O caso Fernando de Noronha: substituindo seis por meia dúzia?

**Emissão de poluentes para recarregar carros elétricos em Noronha pode se tornar equivalente a emissão de um carro a combustão, se mudanças não forem tomadas**

Por Luis Noal, acadêmico do 8º semestre de Jornalismo pela UNIPAMPA

O arquipélago brasileiro de Fernando de Noronha, pertencente ao estado de Pernambuco, no nordeste brasileiro, lançou em junho deste ano o projeto de lei batizado de Noronha Carbono Zero. Este, deve funcionar como um Decreto-Lei que deve proibir a entrada de carros que emitem dióxido de carbono, ou seja, veículos equipados com motores a gasolina, flex e diesel. Assinado pelo Governador de Pernambuco, Paulo Câmara, o projeto foi levado para a Assembléia Legislativa do Estado. De acordo com a diretrizes do projeto, nenhum carro a combustão pode entrar em Fernando de Noronha a partir do dia 10 de agosto de 2022, permitindo assim apenas a circulação. Já a partir de 2030, todos os carros de Noronha que usam combustíveis fósseis devem ser retirados, não afetando apenas embarcações, tratores, aeronaves e outros veículos automotores que não sejam de transporte.

Porém, o que poderia ser uma boa solução e um primeiro passo para a expansão da eletrificação no Brasil, pode se tornar um problema. Atualmente Fernando de Noronha é abastecida por uma termelétrica movida a diesel, que fornece aos pouco mais de três mil habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o IBGE, de 2017. A termelétrica movida a diesel é uma das poucas possibilidades que Noronha teve para geração de energia, principalmente pelas limitações geográficas. Até pouco tempo, 90% da energia do arquipélago vinha da Usina Termelétrica Tubarão, administrada pela Companhia Energética de Pernambuco (Celpe). Para abastecer a população noronhense é necessário o total de 450 mil litros de diesel por mês, números que chegam a 5,4 milhões de litros por ano. Desde a década de 1990, medidas estão sendo tomadas para diminuir o uso da usina termelétrica, com a implantação de duas turbinas eólicas, em parcerias com a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) com a Folkecenter, instituto de pesquisas dinamarquês, com a Celpe; e a RISØ NationalLaboratory, da Dinamarca, financiado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

“A agenda ambiental tem que ser uma prioridade em todos os países, em todos os estados. E, como sempre, Pernambuco sai na frente, antecipando-se a esse tema tão delicado. Ficamos felizes em decidir iniciar essa opção sustentável por Fernando de Noronha, um local paradisíaco, que tem todo um simbolismo nessa questão ambiental. Temos certeza que essa iniciativa vai se espalhar pelo Nordeste e para o restante do Brasil.”

*Paulo Câmara, Governador de Pernambuco, durante assinatura do Projeto Noronha Carbono Zero - 05/06/2019*

Durante a cerimônia de assinatura do projeto Noronha Carbono Zero, a Renault do Brasil fez uma parceria com a administração pública de Fernando de Noronha, doando seis carros elétricos, sendo três unidades do Zoe, duas do Twizy e uma do Kangoo Zero Emission. A administração ainda concedeu 130 autorizações ecológicas para os moradores do arquipélago poderem comprar automóveis ecologicamente corretos. Porém, a falta de energias limpas para fazer com que o projeto faça sentido, faz com que os carros elétricos, quando precisarem ser recarregados, emitam mais poluentes que um carro flex, por exemplo. Pegando um exemplo do Renault Zoe, que teve três unidades doadas pela Renault para Fernando de Noronha. Tendo em vista que usa bateria de 41 kW, de acordo com a revista Quatro Rodas, seria necessário o total de 143,5 gramas de CO2 na atmosfera (usando a usina termelétrica), dividindo o valor pela autonomia da bateria em quilômetros (300 km, no caso do Zoe), que daria 0,478 g/km de emissão. A exemplo do carro líder de vendas no Brasil, o Chevrolet Onix, equipado com o motor 1.0 8v Flex e com câmbio manual de 6 marchas, segundo dados do InMetro, emite 0,482 g/km, ou seja, apenas 0,004 g/km a mais que o elétrico.

Junte a isso o preço do Zoe no Brasil: R$ 149.900. Um Onix, na versão Joy, sai por R$ 47.690, ou seja, trocar um carro a combustão em Fernando de Noronha por um elétrico não faz muito sentido, ecologicamente falando, e pagando três vezes mais. As coisas só devem começar a se modificar quando algumas mudanças forem tomadas. A principal delas diz respeito a matriz energética de Noronha, que recebe investimentos desde o ano passado, com a ampliação de energia solar. Fruto de um investimento de R$ 6 milhões da Celpe e da ANEEL, foi criado um sistema inteligente que armazena energia mesmo sem a presença do sol (em momentos de instabilidade, com dias nublados, por exemplo), com duas usinas solares: Noronha 1 e Noronha 2. Com a instalação das células fotovoltaicas, a expectativa é que Fernando de Noronha desligue um dos quatro geradores da termelétrica movida a biodiesel. A energia solar deve responder por 20% da produção de energia e reduzir em cerca de 100 toneladas de CO2 na atmosfera por ano. No entanto, a usina termelétrica deve representar cerca de 70% da produção de energia e, apesar dos investimentos, Fernando de Noronha tem como meta zerar a emissão de carbono até 2030. No entanto, a partir de 2022, só carros elétricos terão acesso ao arquipélago e, sem investimentos para produção de energias limpas, recarregar um carro elétrico pode ser mais custoso para o meio ambiente que um carro movido à combustão. É, infelizmente, trocar seis por meia dúzia.