

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](#).

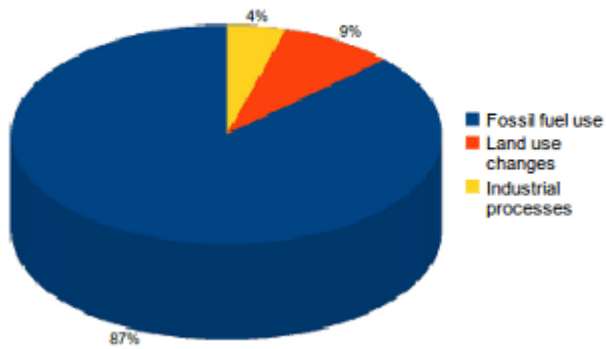
Qui si va sullo specifico con un articolo abbastanza complesso, scevro di opinioni politicamente corrette, e ricco di dati, per chi voglia documentarsi, seriamente, anche sulla storia del riscaldamento del pianeta causato dalle attività umane.

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....

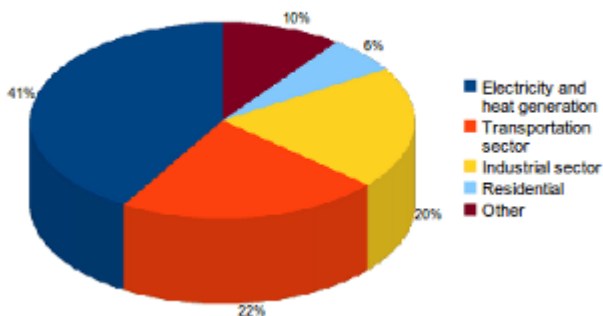
Oggi leggo che VW, quella del dieselgate, prevede l'introduzione di un pulmino solo elettrico dal 2020. Facciamoci alcune domande.

Human sources of carbon dioxide



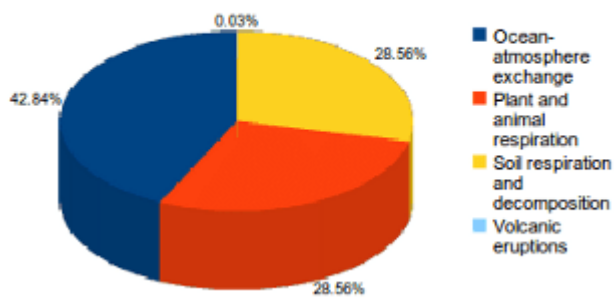
Prima di tutto, **quale è la maggiore fonte di CO2 antropogenica (prodotta dall'uomo)?** Risposta: la combustione fossile (87%, circa 33.5-34 mld tons, su un totale di emissioni antropogeniche pari a ca. 39 mld tons annue).

Carbon dioxide emissions from fossil fuel combustion

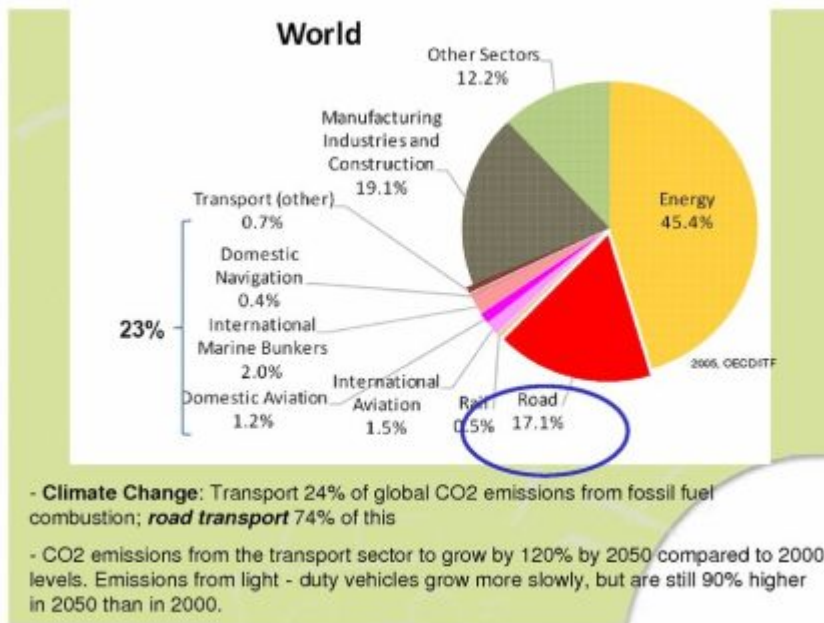


In particolare, la fonte maggiore di CO2 è la produzione di energia elettrica (41%), non i trasporti (intesi in aggregato su aria, ruote/strada, nave, rotaia, sia per merci che per persone: 22/23%), dati al 2012. Ossia la più grande, singola fonte di CO2 attuale – elettricità da combustibili fossili – 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 dell'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 8, 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 2018 - 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](#)

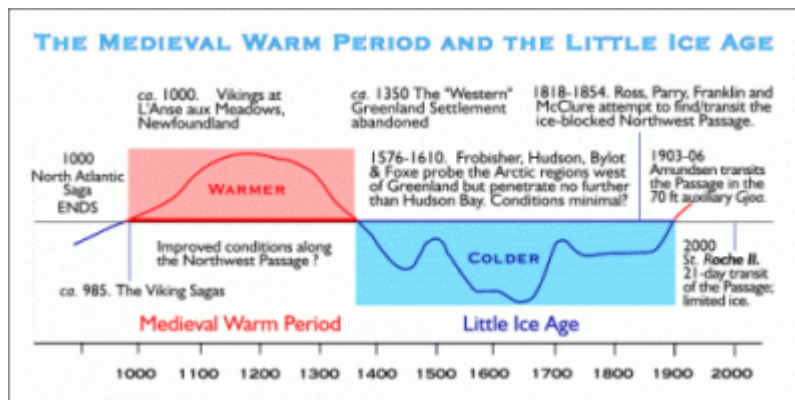
Se poi volete veramente approfondire il tema del riscaldamento del pianeta...

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

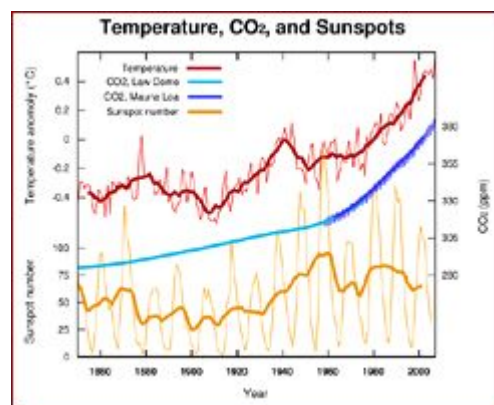
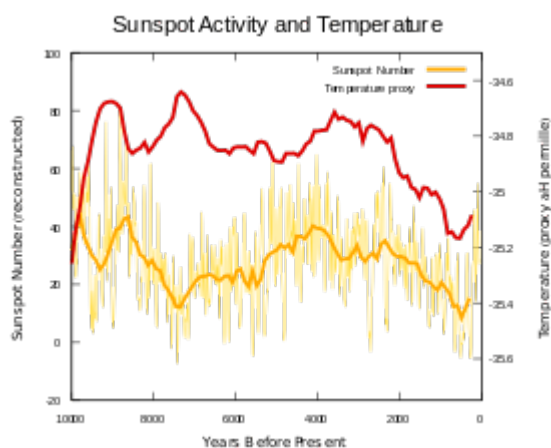
Abridged Research Report

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

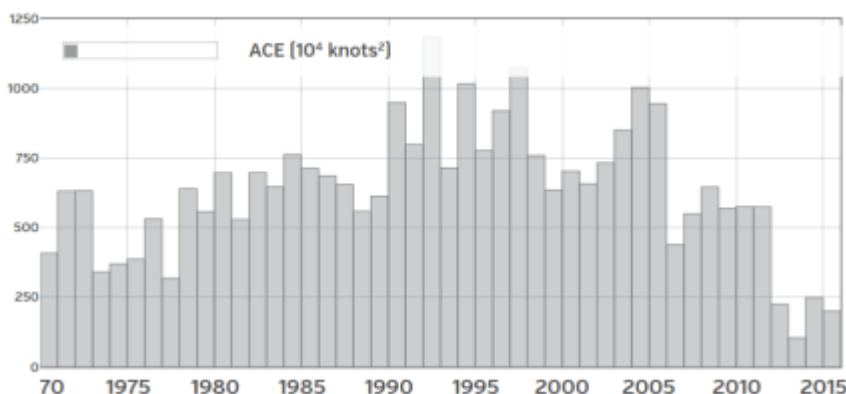
interessarci molto in quanto secondo quanto riportato dai sumeri – che hanno saputo costantemente anticipare TUTTE le scoperte astronomiche poi rese di pubblico dominio dalla NASA, in realtà solo riprese dai nostri antenati – nei prossimi 70 anni il sistema solare vedrà il ritorno di un pianeta la cui 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).

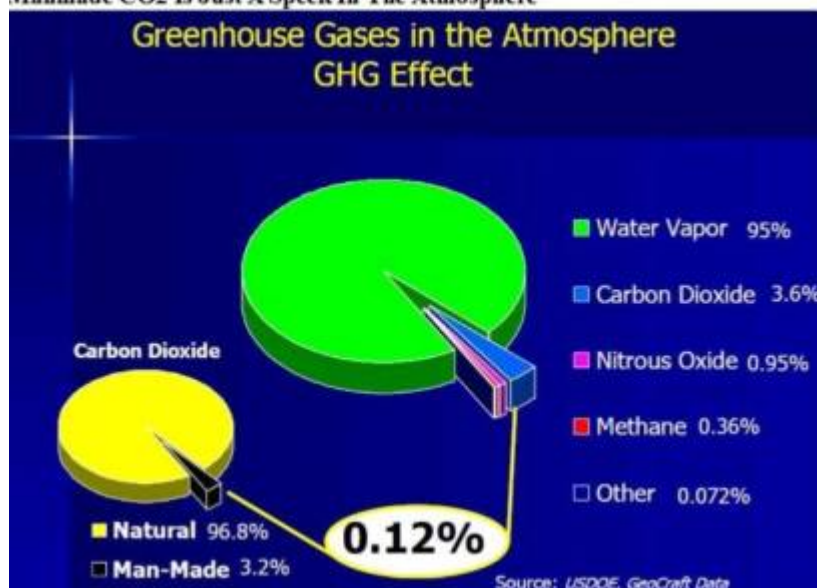
Greenhouse Gas	Global Warming Potential (GWP)
1. Carbon dioxide (CO ₂)	1
2. Methane (CH ₄)	25
3. Nitrous oxide (N ₂ O)	298
4. Hydrofluorocarbons (HFCs)	124 – 14,800
5. Perfluorocarbons (PFCs)	7,390 – 12,200
6. Sulfur hexafluoride (SF ₆)	22,800
7. Nitrogen trifluoride (NF ₃) ^a	17,200

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

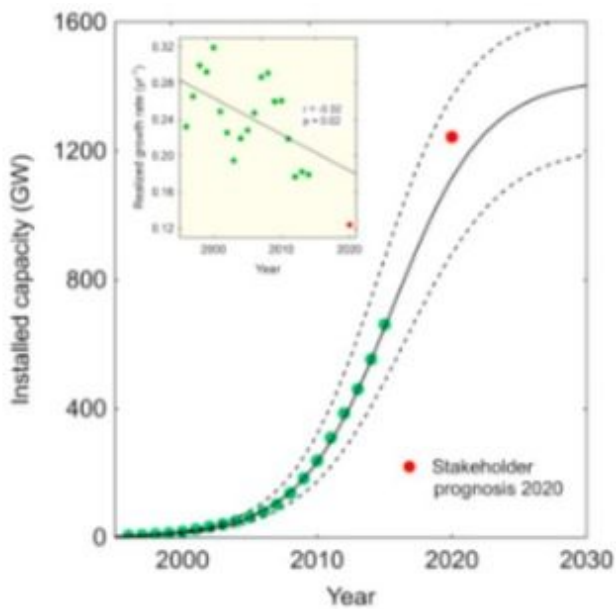
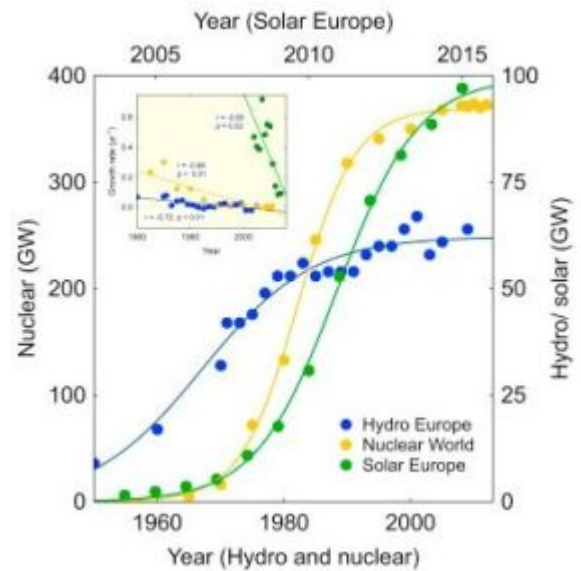
0.36% di metano. In considerazione della pericolosità relativa delle due sostanze in termini di effetto serra bisognerebbe combattere il Metano in atmosfera e non la CO2 (almeno il 5.4% o anche oltre l' 8% in base alle varie fonti sopra citate, come effetto serra equivalente del Metano rispetto alla 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 [[^]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...

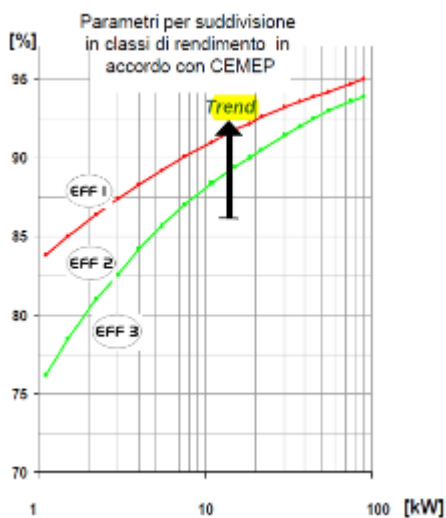
Bang! Consumi obbligati. L'obiettivo vero è obbligarvi a consumare!

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!]**.

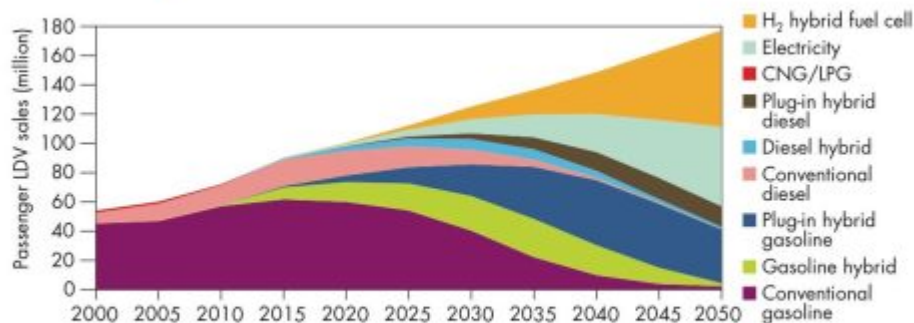


Anche un bambino capisce che per ridurre di così poco l'emissione di CO2 (al massimo l'8%, addirittura meno del 10% ipotizzato sopra), ossia per ridurre AL MASSIMO di solo lo 0.1% le emissioni di CO2 totali in atmosfera (antropogeniche+naturali) non vale la pena sobbarcarsi l'onore di sostituire tutto 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/>