

Geoingegneria o scie chimiche; dite come volete, ma ci stanno avvelenando.

Parlare di questo argomento è diventato quasi noioso, eppure non ci fermiamo e continuiamo a sollevare la questione; ci pare semplicemente pazzesco che la popolazione accetti le decisioni folli di potenti interessati ai propri scopi e non agli abitanti del pianeta. Sappiamo che sull'argomento ci siano state anche alcune interrogazioni parlamentari, in Italia e anche a livello del parlamento europeo. I risultati ottenuti: zero.

Questo breve video sia di stimolo ai più pigri che non abbiano seguito alcuni post dedicati a questo argomento.

Abbiamo postato gli estratti di una [conferenza di un ricercatore tedesco, Dietrich Klinghardt](#) , e alcuni altri video, ultimamente di un dipendente aeroportuale che ha fatto un lavoro molto serio, completandolo con analisi chimiche, documentato [in un primo video](#) e [in un secondo](#).

Addirittura il nove novembre scorso abbiamo avuto una [ammissione sconvolgente del dottor Antonio Raschi](#), direttore dell'Istituto di Biometereologia del CNR di Firenze, che affermava essere in atto un esperimento planetario di controllo del clima.

Capiamo che molti non siano abituati a porsi domande e cosa una affermazione del genere potesse significare, ma a questo punto, se noi invece abbiamo capito, dovremmo cominciare a diffondere queste informazioni, pur a costo di essere presi per visionari. Anche se le immagini che vi proponiamo non lasciano molti dubbi sul fatto che, molto probabilmente, ci stanno avvelenando.

Fonte:

<https://www.youtube.com/watch?v=H4wa0a9MzG0&feature=youtu.be>

Scie chimiche in prima serata su "Porta a porta"

Una cosa del genere in Italia non era mai successa. Durante "Porta a porta", in prima serata, il responsabile dell'Istituto di Biometereologia del CNR di Firenze, il dottor Antonio Raschi, ammette il fatto che "Siamo al centro di un esperimento planetario (...) di cambiamento del clima".

Il giornalista Massimo Mazzucco ha chiamato il dottor Raschi per telefono, e qui riportiamo la conversazione avvenuta. Giudicate voi, ma a noi pare che ci siano palesi contraddizioni; da un lato il dottor Raschi che cerca di smentire e minimizzare ciò che ha detto in televisione, dall'altro Mazzucco che lascia la cosa un poco indefinita.

Crediamo che ambedue siano al corrente del fatto che [misurazioni di livelli di metalli presenti nell'acqua piovana, in acquedotti, sul terreno](#), siano già state fatte, da anni, e [siano dati assodati](#). Oltretutto, ultimamente, un tecnico di Malpensa ha evidenziato alcuni fatti incontrovertibili, come riportato dal nostro blog, [una prima volta](#) e [una seconda](#).

Forse Mazzucco non ha voluto imbarcarsi in una discussione per telefono, ma forse il dottor Raschi non ha potuto dire ciò che sapeva.

Sicuramente la questione della geoingegneria (il fenomeno delle irrorazioni di sostanze chimiche volte ad influenzare se non addirittura a gestire il clima) deve essere portata alla

conoscenza della popolazione, cosa che finora non è stata fatta.

La cosa interessante è che mentre pare che noi siamo qui a cercare di svelare realtà sconosciute, in realtà esista un documento proprio su questo progetto di controllo del clima, [AIR FORCE 2025](#) tradotto in italiano dal sito [nogeoringegneria.com](#)

Finalmente svelata la grandissima bufala delle scie chimiche

Da anni tutti i media in coro hanno dato spazio alla infantile teoria sulle scie chimiche ostinandosi a definirle semplicemente scie di condensazione, causate dalla differenza di temperatura fra i gas di scarico degli aerei, molto caldi, e la temperatura estremamente bassa dell'atmosfera.

Per anni tutti coloro che hanno parlato dell'argomento sono stati trattati come visionari e creduloni, mentre venivano ignorati studi scientifici, rilevazioni in quota e sul suolo della presenza di metalli pesanti, alluminio, cadmio, stronzio e di molecole addirittura non esistenti in natura. Gli acquedotti e le falde inquinate, coltivazioni contaminate e niente, «le scie chimiche sono solo vapore acqueo»...

Con questo secondo video pubblicato il 25 febbraio 2018 da TViVO, dopo [il primo video](#) che noi postammo il 3 marzo 2018, oramai alle scie di condensazione ci possono credere solo gli sprovveduti, oppure le persone che non sono a conoscenza di una serie di semplici dati, oramai alla portata di tutti, anche se accuratamente nascosti dal sistema di

(dis)informazione italiano – e non solo.

Il perché tutto ciò venga fatto è tutto un altro capitolo; una tesi, abbastanza plausibile, è peraltro [illustrata anche in questo blog](#).

Ma crediamo che il primo punto sia almeno arrivare alla consapevolezza che queste irrorazioni clandestine avvengano, e che noi, i nostri figli e i nostri nipoti ne siamo vittime.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=BW0jYl-bos>

La crisi in cui ci troviamo è falsa; quello che non ci dicono...

Un intervento molto stimolante di Giulietto Chiesa, pubblicato il 29 maggio del 2012 pochi mesi dopo la nomina di Mario Monti a capo del governo tecnico. Si possono non condividere alcuni punti di vista di Chiesa, soprattutto riguardanti la visuale sul riscaldamento del pianeta, aspetto ampiamente messo in discussione da numerosi scienziati, ma non si può fare a meno di riflettere su come sia strutturata l'Unione Europea, sul famigerato debito pubblico, probabilmente la più grande mistificazione che ci sia mai stata propinata.

Questo intervento va annoverato come uno dei punti basilari di questo blog, insieme ad altre conferenze, quelle di Paolo Barnard, su ["Il vero potere"](#) (nomi e cognomi) , il [Trattato di Lisbona](#) e infine su ["Il più grande crimine"](#)

Abbiamo bisogno di ripensare tutto, senza prendere per

scontato tutto quello che i media ci raccontano.

Abbiamo bisogno di riflettere; e a questo scopo la conferenza in oggetto ci pare fondamentale.

INTERVISTA PROIBITA 1: AEROPORTUALE DENUNCIA LE SCIE

Da TVivo, 21 febbraio 2018 in collaborazione con tankerenemy.com

Insistiamo a postare materiale sulle scie chimiche. Non c'è niente da ridere; su questo argomento i media non dicono niente. Oppure, quando se ne parla, l'approccio non è mai serio, scientifico, ma a livello talmente basso da non garantire nemmeno una minima comprensione di ciò che sta realmente accadendo.

Stavolta abbiamo come testimone un operatore aeroportuale di Malpensa, Enrico Gianini, che elenca i fatti, snocciola dati, analisi chimiche, e correda quello che dice con foto e riprese. Naturalmente il Gianini ha avuto la consulenza di Rosario Marcianò che da anni sta facendo un serio lavoro scientifico, servendosi di rilevamenti sul terreno e in quota con l'uso di droni attrezzati.

La nostra speranza è che quando molti sapranno queste cose forse sarà possibile agire per fermare questo che non appare essere un fenomeno marginale, ma un vero e proprio crimine contro l'umanità.

Perpretato da chi?

Ci sono numerose ipotesi, basta avere un poco di pazienza, cercare fra i siti internet di riferimento, nogeoringegneria.com , tankerenemy.com e cercare riscontri anche su altri siti; inoltre ci sono molti trattati sull'argomento.

Alcuni scopi sono addirittura [dichiarati dalla CIA stessa](#). In ogni caso, qualunque sia lo scopo, occulto o no, queste irrorazioni vanno fermate e basta.

Se la cosa vi pare interessante fatela girare.

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=v2Ie31LFkCs>

GEOINGEGNERIA E DISINFORMAZIONE

Ancora 50 minuti da investire, per segnarsi un punto importante riguardante il problema delle chemtrails, le cosiddette scie chimiche di cui abbiamo già trattato su questo blog pubblicando un [estratto della conferenza](#) di un professore americano, il dr. Dietrich Klinghardt. L'argomento è stato talmente demolito dalla informazione convenzionale e da una miriade di troll su internet, che oramai sembra quasi impossibile farsi una opinione plausibile, in moltissimi oramai ci hanno rinunciato. Siamo invece convinti che con un piccolo sforzo sia possibile farsi una idea abbastanza chiara di tutta una serie di fatti che stanno accadendo, davanti ai nostri occhi, e coglierne alcune correlazioni.

Se, invece di semplici correlazioni, qualcuno volesse una

soluzione definitiva al problema e le ragioni esatte per cui tutto ciò accade allora meglio lasciar perdere, perché come sempre dobbiamo convenire, la realtà è complessa.

Il contributo che vi proponiamo è tratto dal convegno "Geoingegneria e disinformazione," tenutosi all'Istituto di Santa Maria in Aquiro, presso il Senato della Repubblica. I relatori: Giulietto Chiesa (direttore di Pandora tv, da cui abbiamo tratto il materiale), Serena Pellegrino (deputata), Bartolomeo Pepe (senatore), Paolo De Santis (fisico, venuto a mancare recentemente, e di cui abbiamo pubblicato recentemente [un importante articolo](#)), Gherardo Rossi (medico), Maria Heibel (pedagogista e blogger).

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=WqNZpL0SA3g>

Ancora sulle scie chimiche: e la CIA comincia a parlare, dall'agosto 2016!

Sappiamo che in molti continuano superficialmente a considerare la questione "scie chimiche" solo una delle solite leggende metropolitane. Tutto consiste nel fatto che non ci informano; e che molti, purtroppo, prendono per buono il normale sistema informativo, detto "media mainstream".

Dunque, oramai siamo a un tale punto di apatia che anche se le cose ce le dicono non abbiamo nessuna reazione e accettiamo tutto con rassegnazione; infatti è così, più di un anno fa, non potendo più nascondere la cosa, il direttore della CIA [John Brennan dichiarava che in effetti stanno nebulizzando](#)

[nell'atmosfera nanoparticelle metalliche](#), naturalmente per il nostro bene.

La (ridicola) giustificazione è che siccome abbiamo un eccessivo riscaldamento del pianeta (che si tratti di una conseguenza del CO2 per attività umane non è dimostrato) allora dobbiamo correre ai ripari schermando la Terra in modo da impedire ai raggi del sole di scaldarla troppo; a una bufala del genere avrebbe potuto crederci un bambino delle elementari, non un adulto, eppure un personaggio del genere ci informa, parlando seriamente, che gli USA pensano di spendere, per questo progetto 10 miliardi di dollari.

Fermiamoci qui, senza trarre conclusioni su possibili complotti; stanno avvelenandoci.

Le nanoparticelle presenti sia in quota che, naturalmente, sul suolo e nelle acque, [come da numerosi rilevamenti](#), sono cancerogene e causano alcune malattie neurodegenerative.

Se prima volavano aerei con serbatoi supplementari adesso si ha il (fondato) sospetto che oramai queste sostanze neurotossiche, cancerogene e teratogene siano direttamente contenute nel kerosene aereonautico per cui bastava raccontare che si trattasse di scie di condensazione e il gioco pareva fatto. Certo che questo tipo di nebulizzazione porti notevoli vantaggi ai droni che la NASA usa per i "bombardamenti intelligenti", ottimizzando le immagini sugli schermi di questi ragazzotti che come in un videogioco bombardano le basi dei cattivi, in realtà uccidendo vittime innocenti, ma se questo portasse conseguenze così terribili sulla popolazione non sarebbe forse il caso di farlo notare a chi ci dovrebbe difendere? Già, qualcuno ci difende da qualcosa?

Di questo argomento abbiamo già parlato, riportando un estratto di una [conferenza di un ricercatore tedesco, Dietrich Klinghardt](#), e oggi postiamo l'intervento di Paolo De Santis durante il convegno "Geoingegneria e disinformazione",

svoltosi lo scorso 3 marzo presso l'Istituto di Santa Maria in Aquiro, che Pandoratv.it aveva postato qualche tempo fa ma che in questi giorni ha riproposto. Le considerazioni che ascolterete sono, a nostro avviso, da valutare attentamente.

Fonte:

https://www.youtube.com/watch?time_continue=924&v=DY5z2QMnCqk

Le auto elettriche, nuova frontiera ecologista; per diminuire l'emissione di CO2? Anche no.

Sulle auto elettriche e la loro irresistibile ascesa mediatica – purtroppo supportata dalle multinazionali, concretamente, abbiamo già pubblicato [un importante contributo](#).

Qui si va sullo specifico con un articolo abbastanza complesso, scevro di opinioni politicamente corrette, e ricco di dati, per chi voglia documentarsi, seriamente, anche sulla storia del riscaldamento del pianeta causato dalle attività umane.

Cosa si nasconde dietro la spinta mediatica verso le auto elettriche, da imporre per legge ai consumatori (senza ridurre la CO2 emessa)

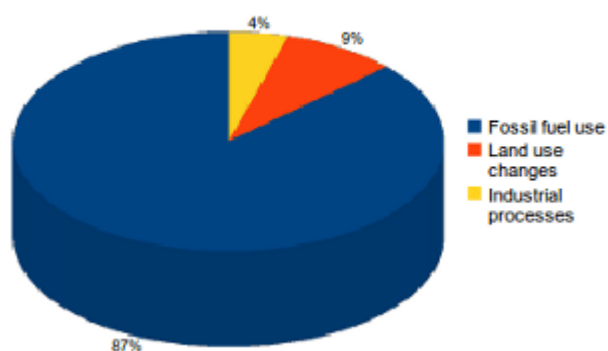
Auto elettrica una truffa? Mi direte dopo. Mi ha sempre intrigato la fesseria delle auto elettriche: ad oggi tali veicoli non riducono l'emissione di CO2, anzi la aumentano. Va ricordato che dietro a tale policy globale sulla CO2 (con

visione distonica, vedasi il seguito) ci sono enormi interessi che **puntano a far pagare ai consumatori un cambio tecnologico immaturo e dunque molto dubbio se non direttamente dannoso**, imponendo tale – costosissima – tecnologia grazie a sovvenzioni pubbliche e leggi ad hoc. Sempre la solita storia, i grandi trend devono essere cavalcate economicamente dai soliti noti, col supporto dei governi....

Oggi leggo che VW, quella del dieseldgate, prevede l'introduzione di un pulmino solo elettrico dal 2020.

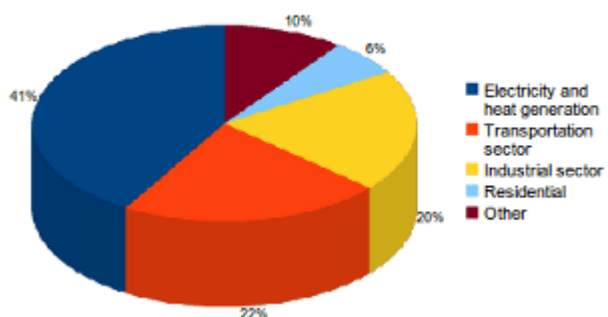
Facciamoci alcune domande.

Human sources of carbon dioxide



Prima di tutto, **quale è la maggiore fonte di CO2 antropogenica (prodotta dall'uomo)?** Risposta: la combustione fossile (87%, circa 33.5-34 mld tons, su un totale di emissioni antropogeniche pari a ca. 39 mld tons annue).

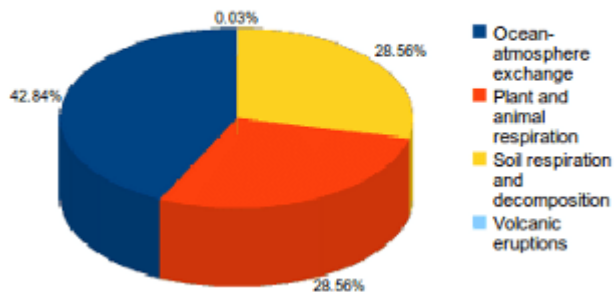
Carbon dioxide emissions from fossil fuel combustion



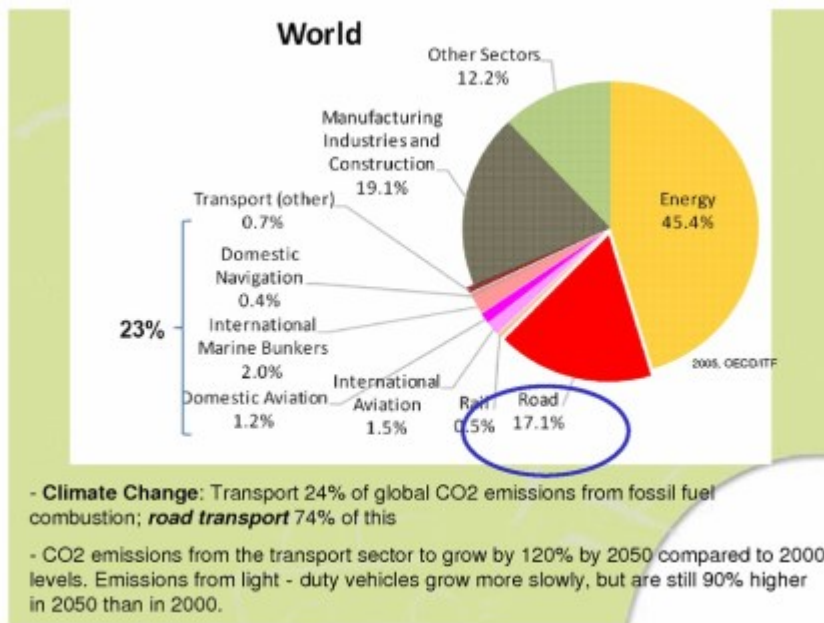
In particolare, la fonte maggiore di CO2 è la produzione di energia elettrica (41%), non i trasporti (intesi in aggregato su aria, ruote/strada, nave, rotaia, sia per merci che per persone: 22/23%), dati al 2012. Ossia la più grande, singola fonte di CO2 attuale –

elettricità da combustibili fossili – è la stessa che dovrebbe essere utilizzata per alimentare le auto elettriche! Strano, eh?

Natural sources of carbon dioxide



Va inoltre ricordato come le emissioni annue di CO₂ a livello globale nascondano una verità troppo spesso taciuta: sulla base di dati ufficiali (La Quere et al., 2013; IEA, 2013; IPCC, 4th Assessment Report, 2007) le emissioni naturali annue – ossia NON antropogeniche – di CO₂ **sono superiori a 770 miliardi di tonnellate di CO₂** mentre le emissioni causate dall'uomo sono stimate in circa **39 miliardi di tonnellate** (media su range SRES IEA: 29-49 mld tons CO₂), **ossia ca. 20 volte meno delle emissioni che occorrono spontaneamente**, gettando il seme del dubbio sul reale effetto di una grande riduzione di CO₂ anche, per ipotesi, del 10%, visto che ciò rappresenterebbe comunque una frazione del tutto marginale rispetto alle emissioni totali annue (**CO₂ naturale+antropogenica, 770+39 ca = ca. 809/810 mld tons**). (vedrete oltre che tale valore, 10%, è il massimo di riduzione di emissione di CO₂ raggiungibile per l'autotrasporto spostandosi verso l'elettrico con le tecnologie attuali; rappresentando per altro un'enorme riduzione di CO₂ in un lasso di tempo così breve, ad es. al 2020, addirittura impensabile in assenza di un cambio radicale di tecnologia nella produzione di energia ad oggi non ipotizzabile nemmeno in via prospettica)



Infatti dei 39 mld tons di emissioni antropogeniche di CO₂, meno di ca. 34 mld tons sono derivati dalla combustione fossile e di questi 34 mld ca. 8 mld di tons (23%) sono relative ai trasporti in generale, di cui ca. il 74% ossia meno di ca. 6.7 mld tons annue di CO₂ sono relative al trasporto di persone su strada, includendo anche bus e taxi. Ovvero la riduzione del 10% indicata sopra come obiettivo dello shift elettrico nell'autotrasporto terrestre inciderebbe solo su 6.7 mld tons annue di CO₂, implicando una riduzione massima di emissioni di 0.7 mld tons annue su una emissione globale di CO₂ di oltre 800 mld tons. Una vera presa per i fondelli, che dite? Va ricordato che la maggior fonte di CO₂ antropogenica deriva dalla generazione elettrica (usata per alimentare le auto elettriche), visto che i principali paesi (escluso il Canada e possibilmente la Francia per via del nucleare che però ha ben altre criticità) ottengono dal 60 al 90% della loro energia dalla combustione di combustibili fossili.

Dunque – conti alla mano – imporre i veicoli elettrici ai privati come soluzione dei problemi di emissione della CO₂ globale significa raccontare una bugia di proporzioni epiche, anche e soprattutto in considerazione del fatto che, come

verrà spiegato oltre, i veicoli elettrici NON riducono l'emissione globale di CO2 ma la aumentano!!!

Per dare un'idea, anche includendo solo gli elementi a supporto dei fautori dello shift elettrico dell'automotive senza considerare alcun elemento contrario, la sostituzione dei veicoli a motore a scoppio con i motori elettrici, sempre che ci sia una riduzione di emissioni, includendo anche il miglioramento di efficienza di generazione (la cui fisica è chiara, meno i costi associati che il gestore del servizio elettrico imporrà, con suo margine – vedasi oltre le stime termodinamiche) *porterebbe ad un risparmio massimo di circa 0.6-0.8 mld tons CO2 annue – conto della serva – ossia meno dello 0.1% delle emissioni totali di anidride carbonica annue (naturali+antropogeniche), vedasi oltre, ipotizzando circa un 10% di riduzione di emissione di CO2 grazie allo shift elettrico negli autotrasporti su strada. Insomma, un nonnulla.*

Va compreso se lo scopo è veramente quello di ridurre la CO2, che come vedremo non significa necessariamente limitare il riscaldamento globale.

In secundis, domanda, **la CO2 è la sostanza che ha l'effetto più rilevante in tema di riscaldamento globale?** La risposta è NO, ci sono numerose sostanze con un effetto di "warming" molto maggiore. Ad esempio il metano, che un effetto specifico da 15 a 25 volte superiore (vedasi sotto), secondo le varie fonti. Per non parlare dei clorofluorocarburi ancora oggi usati nei sistemi di condizionamento privato, industriale ed automobilistica che hanno un effetto serra CO2 equivalente di almeno 1500 volte la CO2. Pensate che addirittura la famosa emissione di ossidi di azoto NO(x) e di particolato che in teoria condannano il motore diesel – di cui allo scandalo dieseldgate – hanno entrambi un effetto di raffreddamento sul pianeta, in quanto gli ossidi di azoto contribuiscono a dissolvere il metano presente in alta quota mentre i particolati riducono l'irradiazione solare che raggiunge la terra.

Tertium, **le auto elettriche producono zero CO2?** Risposta: NO, anzi le auto elettriche (ZEV) generano più CO2 di quanto evitano.

In effetti le autorità di Singapore hanno cassato brutalmente la supposta emissione zero delle auto ZEV di Tesla fissando per legge una reale immissione calcolata del produttore californiano usando dati ufficiali e metodologie pubbliche ovvero includendo la CO2 immessa in atmosfera in forza dell'elettricità usata e poi immagazzinata nelle batterie al Litio (enormemente inquinanti per l'ambiente, sia per la produzione che per lo smaltimento), pari a 222 g/km, ossia circa come la nuova Ferrari Portofino (240 g/km).

Singapore Government Fines Tesla Model S Owner for Excessive Emissions

The nation's transportation authority categorizes the Tesla Model S as a high polluter, based on calculations of the electricity it uses.



BY BOB SOROKANICH MAR 9, 2016

G. G. K.



By most commonly-held definitions, the Tesla Model S is a zero-emissions vehicle—the all-electric vehicle has no tailpipe, and emits no exhaust while driving. That's not a convincing argument for Singapore's Land Transport Authority, however: The agency hit Singapore's first Tesla Model S owner with a tax of S\$15,000 (roughly \$10,840) ranking his electric sedan in the dirtiest category of high-pollution automobiles.

Recentemente uno studio di Morgan Stanley – in rappresentanza del mondo finanziario che conta – di fatto ha confermato tale tesi (infatti Tesla sta lentamente ma progressivamente scendendo in borsa).

Elon Musk's growing empire is fueled by \$4.9 billion in government subsidies



During an event at Tesla's design studio in Hawthorne, Elon Musk introduces a line of batteries for homes and businesses. (Jerome Kitzmann / Los Angeles Times)



By Jerry Hirsch

SHARE THIS



Tesla, SolarCity and SpaceX have collected or received a commitment for \$4.9 billion in government support

MAY 20, 2015, 8:00 AM

Tradotto, base dati le auto elettriche (soprattutto le Tesla) si sostengono economicamente solo grazie ad enormi finanziamenti pubblici (introdotti dalla fallimentare presidenza Obama, ndr) ossia grazie a tasse imposte ai cittadini poi usate per arricchire soggetti privati che sebbene abbiano enormi cointeressenze con la politica Dem globale che conta in realtà fanno un danno netto ai cittadini sotto svariati punti di vista (tasse, ambiente ecc.), non generando certamente un vantaggio. Ricordo solo che Elon Musk, il proprietario di Tesla, è stato uno dei più ferventi sostenitori (e finanziatori) di Hillary Clinton/Fondazione Clinton.

Singapore contro Tesla: «Inquinano più delle benzina»

9 marzo 2016 - Nella città-stato asiatica l'autorità dei trasporti ha multato un automobilista proprietario di una Model S. Il motivo? Le emissioni non sono proprio "zero"



Commento personale: in un periodo in cui i cittadini occidentali stanno annegando nel debito e nelle tasse non è più il momento di arricchire ulteriormente i soliti noti con supposte innovazioni addirittura dannose per la collettività.

settembre 20, 2017 posted by [Mitt Dolcino](#)

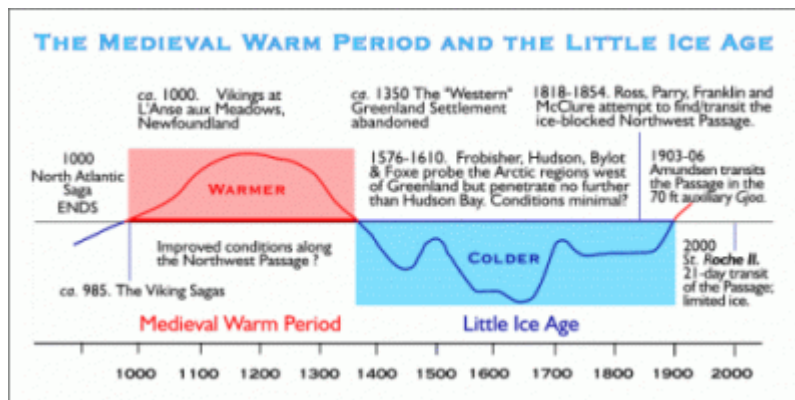
Se poi volete veramente approfondire il tema del riscaldamento del pianeta...

Come vedete ho evitato bellamente la discussione sulla correttezza delle teorie sul global warming. Se può interessare, la mia personale view è che siamo più vicini ad un periodo di glaciazione che di riscaldamento globale, sebbene ciò non sia immediatamente dimostrabile, alla pari delle tesi sul riscaldamento globale. Infatti queste ultime si basano su dati che è stato provato scientificamente essere stati volutamente falsati con il fine di far emergere una situazione in cui prevalesse la teoria del global warming (vedasi "On the validity of NOAA, NASA, Hadley CRU Global Average Surface Temperature Data & the validity of EPA's CO2 Endangerment Findings", June 2017, paper verificato da eminenti ricercatori ed ex amministratori EPA oltre a scienziati del MIT e delle principali università americane). Inoltre resta perfettamente antiscientifico interpretare un fenomeno di lungo termine come il riscaldamento globale sulla scorta di solo circa 100 anni di storia (...).

On the Validity of NOAA, NASA and Hadley CRU Global Average Surface Temperature Data & The Validity of EPA's CO₂ Endangerment Finding

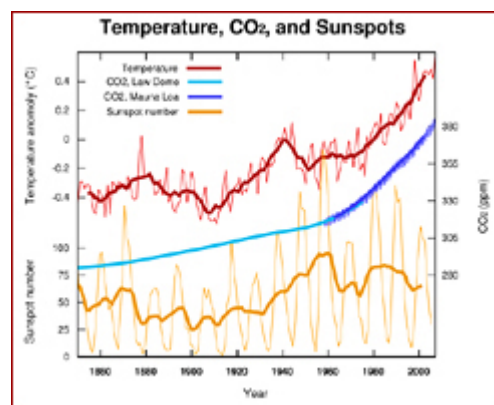
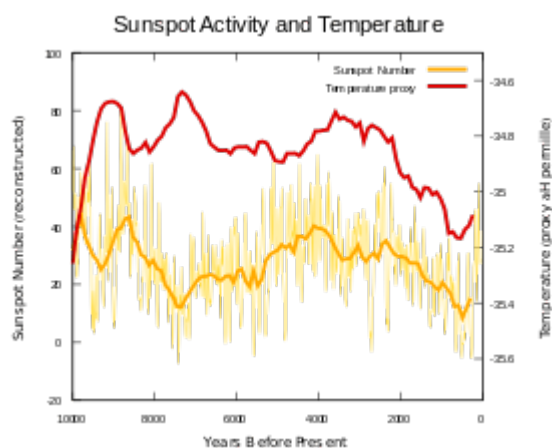
Abridged Research Report

La mia semplice osservazione è che oggi il clima del pianeta è più freddo di quello che fu nel medio evo o alla nascita di Gesù, non più caldo (caso scuola è la Groenlandia, Greenland in inglese – paese verde -, che solo alcune centinaia di anni fa era un enorme pascolo ma a causa del raffreddamento del pianeta, "Little Ice Age" tra il 1500 ed il 1600, è diventata una landa invivibile che, prima popolosa, si è rapidamente depopolata; idem il passaggio di Annibale sulle Alpi con gli elefanti, proprio perché il clima era più caldo allora, ndr).



Ossia l'errore sta nel confondere i trend di lungo termine con le esperienze a memoria d'uomo, diciamo 100 anni, esperienze "umane" che nella rappresentazione dei trend naturali non sono assolutamente significative. Ad esempio non vengono citate le influenze dell'attività solare, elemento che ha saputo spiegare per millenni le evoluzioni della temperatura sulla terra. O di converso analizzare ad esempio le influenze gravitazionali interplanetarie – *innegabili a livello teorico* – sulla temperatura terrestre, fattore che dovrebbe invece

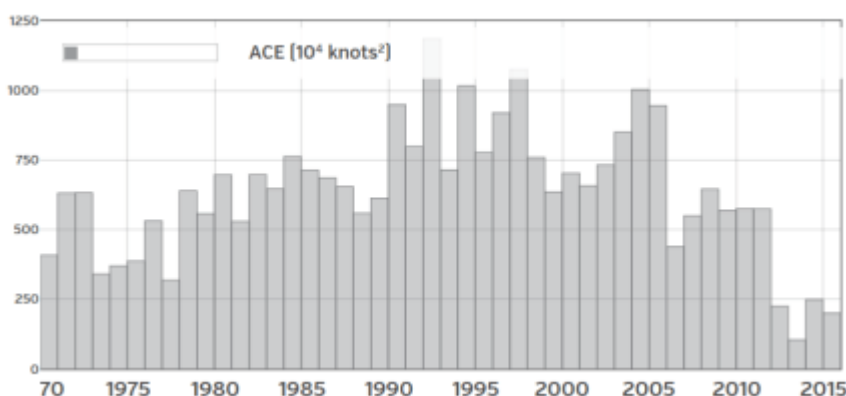
interessarci molto in quanto secondo quanto riportato dai sumeri – che hanno saputo costantemente anticipare TUTTE le scoperte astronomiche poi rese di pubblico dominio dalla NASA, in realtà solo riprese dai nostri antenati – nei prossimi 70 anni il sistema solare vedrà il ritorno di un pianeta la cui orbita impiega molto più di Plutone a completare il suo ciclo di rotazione solare (e che corrisponde perfettamente ai cicli di temperatura di lungo termine sotto evidenziati, poco meno di 4000 anni). Oggi invece sembra si faccia a gara a puntare sempre e solo su un effetto relativamente significativo per quanto riguarda il riscaldamento, ovvero la CO2 in atmosfera. Capiremo il perchè più avanti.



Chi scrive, vista l'universale accettazione della teoria di una terra "viva" che si adatta (Gaia, cfr. J. Lovelock), si sente di propendere per un progressivo adattamento del globo terracqueo con il fine se necessario di tornare all'equilibrio di lungo termine ossia maggiore vapore acqueo a bassa quota in grado di raffreddare il pianeta, oltre ad esplosioni

vulcaniche in grado di oscurare il cielo (... , in questo contesto i terremoti sono la prima parziale evidenza di detta – prossima, secondo lo scrivente – manifestazione, mentre fenomeni meteorologici estremi ne sono il corollario, sebbene l'indice ACE – *Accumulated Cyclones Energy*, smentisca anche questa tesi, vedasi il minimo dell'attività degli uragani mondiali negli ultimi 45 anni, dati al 2015, per approfondimenti in riguardo all'ACE ed uragani annessi vedasi il seguente articolo, al [LINK](#) ; **vedasi in particolare l'enorme costo delle forti rinnovabili pagate già oggi dai piccoli consumatori italiani – non i grandi – con la componente A3, per altro esistente anche all'estero, che costa al kWh, in dipendenza dei paesi, anche il doppio del costo della mera energia! – DOMANDA: se si sostituiranno le auto diesel e benzina con l'energia elettrica chi pagherà per le accise che oggi gravano sui carburanti fossili da autotrazione? Dunque, l'energia elettrica raddoppierà di prezzo per compensare il buco di gettito oggi pagato dai consumatori di benzina e diesel quando si passerà alle auto elettriche?**). Da qui la probabilità di una prossima, nuova glaciazione, tesi corroborata sulla base dei cicli solari ed alla bassa attività attesa dal sole nei prossimi anni (la correlazione tra le temperature storiche terrestri e tali cicli solari hanno ben spiegato le fluttuazioni di temperatura degli ultimi millenni, ...).

Updated: September 10, 2015



Ma il punto saliente non è questo: l'errore – volutamente

taciuto dai vari governi e scienziati al soldo – sta nella scientificamente scorretta gestione dell'equazione

- riscaldamento globale [ΔC] = f(emissione CO2) [1]

Tale funzione [1] è infatti forviante e parziale: appunto confondere riscaldamento globale e emissione CO2 è forviante, a maggior ragione se non si intende combattere TUTTA la emissione di CO2 antropogenica ma solo una minima parte, nel caso solo quella dei trasporti auto tralasciando le fonti di energia elettrica, sebbene enormemente prevalenti. La situazione è troppo scandalosamente chiara per non capirla: gli ZEV [*Zero (?) Emissions Vehicles*] usano energia elettrica da fonti fossili, le quali sono già oggi la maggiore fonte di inquinamento! Inoltre, come sopra ricordato, ad es. il metano emesso in atmosfera ha un effetto da ca. 15 a 25 volte [*a seconda delle fonti*] maggiore dell'anidride carbonica [chiamasi emissione CO2 equivalente, ndr] in termini di effetto serra a parità di quantità. E di sostanze con comportamenti paragonabili ed anzi molto superiori al metano ce ne sono diverse e largamente diffuse nell'uso quotidiano di oggi: refrigeranti nei frigoriferi, impianti di condizionamento fissi e mobili, pompe di calore, aerosol, ecc, con potenziali CO2 equivalenti anche migliaia di volte quelli della CO2...

Table 1. Kyoto Gases (IPCC 2007²).

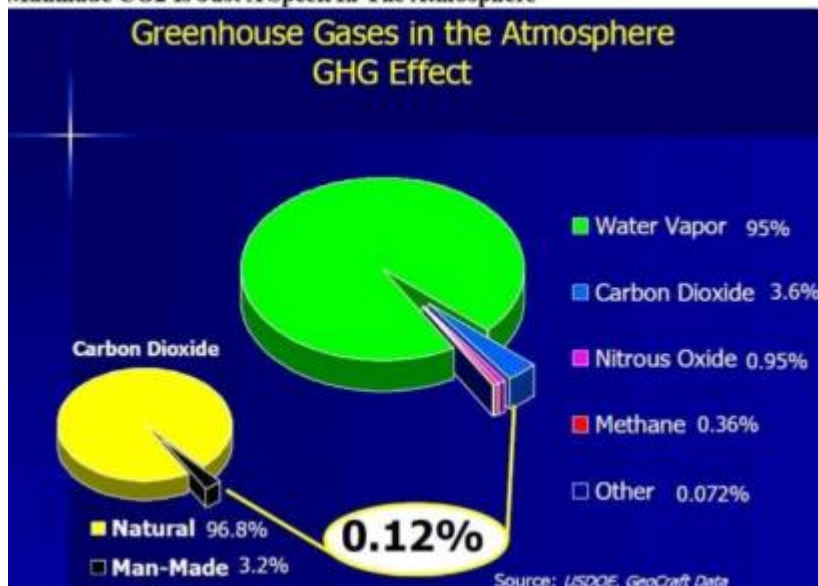
Greenhouse Gas	Global Warming Potential (GWP)
1. Carbon dioxide (CO ₂)	1
2. Methane (CH ₄)	25
3. Nitrous oxide (N ₂ O)	298
4. Hydrofluorocarbons (HFCs)	124 – 14,800
5. Perfluorocarbons (PFCs)	7,390 – 12,200
6. Sulfur hexafluoride (SF ₆)	22,800
7. Nitrogen trifluoride (NF ₃) ³	17,200

Greenhouse Gas	Formula	100-year GWP (AR4)
Carbon dioxide	CO ₂	1
Methane	CH ₄	25
Nitrous oxide	N ₂ O	296
Sulphur hexafluoride	SF ₆	22,800
Hydrofluorocarbon-23	CHF ₃	14,800
Hydrofluorocarbon-32	CH ₂ F ₂	675
Perfluoromethane	CF ₄	7,390
Perfluoroethane	C ₂ F ₆	12,200
Perfluoropropane	C ₃ F ₈	8,830
Perfluorobutane	C ₄ F ₁₀	8,860
Perfluorocyclobutane	c-C ₄ F ₈	10,300
Perfluoropentane	C ₅ F ₁₂	13,300
Perfluorohexane	C ₆ F ₁₄	9,300

NOTE: The GWP values were changed in 2007. The values in the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Fourth Assessment Report (AR4) in 2007 were refined from the IPCC Second Assessment Report (SAR) values used previously and still in much of the literature.

Ecco perché non è una fesseria – anzi – affermare che le scorregge animali ed umane sono una fonte assai rilevante in termini di emissione di CO₂, visto il numero di bovini, ovini, suini e di umani sulla terra. Oltre a non considerare in detta equazione un imperante effetto nel riscaldamento terrestre costituito dall'irraggiamento solare e dalla relativamente semplice possibilità di riduzione di tale certo effetto (aspetto che invece non viene affrontato sebbene importantissimo). *E' così forse abbiamo anche inquadrato la propaganda pro-vegana degli ultimi anni...*

Manmade CO₂ Is Just A Speck In The Atmosphere



Prova del nove: oggi nell'atmosfera c'è il 3.6% di CO₂ e lo

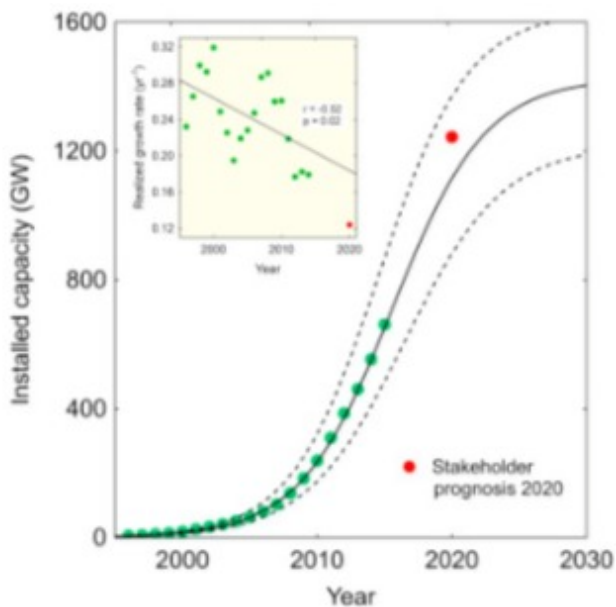
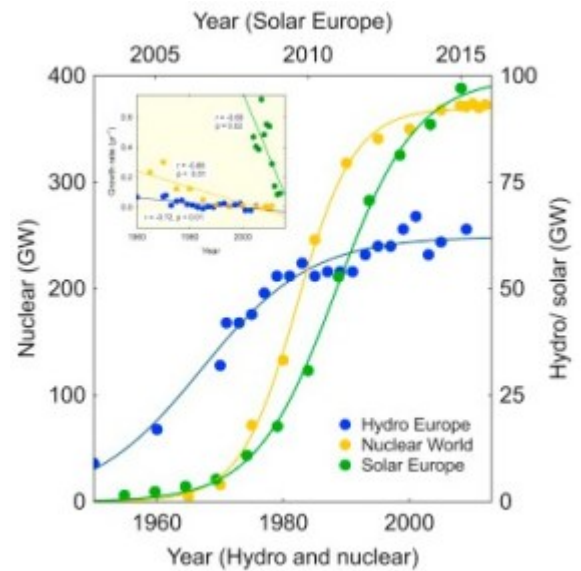
0.36% di metano. In considerazione della pericolosità relativa delle due sostanze in termini di effetto serra bisognerebbe combattere il Metano in atmosfera e non la CO2 (almeno il 5.4% o anche oltre l' 8% in base alle varie fonti sopra citate, come effetto serra equivalente del Metano rispetto alla CO2, la quale si attesta al 3,6%). Ed invece nessuno ne parla...

Quello che va detto è che il riscaldamento globale è dato da un insieme di fattori e contributi – molti dei quali ancora oggi non modellizzati – tali da rendere la prova della semplice correlazione funzionale tra CO2 e riscaldamento globale quanto meno incompleta se non dubbia: meglio detta, le teorie che oggi ci vengono propinate come verità assoluta non considerano numerosi effetti paralleli. Già Carlo Rubbia nel 1987 nel suo libro post Chernobyl meditava sul problema della disponibilità di energia globale considerando ad es. che se si fosse ricoperta buona parte delle aree incolte terrestri con pannelli fotovoltaici ciò avrebbe determinato un aumento rilevante della temperatura del pianeta semplicemente perché così facendo si sostituisce una superficie più chiara con una tendente al nero.

Infatti l'equazione corretta dovrebbe quanto meno (...) essere posta nei termini seguenti:

- riscaldamento globale [$^{\circ}$ C] = f(emissione CO2 equivalente totale da tutte le fonti, accumulo energetico da irraggiamento) [2]

Senza dimenticare che il fabbisogno energetico da fonti energetiche rinnovabili resterà giocoforza limitato, essendo impossibile per questioni fisiche produrre più del 20-22% del fabbisogno energetico mondiale da rinnovabili entro il 2050, almeno con le tecnologie attuali (in base a studi recenti i limiti di solare e eolico sono molto prossimi, vedasi i valori stimati da: "Limits to growth in the renewable energy sector", J.P. Hansena, P.A. Narbelb, D.L. Aksnesc, Renewable and Sustainable Energy Reviews, 70/2017, da cui i grafici sotto sono stati tratti).



[Download high-res image \(207KB\)](#) [Download full-size image](#)

Fig. 3 : Total installed global capacity of wind power and photovoltaics combined (green bullets). The solid line is the logistic model (Eq. (2)) fitted to the data and the broken lines indicate a 95% confidence interval (estimated coefficients of the model are reported in Table 1). The inset shows the temporal decline in realized growth rate, a_r (see Methods) obtained by linear regression analysis where r is the correlation coefficient and p is the probability that there is no trend in the data. The red bullet point is the prediction from stakeholder associations. Data from [16,17,31–33]. (For interpretation of the references to color in this figure legend, the reader is referred to the web version of this article.)

Va per altro notato che, con la formulazione sopra proposta [2], indirettamente si coglie anche l'effetto dell'entropizzazione terrestre (leggasi, incremento della popolazione) che implica edificazione industriale ed abitativa incrementante lo spettro di assorbimento energetico terrestre (forse quello che nessuno vuole dirci è che semplicemente

sulla terra siamo in troppi).

Quanto va dunque compreso è perché ci venga propinata cotanta mistificazione sulle auto elettriche.

Il motivo secondo chi scrive NON sta nella volontà di combattere il riscaldamento globale ma piuttosto nel voler imporre enormi extra costi ai cittadini: infatti le sovvenzioni ai produttori di ZEV saranno una minima parte dei costi imposti per legge alle masse. Il punto è infatti capire che il fine di questa supposta guerra alla CO2 automobilistica del motore a scoppio – CO2 che invece aumenterà con gli ZEV – è di imporre la sostituzione delle auto convenzionali con mezzi elettrici, imponendo costi iperbolici alla cittadinanza! Forse così si spera di innescare un trend di crescita per uscire dalla stagnazione secolare di inizio III. millennio che rischia di condannare a morte il capitalismo, frutto di un accumulo di debito decennale – e di parallelo, stratosferico arricchimento di pochissimi – che ha avuto il suo parossismo nella presidenza Obama e nel circa raddoppio del debito federale in soli 8 anni. Non è un caso che anche l'ex presidente USA sia parte del network della Fondazione Clinton (...).

Avete capito spero.

Anche perché auto elettriche significa soprattutto una cosa: obsolescenza programmata, visto che un package di batterie al litio dura al massimo 10 anni e poi il costo della sostituzione degli accumulatori di fatto obbliga a cambiare il mezzo...

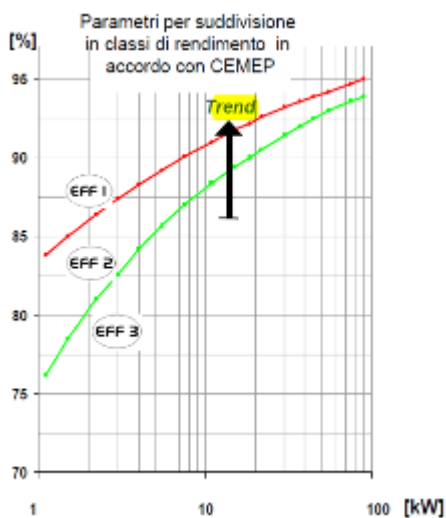
Bang! Consumi obbligati. L'obiettivo vero è obbligarvi a consumare!

Aggiungete a tale aspetto – di per se dirimente – che dopo lo scandalo del dieseldate con dati truccati dai tedeschi sia emersa prepotentemente che senza truffe è impossibile andare

oltre l'Euro 6, forse al massimo all'Euro 7 in termini di emissioni auto oneste. Dunque è stata inizialmente trovata una soluzione parziale nell'alimentazione ibrida in grado di recuperare gli attriti; senza però accennare al fatto che tale soluzione è addirittura più dispendiosa ed inquinante se usata ad esempio in autostrada e comunque fuori del percorso urbano. Pur restando sempre una bomba ad orologeria sia in termini di costi di smaltimento batterie (per cui oggi non ci sono oneri, la cui introduzione è invece certa a termine) che di obsolescenza programmata, i soliti 10 anni circa.

Se poi facciamo un raffronto puramente termodinamico tra motore elettrico e un motore diesel ad alta efficienza scopriamo che la conversione energetica tra energia dei combustibili in meccanica è pari per i diesel in circolazione almeno al 33% circa (oggi si arriva tranquillamente attorno al 34-35% nei nuovi motori diesel con l'obiettivo di arrivare entro un decennio verso il 40% [con efficienze termiche verso il 45% o anche superiori per motori diesel di grandi dimensioni], mentre Toyota ha già prodotto nel 2016 un motore a benzina, intrinsecamente meno efficiente del diesel, con una efficienza termica del 37%!!!. vedasi il [LINK](#)). Le auto elettriche – *seguendo tutta la filiera elettrica* – usano invece l'energia elettrica prodotta, si noti bene, sempre coi combustibili fossili la cui efficienza oggi è pari a circa il 55% per i cicli più efficienti (turbogas, che, si noti, producono CO2 per un ammontare di circa 0.25/0.3 tons/kWh; i cicli a carbone – ancora i più diffusi al mondo per produzione elettrica – hanno invece efficienza del 40% ed inquinano in CO2 tre o quattro volte tanto i turbogas); a ciò va sottratto il trasporto elettrico in loco consumo che per una tensione domestica di utilizzo implica perdite di rete (incluse trasformazioni in bassa tensione) di circa il 12%, ossia siamo a 43% di efficienza per i cicli più efficienti, che non sono però i più diffusi. Di seguito il motore elettrico ha efficienza del 95% ovvero arriviamo come efficienza globale sotto il 40%, a cui dobbiamo ancora sottrarre uno o due punti

percentuali di efficienza di batteria: alla fine la differenza di rendimento elettrico tra motore diesel diciamo attuale ed elettrico sta tra più verso il 5 che verso gli 8-9 punti percentuali (range: 5%-8/9%) di maggior efficienza per quello elettrico, gap che si appiattisce verso il 5% o anche meno per i motori diesel di nuovissima generazione; **notasi che i motori elettrici avendo efficienza del 95+% non possono migliorare ulteriormente le loro performance se non molto marginalmente!]**.

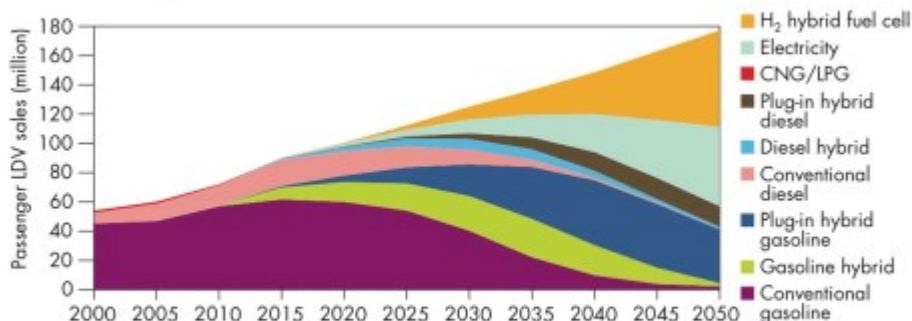


Anche un bambino capisce che per ridurre di così poco l'emissione di CO2 (al massimo l'8%, addirittura meno del 10% ipotizzato sopra), ossia per ridurre AL MASSIMO di solo lo 0.1% le emissioni di CO2 totali in atmosfera (antropogeniche+naturali) non vale la pena sobbarcarsi l'onore di sostituire tutto il parco auto esistente. Ossia, che dietro c'è dell'altro: chiamasi interessi a far pagare al popolino lo sviluppo di una tecnologia immatura facendo fare un sacco di soldi ai soliti noti. Punto.

E' triste rilevare che, base dati ONU, la decisione sia già stata presa sul cambio tecnologico, senza dirvi però che il veicolo elettrico non ha futuro visto che il vero cambio di tecnologia avverrà con le celle a combustibile (la cui efficienza sarà superiore al 60%), tecnologia ad oggi molto immatura e per cui i cittadini dovranno pagare lo sviluppo con

i loro risparmi passando per le auto elettriche, di per se inutili ed anche dannose per l'ambiente [e poi vi chiedete perchè l'uomo è destinato all'estinzione, ndr].

Figure 3.10 ▶ Evolution of LDV sales by technology type in the BLUE Map scenario



Key point

In BLUE Map, advanced technology vehicles such as PHEVs, EVs, and FCVs dominate sales after 2030.

Ci siete arrivati, vero? La cosa che davvero non comprendo è come cotanta spesa possa essere imposta ai cittadini in presenza di austerità (in gran parte dell'EU), tasse elevate, debito enorme e, nei paesi periferici, elevata disoccupazione, bassa partecipazione al lavoro, bassa qualità a dell'impiego (anche negli USA) e miseria galoppante!

Impossibile spingere i cittadini a cotanta spesa aggiuntiva senza fare crack.

A meno che il piano implichi più livelli, ad es. reddito di cittadinanza per dare da vivere a tutti a spese dello Stato – ossia incrementando il debito -; poi tali soldi distribuiti a pioggia verranno usati in gran parte per consumi obbligati e per legge, ad esempio le auto elettriche (oltre che – nei paesi più stupidi e kamikaze – direttamente per pagarci le tasse, vedasi gli 80 euro di Renzi per intenderci). E poi la fine dei contanti in modo da obbligare la gente a depositare i propri averi in banca ossia mettendo le istituzioni in condizione di attingere ai conti correnti privati quando l'eccesso di debito impagato di stato e privati farà fallire gli istituti di credito. Avete capito spero.

Un nuovo feudalesimo insomma. Che sostituisca il capitalismo morente mantenendo la spropositata ricchezza accumulata negli

ultimi anni dove sta oggi ossia in mano dello 0.01% della popolazione mondiale. E senza rivoluzioni questa volta.

Guarda caso tale 0.01% rappresenta gli stessi soggetti che oggi impongono – col supporto dei governi – le auto elettriche pur se dannose per l'ambiente, il caso Tesla di Elon Musk è addirittura spudorato.

Scenario da paura, non c'è altro da aggiungere.

Mitt Dolcino

Fonte: <https://scenarieconomici.it/truffa-co2-auto/>

Teoria “gender” per salvare il pianeta?

Come mai se ci parlano 24/24 del riscaldamento del pianeta proveniente dalle attività umane, attualmente nel mondo sono in progetto 16mila centrali elettriche a carbone?? Mica ci staranno prendendo per idioti? Forse sì.

Per cominciare ad aprire gli occhi sulla questione, meglio leggere questo pezzo dell'impeccabile Blondet.

Contro il riscaldamento climatico, adottare la teoria del “gender”...?

[Maurizio Blondet](#) 8 agosto 2017

In tutto il mondo, in questo momento, sono in costruzione o in progettazione avanzata 16 mila centrali elettriche **a carbone** . Sì, abbiamo letto bene: a carbone. Il nero combustibile altissimamente inquinante di cui i poteri transnazionali ci avevano imposto di rinunciare.

Quando queste 16 mila nuove centrali saranno in funzione, aumenterà l'attuale capacità delle centrali a carbone oggi

esistenti a 849.000 megawatt, pari a circa il 43 per cento. La notizia l'ha data la Ong ambientalista tedesca Urgewald, che sembra anche la sola ad allarmarsene.

“Se si costruiscono queste centrali, saltano gli obbiettivi di protezione sul clima”, ha strillato la direttrice di Urgewald Heffa Schuecking, “anche se se ne costruiscono solo una parte, il Trattato di Parigi perde valore”.

Già, il trattato di Parigi sul clima. Ricordiamo la corale condanna di tutti i leader, gli alti lai, gli stracciamenti di vesti, l'indignazione morale altissima con cui tutto il mondo che conta in politica e nella globalizzazione (e nella neo-chiesa di BERgoglio) accompagnò la decisione di Donald Trump di uscire dal trattato di Parigi?

“Un errore per gli Stati Uniti e il nostro pianeta”, lamentò il neo-eletto Macron dei Rotschild. “Il trattato di Parigi è irreversibile”, giurò Angela Merkel, nella sua nuova veste di supremo Euro-Fuehrer.

Trump (“Io sono stato eletto dai cittadini di Pittsburg, non di Parigi”) spiegò l'uscita proprio a difesa delle centrali a carbone che avrebbe dovuto spegnere e delle miniere americane in grave crisi che avrebbero dovuto chiudere. L'accordo di Parigi, disse, sarebbe costato agli Usa 3 mila miliardi di dollari in PIL perduto, e 6,5 milioni di lavori, mentre Cina ed India (firmatarie del trattato, come no...) son trattate meglio.

Germania a Carbone



La centrale di Datteln in Germania. A carbone. Ma sarà l'ultima...

E adesso, la Germania sta completando la sua centrale a carbone di Datteln, con la promessa che questa sarà l'ultima. Altri 61 paesi stanno completando le loro. Il più grosso progetto è in corso in India, della National Thermal Power Corporation; la Cina pare che dedicherà alle nuove centrali a carbone il 43 per cento degli investimenti programmati nel settore energetico. L'Ucraina avendo decine di centrali a carbone e i giacimenti carboniferi nel Donbass, dove non vuole più servirsi (anche perché i suoi miliziani impediscono il trasporto), ha comprato dagli Usa il primo carico di 700 mila tonnellate per un valore di 113 milioni di dollari.

Zitti zitti, forse perché l'ideologia è una cosa e la realtà è un'altra, e il sogno di energie pulite fatte con gli specchi, e le biomasse si rivela sempre più chiaramente una fantasia: precisamente, una di quelle fantasie che il Potere finanziario sovranazionale ci ha tante volte promesso – il libero movimento di capitali crea benessere, l'Europa Unita ci rende più efficienti, l'euro ci dona stabilità e prosperità, il controllo del clima ci darà città profumate di lavanda che riciclano tutta la cacca – e che invece si rivelano, troppo tardi, per quello che sono: mezzi per controllarci con la paura, farci accettare aumenti di costi e di tasse,

impoverimento, disoccupazione strutturale, controllo sociale sempre più oppressivo ed asfissiante, anche attraverso l'introduzione nelle moltitudini dei dettami voluti dai padroni, come appunto l'angoscia climatica, che fanno dei nostri simili la loro psicopolizia volontaria.

La credenza del cambiamento climatico provocato dall'uomo non è solo questo, un organo di controllo del governo mondiale. E' anche e forse primariamente un (altro) colossale trucco con cui la finanza transnazionale, quella cui per comodità diamo il volto di George Soros, estrae profitti dalle nostre tasche, dagli stati, da tutti i produttori del mondo, che ci ha reso suoi soggetti – anzi suoi oggetti.

Me lo ha rivelato un articolo del professor Giuseppe Sandro Mela, che riproduco in calce.

Ma in breve: dal 1972 l'ONU ha creato lo [United Nations Environment Programme](#), UNEP che s'è arrogato il seguente compito: **“Tiene sotto controllo le variazioni climatiche e, insieme ad altri partnership, si impegna a rallentare questi processi rapidi che compromettono il benessere pubblico”**. Sempre per il nostro bene.

UNEP è un ente gigantesco, con sei uffici regionali, dunque sparso nel mondo; il quale “Per eseguire le sue funzioni, opera in coordinamento con gli altri programmi e agenzie delle Nazioni Unite, con le altre organizzazioni internazionali, con gli Stati nazionali, **con le ONG [ecco qua la parte per Soros]** e con gli esponenti del settore privato e della società civile”; e d è in stretta “In collaborazione con l'IPCC (Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico) valuta quali cambiamenti climatici si sono avuti». Questo IPCC è stato colto più volte in flagrante alterazione dei dati scientifici sul riscaldamento climatico. Ma passi: andiamo al sodo.

Trump ha rovinato un business titanico ai globalisti?

L'UNEP ha proliferato altre entità sovranazionali, come UNCED, United Nations Conference on Environment and Development; – UNFCCC, United Nations Framework Convention on Climate Change.. Questo ultimo, UNFCCC , ha istituito il **Green Climate Fund (Gcf)**, Fondo Per il Clima Verde, che presenta come “un meccanismo per assistere i paesi in via di sviluppo in pratiche di adattamento e mitigazione per contrastare il cambiamento climatico” (*“a mechanism to assist developing countries in adaptation and mitigation practices to counter climate change“*).

Per finanziare queste attività di mitigazione nei paesi poveri, il World Development Report (un rapporto ONU, ovviamente) ritiene stanziabili *140-175 miliardi di dollari annui per i prossimi vent'anni*, per l'adattamento, fra i 30 e i 100 miliardi annui. Sono già cifre colossali e che fanno molta gola; ma ancora non bastano. Per i nuovi investimenti in energie rinnovabili, “con quelli in energie rinnovabili comprendenti il 60 per cento del totale”, il rapporto stima 16.900 miliardi di dollari. Avete letto bene: 16.900 miliardi, di cui il 60 per cento da investire in energie alternative. Un business astronomico.



Chi paga? I contribuenti occidentali, grandi colpevoli

dell'inquinamento. E chi se ne avvantaggia? I popoli del Terzo Mondo, le cui megalopoli purulente diverranno giardini, e bidonvilles mostruose saranno alimentate da energie pulite e profumate, con le nuove tecnologie che noi occidentali porteremo loro? Ma nemmeno per sogno. Come dice il professor Mela, all'UNEP "gli stati europei hanno il controllo sulla gestione dei fondi, che elargiscono a chi loro faccia piacere, a beneficio delle proprie economie. Ecco come nascono i surplus commerciali di molte nazioni europee: sono finanziati dalle Nazioni Unite e, di conseguenza, dai finanziatori delle stesse".

Ecco perché tante lacrime di Macron e Frau Merkel: "del clima si fanno un baffo, ma per cifre come quelle indicate (16900 miliardi!) scannerebbero i genitori", ed ecco di colpo, Trump, uscendo dal Trattato di Parigi, "**ha cessato** il contributi americani all'UN Green Climate Fund, che aiuta i paesi ad affrontare gli effetti del cambio climatico".

(«US payments to the UN Green Climate Fund, which helps developing countries cope with the effects of climate change, will stop.»)

La condizione per avere gli aiuti sul clima: siate LGBT

D'accordo. Ma, direte voi, almeno stiamo davvero aiutando i paesi africani ad adottare energie alternative e rinnovabili, insomma combattere il riscaldamento climatico e l'inquinamento ambientale è – una volta che il Capitale ha estratto dalla benefica impresa la sua grassa parte – veramente lo scopo di tutti. Salvare il pianeta, come dice Macron.

Macché. Bisogna leggere bene i criteri secondo cui il Green Climate Fund intende distribuire, o negare, i fondi per il clima ai paesi poveri. Qui si scopre che il Green Fund integra le sue "raccomandazioni", ossia subordina i suoi cosiddetti aiuti,, all'accettazione della teoria del "gender" da parte di

questi paesi, chiaramente la sua diffusione nelle scuole e nell'opinione pubblica ("gender mainstreaming"), in stretto collegamento con il Gender Policy and Action Plan», che è un progetto UNICEF.

“Tradotto in parole poverissime: chi non abbracci la teoria del gender non ottiene alcun finanziamento”, scrive Mela.

Ma allora, sono davvero preoccupati del clima, oppure di diffondere il gender? Le nuove centrali a carbone in costruzione nel mondo non sembrano proprio il pericolo più imminente. Prima del clima, i LGBT.

<https://senzanubi.wordpress.com/2017/06/02/francia-e-germania-piangono-non-sul-clima-ma-sullunep/>

L'auto elettrica, finalmente, per un pianeta pulito...

Siamo stati catechizzati, riconosciamolo. Ci hanno convinto che dobbiamo assolutamente dividere il vetro dalla plastica e salveremo il pianeta; in effetti poi rimaniamo leggermente disorientati quando talvolta veniamo a sapere che i rifiuti vengono in seguito gettati in cumuli comuni...Adesso abbiamo le auto hybrid e presto avremo le auto elettriche e se ci rilassiamo pensando che i nostri figli avranno un pianeta pulito, senza emissioni nocive, forse allora è meglio leggere questo ottimo lavoro di Maurizio Blondet.

Venti di questi cargo

inquinano più di tutte le auto del mondo.

[Maurizio Blondet](#) 28 luglio 2017 [34](#)

Pieni di alta coscienza ambientale, di sicuro siete già molto preoccupati di quanto inquinano gli automezzi a combustione interna, specie Diesel. Presto vi faranno allarmare sempre più, grazie ad appositi servizi mediatici. Ma ecco la soluzione: come a segnale convenuto, Volvo annuncia che produrrà solo auto elettriche o ibride, BMW costruirà una Mini elettrica in Gran Bretagna, “Mercedes sfida Tesla: dieci modelli elettrici dal 2022”. Elon Musk, il più geniale imprenditore secondo i media, ha già costruito la Tesla Gigafactory, “la più grande fabbrica del mondo”, che (promette) “dal 2018 potrà fornire celle al litio per 500.000 vetture all’anno”.



E se accadesse che la maggior parte dei consumatori, arretrati ed ecologicamente scorretti, non fossero convinti della convenienza di acquistare auto elettriche con batterie al litio, decisamente più costose? Niente paura: ecco i governi che, sempre sollecitati del vostro bene, già annunciano: vieteremo l’entrata delle auto a Londra entro il 2040, a

Berlino entro il 2020, “Parigi ed Oslo dichiarano la guerra al Diesel”, i sindaci di diverse capitali stanno seguendo: solo auto elettriche nei centri cittadini. Il governo Usa elargirà a Elon Musk 1,3 miliardi di sussidi pubblici, per la sua geniale impresa (Musk è geniale anche nell’intercettare sussidi pubblici). Vi toccherà comprare un’auto elettrica. Ostinarsi a tenere un diesel sarà segno di rozzezza e insensibilità, come essere “omofobo” e populista.

Di punto in bianco, l’auto elettrica.

E anche i governi, avrete notato, si sono schierati per l’elettrico “a segnale convenuto” – *signo dato*, come dice Giulio Cesare nel *De Bello Gallico*. Chi e da qual luogo abbia dato lo squillo di tromba convenuto a cui tutti i leader e le Case obbediscono, è difficile dire; ma dev’essere lo stesso centro, che sta dovunque e in nessun luogo, che ha comandato di insegnare il *gender* ai bambini dell’asilo, l’obbligo di 12 vaccini ai neonati, il matrimonio ai sodomiti, puntare all’abolizione del contante, ridurre la Chiesa cattolica ad una copia sbiadita di *Human Right Watch*, e presto legalizzare l’eutanasia per le bocche inutili. Tutte cose di cui fino a pochi anni fa nemmeno si parlava, e d’improvviso vengono attuate dalle due parti dell’Atlantico, simultaneamente, come da segnale convenuto.

La decisione titanica di riconvertire l’industria dell’auto non può esser venuta che molto dall’alto, ed esser dovuta a motivi strategici che saranno chiari più avanti. Forse s’è deciso di tagliare per sempre il lucro petrolifero ai paesi produttori, specie a quello che, solo, si rifiuta di piegarsi alla Superpotenza. Forse hanno pronta una innovazione cruciale nelle batterie, e questa innovazione è nelle mani “giuste”. Forse hanno escogitato questo processo per rivitalizzare – letteralmente con un elettroshock –

l'economia dell'intero mondo occidentale, dal 2008 in stagnazione irreversibile nonostante i troppi trilioni di dollari iniettati dalle banche centrali nel sistema: nonostante il denaro a costo sottozero, le banche non lo offrono, le imprese non lo chiedono, i privati se possono li tengono in deposito; la velocità di circolazione di moneta cala invece di salire, di inflazione non si vede l'ombra. L'obbligo di comprare auto elettriche, con la riconversione di tutta la rete di rifornimento dalla benzina alla corrente, dovrebbe innescare l'auspicata ripresa e la fiammata inflazionista.

Contro l'inquinamento, naturalmente

Qualunque sia la ragione, quella che vi diranno è la più virtuosa: contro l'inquinamento, contro l'effetto serra, per bloccare il riscaldamento globale prodotto dalle auto coi loro particolati dannosi.

Questo serve ad introdurre e spiegare il titolo di questo articolo. Voi non lo sapete, ma venti navi porta containers inquinano quanto la totalità degli automezzi circolanti nel mondo. Sono cargo colossali, lunghi trecento metri – Maersk ne ha di 400 metri, quattro volte un campo di calcio – perché più sono colossali, più peso e containers possono trasportare, e quindi più il costo del trasporto diminuisce. I loro titanici motori, onnivori, bruciano ovviamente tonnellate di carburante: ovviamente il meno costoso sul mercato, residui della distillazione catramosi, financo “fanghi di carbone”, con altissime percentuali di zolfo che alle auto, semplicemente, sono vietate.

Per questo 20 cargo fanno peggio che tutto gli automezzi sulla Terra. Il punto è che non sono venti; sono **60 mila** supercargo che stanno navigando gli oceani, traversano gli stretti di Malacca, fanno la fila per entrare nel canale di Suez, superano Gibilterra e dirigono alle Americhe.

Non solo, ma ogni anno si contano 122 naufragi – uno ogni tre giorni – di cargo con più di 300 containers; che finiscono in mare col loro contenuto: quanto di questo contenuto è inquinante? Secondo gli esperti, ogni anno vanno a fondo in questo modo 1,8 milioni di tonnellate l'anno di prodotti tossici. Insieme, beninteso, a duemila marinai; duemila morti l'anno, perché il loro è il secondo mestiere più pericoloso del mondo.

<https://fr-fr.facebook.com/france5/videos/10153640360249597/>

Il primo è quello del pescatore, spiega un'esperta intervistata in una inchiesta di France 5, "*Cargos, la face cachée du Fret*" (*Cargo, la faccia nascosta del trasporto marittimo*): una inchiesta impressionante, che non si capisce come sia riuscita a passare in un medium mainstream – evidentemente ci sono ancora giornalisti non-Botteri. Una indagine spietata su questo settore – le multinazionali dell'armamento – che preferisce stare nell'ombra; i cui colossi battono bandiere di comodo, dalla Liberia alle Isole Marshall, da Tonga a Vanuatu, e persino della Mongolia, che non ha sbocco a nessun mare, ma offre condizioni di favore agli armatori globali. Fra le quali c'è questa: che qualunque sia la nazionalità dei marinai, le leggi sul lavoro, obblighi salariali ed assicurazioni infortunistiche e sanitarie applicate loro sono quelle della nazione di bandiera. Tonga e Mongolia sono famose per l'avanzata legislazione sociale.

Di fatto, metà del personale navigante è filippino, perché "i filippini fanno l'inglese e costano poco"; un saldatore filippino su un cargo conferma, guadagno quattro volte più di quello che prenderei al mio paese, "ma è come stare in prigione". Gli smartphone non prendono, Internet nemmeno a pensarci, gli alcolici sono vietati sulla flotta Maersk. Se poi un'ondata ti porta via dal ponte durante una tempesta, oppure resti schiacciato dallo scivolare dei containers male assicurati, la famiglia può adire alle corti mongole o di

Vanuatu. Ormai non si sbarca più nei porti, non c'è riposo: la grande invenzione dei containers, questi parallelepipedi di quattro misure standard, intermodali, ossia concepiti come caricabili su pianali di treno o di camion, non consentono soste: lo stivaggio non esiste più, ormai dagli anni '60; uno solo di questi mega-cargo, ci informano, può caricare 800 milioni di banane (abbastanza per dare una banana ad ogni abitante d'Europa e Nordamerica), scaricarle in 24 ore, e poi via, perché il tempo è denaro. Il comandante (il servizio ne intervista uno, è un romeno) non sa cosa trasporta e non gli importa: del contenuto di ogni container – che parte sigillato – è legale responsabile lo speditore, e il destinatario. Ciò praticamente azzerava i controlli doganali, con gran risparmio del tempo che è denaro. Vari dirigenti di frontiera sostengono che “solo” il 2% può contenere armi o droga, “perché la massima parte degli spedizionieri rispetta le leggi”. Un'industria senza regole, del tutto estraterritoriale, che rende alle compagnie giganti 450 miliardi di giro d'affari.

Quando i grandi cargo ripartono, sono in parte scarichi avendo lasciato sulla banchina parte dei containers: allora, per stabilizzare l'equilibrio, pompano nei cassoni decine di tonnellate di acqua di mare. Con migliaia di pesci e creature viventi che poi trasportano, e scaricano, a migliaia di chilometri dal loro *habitat* nativo. Per tacere del rumore dai motori (sott'acqua, risulta 100 volte il volume sonoro di un jet), un inquinamento acustico fortemente sospettato di disorientare i grandi cetacei, che sempre più spesso finiscono spiaggiati.

Ma allora – direte voi – se governi e lobbies ecologiste sono così preoccupati per l'inquinamento dei mari e il riscaldamento globale, tanto da aver deciso di vietare prossimamente tutte le auto a motore a scoppio del pianeta e sostituirle con motori elettrici puliti e più efficienti, perché non pongono qualche limite ai mega-cargo e alle mega-

petroliere? Se 20 di loro inquinano come la totalità degli automezzi, basterebbe ridurre dello 0,35 per cento il traffico navale per ottenere lo stesso risultato di disinquinamento della riconversione globale all'auto elettrica.

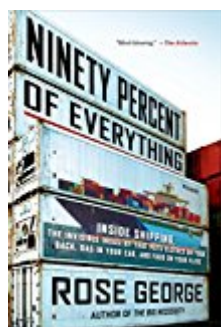


Ma no. Avete fatto la domanda sbagliata. Vi deve mettere sull'avviso il fatto che il Protocollo di Kyoto non copre il trasporto marittimo, ignora quel che inquina e distrugge.

Come spiega l'economista Mark Levinson, autore dello studio più approfondito sui containers, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, (Princeton University Press), "la gente crede che la globalizzazione sia dovuta alla disparità dei salari, che provoca la delocalizzazione della produzione in Asia o dovunque la manodopera è meno cara. Errore: la disparità di salari esisteva anche prima della mondializzazione. Quello che permette lo sfruttamento della manodopera a basso costo per fare prodotti da vendere poi sui mercati di alto reddito, è l'abbassamento tremendo dei costi di trasporto navale. Questo è il fattore cruciale, reso possibile dai containers e dalle mega-cargo, che riducono il costo all'osso".

Costi talmente bassi, "che conviene spedire i merluzzi pescati nel mar di Scozia in Cina in container refrigerati per essere sfilettati e ridotti a bastoncini in Cina, e poi rimandati ai supermercati e ristoranti di Scozia, piuttosto che pagare retribuire sfilettatori scozzesi". Questo lo racconta Rose George, giovane giornalista britannica, che dopo 10 mila chilometri fino a Singapore a bordo della *Mersk Kendal*, una portacontainer da 300 metri, manovrata da solo 20 uomini, ha scritto un libro chiamato "Novanta per cento di

tutto – Dentro l'industria invisibile che ti porta i vestiti che indossi, la benzina nella tua auto e il cibo nel tuo piatto". (*Ninety Percent of Everything: Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*). Perché la brava giornalista ha scoperto questo: che nella nostra società post-industriale dove non produciamo più ma compriamo, il 90 per cento di ciò che ci occorre e che acquistiamo, ci viene portato dalle portacontainers. Tutto: dalla carta al legname, al bestiame vivo al macellato e surgelato. Il giaccone di sintetico imbottito, i jeans, le giacche che trovi da Harrod's o alla Standa, sono cuciti in Vietnam o Bangladesh; smartphone e tablets e tutta l'elettronica di consumo, viene dalla Corea, dalla Cina, dal Giappone; non parliamo di frigoriferi e lavatrici; il grano, dal Canada o dall'Australia; le primizie di frutta e verdura fuori stagione, dagli antipodi.



Una volta scaricati, i containers sono vuoti a rendere, che sono noleggiati per altri viaggi; prima o poi finiscono per rifare la rotta di ritorno, dall'Occidente all'Asia. Riempiti, per non fare il viaggio a vuoto, di rottami metallici e di plastica, di stracci e vestiti vecchi, di carta usata da riciclare. Tutto ciò che ci resta dopo aver consumato cose che un tempo sapevamo fare, ma che adesso compriamo perché ci costano meno che pagare i nostri operai. Un "meno" che ha un costo altissimo, sociale, di civiltà, ed ambientale. Basta pensare all'eventualità che il colossale traffico si debba bloccare, come è possibile per un una guerra guerreggiata che blocchi, poniamo, il Canale di Suez, o renda impraticabile Malacca o – facilissimo – Ormuz : la nostra autosufficienza,

insomma autonomia economica vitale, sarebbe il 10 per cento di quel che ci abbisogna.