

O ESTADO DE S.PAULO

Sábado, 8 setembro de 2007

VIDA&

Indefinição de agência do petróleo atrasa corte de enxofre no diesel

Para entrar em vigor, ANP deve detalhar como será o combustível; medida pode evitar morte por doença respiratória

Cristina Amorim

Uma significativa redução na taxa de enxofre no diesel brasileiro a partir de 2009, com potencial de evitar centenas de mortes por ano, vai atrasar porque a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ainda não indicou o caminho a ser seguido pelo setor. Segundo especialistas ouvidos pelo Estado, serão necessários três anos a partir da declaração da ANP para que sistemas de produção, distribuição e consumo atuais sejam adaptados e entrem em operação.

O enxofre é o principal componente do material particulado fino, resultado da queima do óleo diesel que movimentam grandes veículos, especialmente caminhões. É relacionado ao aumento do risco de câncer e também um importante gatilho de uma série de doenças cardiovasculares e respiratórias, que atacam milhares de pessoas em zonas urbanas.

Na Europa, a concentração permitida é de 10 a 50 partes por milhão (ppm). Em 2009, será de 10 ppm. No Brasil, varia hoje entre 500 ppm, no combustível comercializado em Belo Horizonte, Rio, São Paulo e outros 234 municípios. A taxa é de 2.000 ppm nas mais de 5.300 cidades restantes.

O diesel comercializado no País deve apresentar uma concentração máxima de 50 ppm de enxofre a partir de janeiro de 2009, como os padrões

européus vigentes. O corte foi definido em 2002 na Resolução 315 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama), dentro do programa de controle da poluição do ar.

O Movimento Nossa São Paulo: Outra Cidade organiza um ato público na quarta-feira para pedir que o prazo dado pelo Conama seja cumprido.

AJUSTE

Para entrar em vigor, a ANP precisa detalhar como será o novo combustível - composição, volatilidade, fluidez e combustão. Enquanto isso não ocorre, o setor fica de braços cruzados. As especificações são esperadas para outubro, cinco anos depois de o Conama sair com o cronograma. Em resposta por e-mail, a agência não cita datas: “A ANP está atuando em conjunto com o grupo de trabalho formado pelo governo para adoção das medidas necessárias, no mais curto prazo possível, visando à comercialização do óleo diesel com 50 ppm de enxofre, cuja especificação já foi elaborada pela agência e está em processo de aprovação.”

A indústria de motores e sistemas de pós-tratamento, montadoras, distribuidores e produtores estudam formas, prazos e custos para implementar a mudança. “Deveria ter sido publicada três anos antes (no ano passado) para garantir que o prazo fosse cumprido”, diz Luis Afonso Pasquotto, diretor da Associação de Engenharia Automotiva.

Algumas empresas estudam implantar modelos europeus nos novos motores e veículos produzidos no País, a fim de seguir as especificações. Mas não basta ter a tecnologia disponível. “No Brasil, há ciclos de produção diferentes; o motor é submetido a cargas maiores. Ajustes precisam ser feitos. Mas, no final, o que se coloca é o equilíbrio entre as questões econômicas e ambientais.”

A produção está a cargo da Petrobrás; apenas 10% do diesel consumido é importado. Pasquotto afirma que a estatal anunciou que teria dificuldades para cumprir o prazo e que trabalha com um cronograma diferente do que determina o Conama. A empresa foi contatada pela reportagem na quarta-feira e não respondeu ao pedido de

entrevista.

“Os postos têm condição de distribuir o novo diesel com um pouquinho de boa vontade”, diz Homero Carvalho, gerente da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), que debate o assunto com o governo federal desde 2004. “Quanto mais enxofre a gente tira, menos fumaça preta sai, em caminhões novos e nos velhinhos também”, diz. “É preciso adequar a refinaria para retirar o enxofre do diesel.”

IRRITANTE

A relação entre poluição do ar e problemas respiratórios é indiscutível e o material particulado fino é um dos principais causadores das doenças (leia ao lado). O enxofre é um poderoso irritante das vias respiratórias. Quando inalado, provoca o sistema mucociliar, que faz a defesa do corpo contra invasores que vêm com o ar, a trabalhar demais. O sistema sofre um stress e perde eficiência, abrindo o flanco. O poluente entra então em contato com a mucosa, sofre uma reação química e inflama os brônquios.

A bronquite pode desencadear um efeito em cascata e afetar o sistema cardiovascular. “Tudo passa pela inflamação dos brônquios”, explica o médico Luiz Alberto Amador Pereira, pesquisador do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. A redução da poluição tem efeito benéfico quase imediato na saúde humana.

“O custo de uma morte prematura é de US\$ 500 mil por vida. O Brasil perde US\$ 3 bilhões por ano. Vale a pena reduzir o enxofre”, afirma Pereira.