

NOTÍCIA OVGA --- REENVIO APENAS

Assunto: VEÍCULOS ELÉTRICOS e CO2 - Por Carlos Tavares

VEÍCULOS ELÉTRICOS e CO2 - Por Carlos Tavares

Carlos Tavares - O homem que não deixa que lhe lavem o cérebro.

Carlos Tavares (chefe da psa): " o mundo é louco. O facto de as autoridades nos terem pedido para ir numa direção tecnológica, a do veículo elétrico, é um grande ponto de viragem. Não gostaria que daqui a 30 anos se descobrisse algo que não é tão bonito como parece, sobre a reciclagem de baterias, a utilização de matérias raras do planeta, sobre as emissões eletromagnéticas da bateria em situação de recarga?

Como é que vamos produzir mais energia elétrica limpa?

Como fazer para que a pegada de carbono do fabrico de uma bateria do veículo elétrico não seja um desastre ecológico?

Como assegurar que a reciclagem de uma bateria não seja um desastre ecológico?

Como encontrar suficiente matéria-prima rara para fazer as pilhas e os químicos das baterias na duração?

Quem trata a questão da mobilidade própria na sua globalidade?

Quem está agora a colocar-se a questão de forma suficientemente ampla de um ponto de vista social para ter em conta todos estes parâmetros?

Preocupo-me como cidadão, porque, como fabricante de automóveis, não sou audível.

Toda esta agitação, todo este caos, vai virar-se contra nós, porque teremos tomado decisões erradas em contextos emocionais."Stéphane Homem: Diretor do Observatório da energia nuclear. O ciclo de vida de um veículo elétrico torna-o tão poluente como um veículo térmico. Subsidiar não faz sentido, explica Stéphane Homem. O fabrico das baterias é tão emissor de CO₂ que é necessário ter percorrido de 50 000 a 100 000 km de carro elétrico. Para começar a ser menos produtor de CO₂ do que um carro térmico. 15 a 30 km por dia, 365 dias por ano, durante 10 anos!

AFP / Daniel Roland: Ora, ao contrário do que acreditam a maioria das pessoas, sujeito a uma propaganda contínua das políticas e industriais, o carro elétrico não é mais virtuoso para o clima do que o carro térmico, gasolina ou diesel. Estas são as conclusões de um estudo, já antigo, da agência do ambiente e do controlo da energia (ademe), ignorado deliberadamente pelo governo (elaboração de acordo com os princípios da acv dos balanços energéticos, das emissões de gás em efeito de estufa e

outros impactos ambientais induzidos pelo conjunto das vias de veículos elétricos e de veículos térmicos até 2012 e 2020, (novembro de 2013) Sabendo que estes carros servem essencialmente para trajetos curtos, é provável que a quilometragem necessária para se estimar "Virtuoso" nunca será atingida. Além disso, todo o CO₂ emitido por um carro elétrico é enviado para a atmosfera antes mesmo de ter percorrido um quilómetro, enquanto que, por outro lado, está em todo o lado alegado que o carro elétrico não emite partículas finas. Mas, como assinala a revista ciência e vida (janeiro de 2015), "os pneus, os travões e o desgaste das estradas emitem quase tantas micropartículas como o a". O carro elétrico emite menos partículas do que o carro térmico, uma vez que não tem um escape, mas tem muitos freios, pneus, e rola sobre o alcatrão! No final, o carro elétrico não é mais ecológico do que o carro térmico. O dinheiro público consagrado ao seu desenvolvimento é, por conseguinte, totalmente injustificado.

Ora, trata-se de somas astronómicas:

- O GOVERNO LANÇOU UM PLANO DE INSTALAÇÃO DE 7 milhões de terminais de recarga por cerca de 10 000 euros cada, ou seja, um custo de cerca de 70 mil milhões de euros.
- É, aliás, pungente ver os eleitos de pequenos municípios, acreditando fazer um gesto pelo ambiente, quebrar o mealheiro municipal para se oferecer um marco;
- O BÓNUS "Ecológico" à compra de um carro elétrico ultrapassa 10 000 € por veículo, muitas vezes completado por um prémio da região.
- Quase todos os compradores são famílias ricas, pois estes veículos são muito caros: uma vez mais, o dinheiro de todos é oferecido aos mais privilegiados.

Na realidade, no país do átomo, todos os meios são bons para "impulsionar" o consumo de eletricidade, em baixa contínua há anos.

Porque o carro elétrico em França pode ser considerado como um "carro nuclear": quase todos os terminais de recarregamento instalados são ligados à rede elétrica normal, a 80 % nuclear.

Não devemos deixar-nos abusar dos certificados que o sr. Bolloré e os seus autolib (Paris), bluecub (Bordéus) e Bluely (Lyon), que asseguram que são recarregadas às energias renováveis: Trata-se apenas de jogos de escrita; a eletricidade utilizada é a mesma que noutros locais.

Não estamos a fazer aqui a promoção do automóvel térmico, ela própria uma calamidade ambiental. Mas, precisamente, ninguém teria a ideia de oferecer 10 mil euros à compra de um carro diesel, reservar-lhe lugares de estacionamento e encher o seu tanque com preço partido...É uma análise muito boa que demonstra que as nossas

políticas (e os verdes) fazem-nos um espetáculo:

A paranoia do diesel só diz respeito aos automobilistas!!!

Os veículos pesados, autocarros, navios, estão excluídos!

Só para situar o grau de paranoia dos mais virulentos críticos do veículo diesel, é necessário revelar-lhes os dados da indústria marítima que demonstrou que, considerando o tamanho dos motores e a qualidade do combustível utilizado, os 40 maiores navios - Cargueiros do mundo poluem tanto como todos os 760 milhões de automóveis do planeta. Sabe, estes porta-contentores que nos alimentam em produtos que se fabricava nas nossas fábricas deslocalizadas, hoje em dia, queimam cada um 10.000 toneladas de combustível para uma viagem e regresso entre a Ásia e a Europa. Estes infelizes 40 navios fazem parte de uma frota de 3.500, aos quais há que acrescentar os 17.500 petroleiros que compõem o conjunto dos 100.000 navios que percorrem os mares.

Para não deixar o domínio marítimo, recorde-se que a frota de recreio francesa é de cerca de 500.000 unidades, dos quais 5.000 iates com mais de 60 metros, e que o mais médio destes queima cerca de 900 litros de combustível em apenas uma hora, enquanto os 24 % de lares franceses que se aquecem ao fuelóleo têm dificuldade em encher o seu tanque para o inverno. Para continuar no caminho da esquizofrenia paranoica, vamos ter em conta toda a frota de pesca e os 4,7 milhões de veículos pesados em trânsito através da França e milhares de aviões que percorrem o céu. Para completar esta pequena fábula, não esqueçamos o indispensável domínio agrícola em que o consumo médio de energia é de 101 litros de combustível por hectare. Isso também prova que os jornalistas são comprados pelo poder para calar a boca e lavar-nos os cérebros.

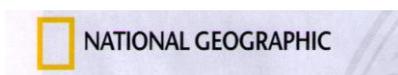


OBSERVATÓRIO
VULCANOLÓGICO
E GEOTÉRMICO
AÇORES



Victor- Hugo Forjaz

vforjazovga@gmail.com



Portugal Volcanological Adviser since

2001

image002.jpg