

Finalmente diesel menos poluente chega ao mercado

Categories : [Outras Vias](#)

Desde 1º de janeiro de 2013, os postos de combustível das principais cidades brasileiras estão obrigados a comercializar o diesel S10, cuja emissão de enxofre na queima é de 10 partes por milhão (ppm), no lugar do diesel S50, com 50 partes por milhão (ppm). Falando em bom português, os moradores de centros urbanos podem respirar mais aliviados porque trata-se de uma versão menos poluente do combustível. Não é pouca coisa. Respirar enxofre pode provocar câncer de pulmão entre outros problemas de saúde. Rins e fígado também podem ser afetados.

Foto: [Marcos Paulo Dias/Blog do Míton Jung - Creative Commons](#)

A notícia é boa, mas é o resultado final de um processo marcado por um atraso que representa incontáveis vidas perdidas. A venda do diesel S50, conforme [resolução 315 publicada em 2002 pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente \(Conama\)](#), deveria ser obrigatória desde 1º de janeiro de 2009, mas só foi implementada em janeiro de 2012. Se o cronograma tivesse sido seguido a risca, o S10 poderia ter entrado em vigor já no ano passado, conforme proposto pelo então ministro do Meio Ambiente Carlos Minc. Em meio a [disputas políticas acompanhadas de perto pelo site \(\(o\)\) eco na época](#), incluindo jogo de empurra-empurra de responsabilidades entre a Agência Nacional do Petróleo (ANP), a Petrobras, e o Governo Federal, os limites demoraram para sair do papel. Os avanços só aconteceram após o Ministério Público Federal entrar com ação na Justiça cobrando providências, e representantes da sociedade civil e ambientalistas terem feito pressão intensa cobrando que as regras fossem cumpridas.

A demora indecente das autoridades brasileiras em regular a venda de um combustível cujas emissões estão relacionadas a graves problemas de saúde contrasta com medidas tomadas neste sentido no exterior. No Japão, por exemplo, o limite S10 foi estabelecido em 2007, sendo que, desde pelo menos 2005, as indústrias petrolíferas do país voluntariamente já haviam substituído o combustível pela versão menos poluente em quase todo o país.

No Brasil, apesar da evolução nas cidades, nas estradas segue permitida a comercialização do diesel S1800 até 1º de janeiro de 2014, quando ele será substituído pelo S500. Não, não é um erro de digitação, a versão atual sendo queimada nas estradas e municípios do interior é 180 vezes mais poluente que a das cidades. E mesmo a versão S500 segue limites altíssimos que destoam dos que vêm sendo adotados no exterior. Entre os argumentos pela demora para mudanças e avanços estão custos e a dificuldade em fazer a substituição imediata em um país com infraestrutura rodoviária para transportes de cargas.

Tal aspecto faz com que o Brasil continue entre as áreas mais críticas (bege, amarelo e vermelho) no [mapa dos níveis de poluição por enxofre de diesel](#) (diesel fuel sulphur levels, em inglês) feito pelo Programa do Meio Ambiente das Nações Unidas:

* As cores se referem aos níveis de partes por milhão (ppm). Imagem: [Reprodução/UNEP](#)

Leia também

[Relatório em inglês sobre o tema publicado pelo Instituto Internacional de Pesquisa sobre Câncer da Organização Mundial de Saúde](#)

[A guerra do diesel mais limpo](#)

[Diesel para todos?](#)