenciarão, com a participação da coletividade, a preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural, artificial, do trabalho, atendidas as peculiaridades regionais e locais e em harmonia com o desenvolvimento social e econômico.

Art. 192 - A execução de obras, atividades, processos produtivos e empreendimentos e a exploração de recursos naturais de qualquer espécie, quer pelo setor público, quer pelo privado, serão admitidas se houver resguardo do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Art. 193 - O Estado, mediante lei, criará um sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais para organizar, coordenar e integrar

as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, assegurada a participação da coletividade, com o fim de:

IV - realizar periodicamente auditorias nos sistemas de controle de poluição e de atividades potencialmente poluidoras;

V - informar a população sobre os níveis de poluição, a qualidade do meio ambiente, as situações de risco de acidentes, a presença de substâncias potencialmente nocivas à saúde, na água potável e nos alimentos, bem como os resultados das monitoragens e auditorias a que se refere o inciso IV deste artigo;

“As dimensões da justiça social, dos direitos humanos e da ética da saúde podem ajudar-nos a compreender que um investimento na saúde é um investimento nas pessoas, o bem mais importante que a sociedade possa ter. Este comportamento é o melhor investimento para o futuro. A saúde transformou-se num “a priori” indispensável para o bem-estar individual e social, da mesma forma que a paz é um “a priori” para o bem-estar das nações. A saúde é um indicador do sucesso das políticas socioeconômicas, um fator predominante do progresso das civilizações. Investir na saúde é investir no capital humano e no futuro da democracia”¹.

Imprescindível também se torna invocar-se aqui um dos princípios fundamentais do Direito Ambiental – **O PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO** – através do Princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento:

“Com o fim de proteger o meio ambiente, O PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental”.

Em 1998, a Declaração de Wingspread define, com clareza, o Princípio da Precaução como sendo:

“(…) Portanto, faz-se necessário implantar o PRINCÍPIO DE PRECAUÇÃO quando uma atividade representa ameaças de danos à saúde humana ou ao meio ambiente; medidas de precaução devem ser tomadas mesmo se as relações de causa e efeito não forem plenamente estabelecidas cientificamente”.

“Neste contexto, ao proponente de uma atividade, e não ao público, deve caber o ônus da prova”.

“O processo de aplicação do PRINCÍPIO DE PRECAUÇÃO deve ser aberto, informado e democrático, com a participação das partes potencialmente afetadas. Deve também promover um exame de todo o espectro de alternativas, inclusive a da não-ação”².

¹ Paulo Affonso Leme Machado - De Piracicaba para Brasília, 27 de janeiro de 2004.

² Em 1992 a UNCED - Conferência sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, Rio/92, cria a AGENDA 21 e o PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO.

Dos Fatos

Senhor Secretário, toda alteração ambiental repercute diretamente na Saúde Pública. O incremento do transporte aéreo representa mudanças ambientais proporcionais à sua intensidade. A poluição atmosférica e os danos sonoros produzidos pelo transporte aéreo surgem como um problema ambiental e de Saúde Pública reconhecido internacionalmente pelas autoridades sanitárias, conforme relatórios científicos publicados e disponíveis ao acesso público.

O Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo RIMA apresentados pela INFRAERO, elaborados a partir do Plano Diretor de Viracopos, trazem em seu relatório de Impacto Ambiental apenas poucos e curtos parágrafos sobre o grande aporte das fontes de poluição atmosférica, além das atividades do aeroporto, das rodovias e do parque industrial. O RIMA minimiza de forma irresponsável a emissão altíssima de poluentes, já comprovada pela movimentação das aeronaves e seus afins que são, a saber:

- Emissões de poluentes resultantes do taxiamento das aeronaves
- Emissões de fontes internas dos aeroportos, tais como as de veículos auxiliares
- Emissões geradas pelo recebimento e entrega de combustível, especialmente de hidrocarbonetos, através de evaporação e perda natural
- Emissões geradas pelo combustível utilizado para aquecer, iluminar etc.
- Emissões devido à construção e manutenção de vias de acesso aos aeroportos
- Emissões altas durante os processos de decolagem e aterrissagem. Sob tais circunstâncias ocorre geração em grande quantidade de poluentes extremamente danosos ao solo, à água e à saúde humana.

Dos Ruídos

O ruído produzido por aeronaves é causa dos maiores impactos ambientais e sociais que atingem diretamente as comunidades (Berglund and Lindvall, 1995). Os efeitos danosos à Saúde Pública que advém da exposição ao ruído dos aviões incluem enfermidades cardiovasculares, deterioração da audição e da capacidade de comunicação, especialmente os efeitos psicológicos dessa perda, distúrbios do barulho-induzido sobre o sono, causador de irritabilidade (alterações do sistema nervoso) nas comunidades (Berglund and Lindvall, 1995), resumidamente. Efeitos secundários incluem também um aumento do risco de acidentes.

Segundo o RIMA, sobre os Níveis dos Ruídos foram realizadas medições em seis pontos da Área de Influência, todos no período diurno, e o mesmo atesta: *os níveis sonoros são atualmente compatíveis com as respectivas ocupações, indicando tratar-se de receptores sensíveis a novas fontes sonoras (sic!), sem que nenhum prognóstico relativo à Saúde Pública desse intenso impacto na bacia aérea tenha sido efetuado, mesmo diante de previsões médias para 2025 de 568.869 aeronaves/ano e 17.148 cargueiros/ano.*

Do Tráfego Terrestre

A área de influência de um sistema aeroportuário é muito extensa. No caso do Aeroporto de Viracopos, com uma expectativa futura da INFRAERO (EIA-RIMA) para uma média de 61 milhões de passageiros/ano,

indubitavelmente será afetado o tráfego rodoviário de Campinas e seu entorno de forma severa, o que também não foi mensurado pelos estudos, mas já estudado em outros aeroportos.

Dependendo da concentração e do tipo dos poluentes, as dispersões podem alcançar até dez quilômetros quadrados. Assim, o fluxo de tráfego gerado pelo sistema aeroportuário (que inclui estacionamento e o aumento na circulação de veículos na área de influência do aeroporto), pode interferir na qualidade do ar mais do que as emissões oriundas da área interna do sítio aeroportuário.

Portanto, senhor Secretário, o aeroporto, sendo um PGV - Pólo Gerador de Viagens, influenciará também a qualidade do ar de toda a região, devido ao incremento do fluxo de tráfego terrestre.

Dos Poluentes

Os motores de avião emitem gases poluentes, entre eles: óxidos de nitrogênio (NOx); monóxido de carbono (CO); hidrocarbonetos diversos (CxHy) ou compostos orgânicos voláteis: COV; dióxido de enxofre (SO₂) e partículas sólidas, conforme comprovado e de conhecimento geral. Emitem também dióxido de carbono (CO₂) e vapor d'água.

O monóxido de carbono é um veneno para a hemoglobina, pois impede a troca gasosa pulmonar. Os óxidos de nitrogênio e de enxofre são gases altamente irritantes para as vias respiratórias. Os óxidos de nitrogênio se transformam, sob a influência dos raios ultravioletas do sol, em ozônio (O₃) e este tem poder oxidante e irritante dos pulmões. Quando a atmosfera se apresenta mais estagnada e a insolação é intensa, a concentração de ozônio aumenta fortemente e causa problemas respiratórios. Os hidrocarbonetos não queimados e as partículas sólidas emitidos pelos motores de avião são comprovadamente cancerígenos (Fonte: STNA, Serviço Técnico da Navegação Aérea, FRANÇA, junho de 2003).

Considerando que a poluição atmosférica por emissão de poluentes em Campinas tem alcançado atualmente índices comparáveis aos de locais extremamente degradados na América Latina, como a Região Metropolitana de São Paulo e a capital do Chile, Santiago (conforme pesquisa realizada na Faculdade de Engenharia Civil - FEC da Unicamp, 2003, e outras), e ultrapassa, em muitos momentos, os limites permitidos pela legislação da CETESB, e, ademais, a cidade já sofre o impacto significativo do zinco, do níquel e do cromo nas amostras de material em suspensão apresentadas pela pesquisa mencionada, pergunta-se:

Dos Questionamentos

1. Sendo a exigência de estudos aprofundados, pareceres técnicos objetivos e isentos uma condição fundamental em qualquer governo sério e responsável: quais os estudos sobre a poluição atmosférica já existente naquela região e em toda a cidade de Campinas, e sobre aquela que se pretende acumular com a colossal ampliação aeroportuária proposta, considerando os dados resultantes das análises internacionais cientificamente comprovadas, que foram realizados pelo município de Campinas ou pela INFRAERO a fim de garantir a segurança necessária à Saúde Pública?

2. Uma vez que a Lei responsabiliza os governantes pela qualidade de saúde da população: quais são os custos que a INFRAERO e os Governos Municipal, Estadual e Federal, responsáveis pelo projeto em referência, prognosticam para os cuidados e tratamentos da saúde da população que advirão com a implantação, término e concomitante entrada em operação da mega-ampliação aeroportuária campineira?
3. Todo aumento do tráfego aéreo significa também aumento do tráfego terrestre proporcional, conforme relatórios internacionais publicados. Onde se encontram os estudos abrangentes realizados sobre mais esse grave componente de poluição do ar que virá embutido no pacote da ampliação aeroportuária pretendida para Viracopos? Quais os prognósticos para a emissão de poluentes em vias terrestres a partir da elevação do volume de trânsito em decorrência da ampliação do Aeroporto de Viracopos?
4. Na Suíça, para o óxido de nitrogênio, o valor limite horário e diário é de 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; para o dióxido de enxofre o valor limite horário e diário é de 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Quais são os parâmetros brasileiros para esses gases que devem ser obrigatoriamente respeitados?
5. Quais são os estudos realizados a respeito dos dados referentes aos gases acima com relação ao futuro movimento e número de aeronaves na ampliação aeroportuária campineira proposta?
6. Como será realizado o controle das aeronaves com relação à vida útil e manutenção das mesmas uma vez que esses fatores interferem consideravelmente na quantidade de poluentes emitidos? E também na segurança contra acidentes da população sobrevoada?
7. Quando a atmosfera se apresenta mais estagnada e a insolação é intensa, a concentração de ozônio aumenta fortemente e causa problemas respiratórios de acordo com pesquisas científicas internacionais. Quais foram os estudos realizados e os resultados seguros e comprovados obtidos com relação à insolação verificada atualmente em Campinas e região, bem como sobre a produção de ozônio O_3 resultante do fator insolação sobre o óxido de nitrogênio durante todo o ano? Qual o prognóstico desse fator supracitado para a ocasião do término de implantação do projeto aeroportuário em questão considerando-se o número e o movimento de aeronaves previstas?
8. Diante da exigência de responsabilidade pelos impactos à saúde das populações próximas ao sítio aeroportuário, quais os cuidados e prevenções que serão adotados por meio de programas específicos a fim de garantir a qualidade respiratória dos moradores de Campinas e cidades circunvizinhas mais atingidas? Qual o prognóstico desse fator para a ocasião do término de implantação do projeto aeroportuário em questão considerando-se o número e o movimento de aeronaves previstas?
9. Ao final da ampliação proposta, qual o número previsto de decolagens, aterrissagens e vôos sobre a população campineira e das cidades vizinhas de aeronaves a 1000, 2000 e 3000 metros a cada hora? Esses dados precisam ficar claros em face do comprometimento agravado da Saúde Pública causado pelo exacerbado nível de poluição sonora e atmosférica das aeronaves nessas respectivas altitudes, conforme dados comprovados em estudos internacionalmente realizados.
10. Que estudos estão sendo realizados para avaliar os riscos de quedas de aeronaves, ou segurança da população sobrevoada, relacionados à densidade

populacional das áreas mais próximas aos corredores de decolagem e aterrissagem de Campinas e cidades circunvizinhas, bem como de toda a população sobrevoada nas rotas que serão estabelecidas? Incluindo-se nesta questão também a queda de partes de aeronaves como não raro ocorre. Como a cidade está se preparando para esses atendimentos médicos emergenciais?

11. Acidentes com produtos perigosos - problemas ambientais decorrentes de acidentes/ incidentes com aeronaves envolvendo mercadorias perigosas e procedimentos de emergência, tais como: produtos radioativos, inflamáveis, corrosivos, tóxicos, atos de bioterrorismo e outros. A destinação final do material recolhido requer maior cuidado, o local estabelecido para recolhimento e guarda do material no Plano emergencial apresentado pela Infraero não é apropriado, e não existe um procedimento específico para a destinação final desses produtos no município, nem lugar específico para colocação desses materiais, existe alguma perspectiva para construção deste abrigo?
12. As modificações no ambiente decorrentes da ampliação do aeroporto, principalmente pelas migrações relacionadas à obra e pela intensa movimentação de passageiros favorecem a propagação de endemias como a meningite, herpes, sarampo, hepatite, entre outras, e até mesmo de pandemias como as gripes aviárias e suínas. Como o município está se preparando para lidar com o aumento dessas doenças que trazem grandes transtornos a saúde pública?
13. Os programas de controle de endemias, zoonoses, doenças infecto-contagiosas e doenças sexualmente transmissíveis, estão cientes da dimensão desse empreendimento e suas conseqüências para a saúde pública?
14. Diante da elevação do risco de acidentes, como Campinas suprirá a necessidade de atendimento médico e hospitalar especializado para queimados, contaminação com produtos químicos, dispersão de vírus e outros aos quais a colossal ampliação aeroportuária proposta exporá a cidade?

Esses questionamentos estão sendo encaminhados à Secretaria de Saúde do Município de Campinas por representarem alguns dos elementos diretamente relacionados às questões médicas e sanitárias que precisam ser do total conhecimento, preocupação e controle desse órgão público, a fim de que o mesmo possa assegurar e garantir a cada munícipe, e à coletividade em geral, que suas condições atuais de saúde e de vida não serão doravante fragilizadas, comprometidas e agravadas em face do gigantesco empreendimento público aeroportuário em vias de ser implantado na cidade de Campinas.

Em virtude da importância do assunto, e tendo ciência das respectivas atribuições das diversas esferas governamentais envolvidas com o empreendimento, solicitamos a essa Secretaria que agende uma reunião com o pessoal técnico responsável da ANVISA para que possamos nos inteirar das providências que também deverão estar sendo tomadas por aquele órgão, bem como externarmos nossas preocupações.

Sendo o que nos cabe para o momento, ficamos no aguardo de sua manifestação.

Atenciosamente,

Elizabetha Novak
Associação de Moradores dos Bairros do Entorno de Viracopos

Eneida Ramalho de Paula
Geógrafa

Valdomiro Sérgio Tivelli
Associação de Moradores do Bairro Friburgo

José Ming
Fazenda Estiva

Márcia Corrêa
Associação Protetora da Diversidade das Espécies – PROESP

Jeffer Castelo Branco
Associação de Combate aos Poluentes - ACPO

José Luiz Muller
Instituto Jequitibá

Hélio Shimizu
Associação de Desenvolvimento Sustentável do Jd. Santa Genebra

Mayla Yara Porto
Representante Macrozona 04 – Comdema

Victor Petrucci
Representante Macrozona 02 – Comdema

Ângela Podolsky
Representante Macrozona 01 – Comdema

Ney Hoffmann
Arquiteto

Raquel Gouvêa
SOS Mata de Santa Genebra – Mobilização da Sociedade

Antonio Marco Rasteiro
ATESQ - Associação dos Trabalhadores Expostos a Substâncias Químicas

Dionete Santin
Representante Unicamp – Comdema

Deise Mara Nascimento
Instituto Árvore da Vida

Roseli B. Torres
Representante Instituto Agrônômico de Campinas - Comdema

Endereço para contato:

Associação Protetora da Diversidade das Espécies - PROESP
Rua Alfredo Gomes Julio, 160 – Campinas/SP
CEP 13098-168

Bibliografia citada

BERGLUND, B. and LINDVALL, T. (1995). *Community Noise*, Centre for Sensory Research, Stockholm, Sweden.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. *Direito Ambiental Brasileiro*. São Paulo: Malheiros Ed. 11ª ed.– 147. 2003.

RIBEIRO, Suzana. *A influência de aeroportos na qualidade de ar em grandes cidades*. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 2007.

Sites Consultados

<http://www.acpo.org.br/principal.php>

<http://www.advocnar.fr>

<http://www.revistapesquisa.fapesp.br/?art=1405&bd=1&pg=1&lg=>

<http://ufcna.com/pollutions.html>

<http://ufcna.net/SEI-Aviation-Report.pdf>

http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/ju/abril2003/ju210pg03.html

http://w3.atmo-lsace.net/docs/pdf/Bilans/Reportair/Thema/Euroairport_Reportair10.pdf

http://www.mbcursos.com.br/edicao03_suzana.htm