

## **SCHEMA 10 - CALAMITE SEMISFERE E FASCI MOLECOLARI**

Ridurre l'inquinamento e i consumi di energia è un obiettivo importante per il nostro futuro, ed è comprensibile e giusto che molti ingegni si siano mobilitati per cercare rimedi nuovi e originali per riuscirci. Non solo la ricerca scientifica nei centri di ricerca e nelle università; anche inventori solitari, improvvisati, con disegni fatti a mano e prototipi costruiti in scantinati trasformati in officine, anche loro hanno cercato di trovare nuove tecnologie, più comode e efficienti, aspirando al rimedio rivoluzionario che risolve tutti i problemi.

Sono tentativi da guardare con rispetto e speranza, ma con un doveroso e sano scetticismo. Perché dopo almeno 40 anni che si studiano i modi per ridurre emissioni e consumi, le soluzioni più facili sono già state trovate. Se i più grandi centri di ricerca di tutto il mondo faticano a trovare ricette valide e applicabili su larga scala, è poco probabile che ci riesca un singolo inventore, illuminato da un lampo di genio. Non è impossibile, si badi bene; è solo molto poco probabile. Nessuno può escludere che qualche importante avanzamento tecnologico potrà arrivare da scoperte di neofiti; ma è molto più probabile che questo avvenga dove centinaia o migliaia di persone lavorano in modo coordinato e con mezzi enormi a disposizione.

Nella scienza moderna, a differenza del passato, le scoperte scientifiche non nascono da sole, per opera isolata di una mente geniale. Le tecnologie innovative sono il risultato di tanti piccoli avanzamenti, condivisi e dibattuti. Il metodo scientifico, con il suo scetticismo di fondo e la richiesta di verifica su tutti i passi in avanti, è stato un banco di prova che ha spento molte illuminazioni che sembravano prodigiose. Anche nel campo dei dispositivi per abbattere emissioni e consumi energetici, molti prototipi presunti miracolosi sottoposti ad un esame attento si sono rivelati ben poco cosa. La maggior parte di questi è rimasta confinata in fascicoli che hanno girato qualche ufficio di regioni o ministeri, prima di finire nel cestino. Altri hanno ricevuto qualche finanziamento per progetti pilota, sperimentazioni più o meno serie. Alcuni di questi, basati su tubi con calamite, sfere in grado di produrre fasci molecolari o impazzimenti di radicali liberi, sono diventati famosi, sono stati lodati o criticati in trasmissioni televisive di prima serata, viste da parecchi milioni di persone. In particolare una piccola storia italiana, quella dei tubi magnetizzati per ridurre l'inquinamento dell'aria, è da raccontare perché per alcuni aspetti a suo modo istruttiva.

### *Econogreen*

La prima volta che ho sentito parlare del potere dei magneti e dei fasci molecolari per ridurre i consumi e l'inquinamento, è stato leggendo un rapporto del gennaio 2001 della ditta Antas - Divisione Health Care & Energy Saving di Saronno (Va), intitolato “ *Econogreen. Tecnologie innovative per: Risparmio di Carburante – Riduzione dell'inquinamento*”. 22 pagine su carta lucida raccontavano, con uno stile a metà fra il rapporto scientifico e il depliant commerciale, del sistema Econogreen, proposto per “ *ridurre i gas tossici contenuti nel gas di scarico* ”, per “ *un motore più pulito e rispondente* ” e consumi minori. Una lettura attenta rivelava subito la scarsa serietà della proposta. Fra errori di stampa e salti logici si riusciva a fatica a capire di cosa si trattasse, ossia cilindri contenenti “ *una combinazione di semisfere in lega e due o più magneti permanenti* ”, da sistemare da soli nel proprio motore: “ *Utilizzando una serie di utensili molto comuni, esso può essere posizionato con facilità tra il serbatoio del carburante ed il sistema di alimentazione del motore (carburatore, pompa di iniezione) da qualsiasi persona che possieda una certa manualità (raccomandiamo comunque per la successiva messa a punto la presenza di un meccanico)* ”. Il funzionamento veniva descritto come “ *semplice ed immediato* ”: “ *Il primo stadio, detto d'arricchimento del carburante, ha inizio quando quest'ultimo attraversa i campi dielettrici creati*

*naturalmente dal suo passaggio nell'area delle semisfere in lega. In questa fase le caratteristiche atomiche dell'idrocarburo (con particolare riferimento alle molecole di carbonio) vengono modificate ottenendo il miglioramento delle sue caratteristiche di combustione. Nel secondo stadio l'idrocarburo instabile modificato attraversa un campo magnetico d'intensità ben determinata, ottenuto per mezzo di magneti permanenti, che ne "stabilizza" e ne "linearizza" il fascio molecolare. Questo stadio incrementa e stabilizza la modifica iniziale nel primo stadio del carburante il quale, a questo punto, è pronto per essere reintrodotta all'interno del normale sistema di alimentazione del motore sul quale ECONOGREEN è stato installato”.*

Le prestazioni promesse erano tutt'altro che trascurabili: riduzioni dei consumi del 10-15%, nonché minori emissioni di NOx, CO e idrocarburi, anche del 50%. Il sistema veniva proposto in diverse versioni, a seconda della cilindrata del motore a cui doveva applicarsi; si citavano diversi brevetti e test indipendenti, nonché 7 certificazioni rilasciate da enti un po' insoliti: la Royal Aerospace Establishment di Farnborough, l'Autorità Ferroviaria del Montana di Snowdon, la Quality Assurance Division del Governo del Ghana, la SISIR del Governo di Singapore, la norvegese Mathisen Auto, l'Agenzia Irlandese di Scienza e Tecnologia. Insomma, la documentazione era carente, la spiegazione teorica del meccanismo di funzionamento lacunosa e improbabile, gli enti di certificazione selezionati chissà come. Non perdersi altro tempo era un dovere. Infatti, dopo qualche tempo di questa ditta e del suo ritrovato si perse ogni traccia.

Ho risentito parlare dell'Econogreen negli anni successivi; commercializzato dalla ditta BL-Servizi di Legnano (costo circa 225 euro) e stato sperimentato su diversi bus delle società di trasporti ([AMSC di Gallarate](#), [ATAF Firenze](#)) e venduto in circa 1000 esemplari. La spiegazione del funzionamento del sistema, disponibile in un articolo del [quotidiano dei consumatori “Il Salvagente”](#), è quantomeno lacunosa: *“Il sistema si basa su una lega metallica che agisce sul carburante. Diesel e benzina sono composti da idrocarburi, che in condizioni normali bruciano a temperature diverse. Ciò fa sì che il motore non bruci la stessa quantità di carburante nello stesso momento, e ci sia di volta in volta una percentuale diversa di carburante incombusto che non produce energia. Il sistema da noi brevettato - ma inventato in Gran Bretagna - consente invece che la percentuale resti costante, e non cali”.*

Nessuna prova è stata fatta per attestare le riduzioni, anzi [l'inventore si è lamentato dell'importo richiesto da un laboratorio accreditato \(11.000 euro\) per fare un set adeguato di analisi](#); un simile costo è comprensibile, e sarebbe del tutto normale anzi doveroso fare questo tipo di verifiche prima di commercializzare il prodotto.

Negli ultimi anni il dispositivo Econogreen è stato acquistato dalla ditta [Teleline](#), azienda nata come fornitore di telefonia e che commercializza anche un [depuratore dell'acqua](#) basato su un trattamento *“fisico elettronico non magnetico”*.

Sul nuovo sito [www.econogreen.it](http://www.econogreen.it) la [descrizione del funzionamento](#) è tutt'ora povera di dettagli. Secondo [il principio chimico](#) proposto, *“una particolare combinazione di metalli e gli idrocarburi reagiscono al loro contatto: questo innesca una reazione elettrica naturale (associabile alla sostituzione elettrofila aromatica) che permane per breve tempo e che permette la modifica di alcuni legami molecolari (soprattutto nei poliaromatici e paraffinici) ... i metalli dell'Econogreen (compreso il contenitore che è parte integrante del catalizzatore) hanno la funzione di reagenti e idruri per l'idrogeno contrapposti ad idrogenanti mettendo a disposizione, al passaggio del combustibile fossile, una certa quantità di ioni H+ che saranno sfruttati poi nella combustione. L'effetto è appunto simile ad una reazione elettrofila aromatica ma solamente parte di questa reazione si autosostiene mentre parte dei carbocationi sviluppati tenderebbero a riarrangiarsi rapidamente prima di cedere ioni H+: la sezione di combustibile che si autosostiene è invece misurabile e può essere modificata ulteriormente al successivo trattamento (che è ciclico nel circuito di alimentazione del carburante)”.*

Sono riportati molti numeri sulle riduzioni possibili, ma ancora nessuna prova certificata attestante in modo accurato e indipendente i risultati. È però attiva una sezione “ [Guadagna con noi](#) ” che propone a chi ha un sito web di inserire un banner di Econogreen , per poter incassare una commissione (circa del 4%) per ogni prodotto acquistato dagli utenti attratti dal banner.

### *Il Tubo di Tucker*

Un dispositivo simile all'Econogreen è il Tubo di Tucker, reso famoso per essere stato oggetto di [diverse puntate della trasmissione televisiva Striscia la notizia](#) . Il principio di funzionamento è lo stesso, calamite che creano campi elettromagnetici che agiscono – o dovrebbero agire - sul carburante e lo "magnetizzano" prima del suo ingresso nella camera di combustione. La forma è la stessa, tubetti di diverse dimensioni. Questo sistema però è stato venduto in circa 14.000 pezzi, grazie ad una imponente campagna pubblicitaria [ 1 ] e ad una rete di vendita che premiava chi più riusciva a vendere e a trovare altri rivenditori che a loro volta vendevano altri tubi. Una sorta di catena di Sant'Antonio, in cui pochi guadagnavano e molti rimanevano con in mano... un tubo, costato circa 5000 euro.

Nella puntata di *Striscia la notizia* dell'1 ottobre 2002, oltre a mettere in discussione l'utilità del tubo per ridurre consumi e inquinamento, vennero mostrati video piuttosto inquietanti sui metodi di persuasione dei nuovi addetti alla vendita, girati di nascosto durante le conferenze Tucker. Altri particolari furono mostrati nelle puntate dei giorni successivi, il giro d'affari milionario e le molte sponsorizzazioni fatte dal marchio Tucker, fra cui la nazionale di calcio. L'8 ottobre 2002 il titolare della Tucker, Mirco Eusebi, la moglie Ivana Ferrara e altri dirigenti della società [finirono in carcere](#), dove rimasero per diversi mesi. Iniziò un processo, il cui primo grado [si concluse nel gennaio 2009](#) con una pesante condanna, 11 anni e 4 mesi per Eusebi , circa 10 anni per la moglie e altri tre dirigenti; una cinquantina di rivenditori furono assolti, anche se con una motivazione involontariamente offensiva: il giudice ritenne che ai “poteri” di quel tubo , alla sua capacità di far consumare meno combustibile e azzerare le emissioni inquinanti, loro avevano creduto davvero.

A questo punto inizia una di quelle vicende tipiche della giustizia italiana. Nel processo di appello si registra un colpo di scena, con [una perizia super partes che afferma che il tubo di Tucker funziona](#) (contrariamente ad altre perizie certificate). Ma si scopre che il perito nominato dal Giudice non ha alcuna competenza in materia, non è iscritto all'albo degli Ingegneri né a quello dei periti del tribunale. In un paio di udienze si mostra incapace di sostenere le sue conclusioni, ammettendo di aver seguito “ *un metodo che non ha niente di scientifico*”, basato su “ *criteri di buon senso* ”, in pratica la lettura di pareri fatti da altri. Finisce [indagato per perizia falsa](#) , il giudice dice che l'ha nominato è pure [indagato per abuso d'ufficio](#) e si giustifica sostenendo di aver scelto l'esperto “in internet”.

Il processo d'appello si conclude nel maggio 2011 con una [condanna dimezzata per gli imputati](#) ; è rimasta l'associazione a delinquere , mentre è arrivata la prescrizione per i reati di truffa e diffamazione. Eusebi e la moglie hanno rinunciato alla prescrizione per il reato di truffa ed è iniziato un nuovo processo, ripartito da zero perché nel frattempo il giudice è andato in pensione ed è stato sostituito. È ancora in corso anche la causa civile degli incauti acquirenti del tubo, che hanno chiesto il risarcimento delle spese sostenute; il patrimonio di circa 10 milioni di euro dei coniugi Eusebi è ancora sotto sequestro.

Dopo 10 anni la saga del Tubo Tucker non è finita. Dopo la chiusura del sito [www.tucker.it](#) (su ordine della Procura della Repubblica di Rimini), e del successivo sito [www.mistertucker.com](#), i coniugi Eusebi continuano a sostenere dal sito [www.tuckerfunziona.com](#) l'efficacia del loro dispositivo; ma si lamentano del fatto che altri dispositivi, del tutto simili al Tucker, sono tuttora commercializzati.

### *Dukic Day Dream*

La prima volta che ho sentito il nome Econotruck, ho pensato che aveva parecchie lettere in comune con l'Econogreen e il Tucker. Il sito internet [www.econotruck.com](http://www.econotruck.com) presenta un grande occhio azzurro, con al di sopra il marchio *Dukic Day Dream* composto a sua volta da un piccolo occhio stilizzato contenente tre D. L'immagine è intervallata a quella di un bambino che soffia su un fiore, con sotto la frase *“Aiutare e Rispettare l'Ambiente per donare un futuro alle Nostre Generazioni”*<sup>[ii]</sup>, e ad un'altra con un treno in corsa e a fianco la scritta *“ Futuro venturo. Rincorrere il progresso ed accrescere il benessere non equivale a vivere in un Futuro devastato dall'inquinamento e privo di avvenire per i nostri figli. Soffermia moci a migliorare le tecnologie di combustione e ad adottare i dispositivi che possano salvaguardare l'ambiente ”*. In alto a sinistra 9 bandierine promettono versioni del sito in 9 lingue, russo, cinese ed indiano compresi, ma solo tre di queste aprono pagine con versioni del sito in altre lingue. Al primo impatto sembra marketing emozionale, buonismo ambiental-commerciale con tendenza new-age.

Nella [sezione “Chi Siamo”](#) si trova un linguaggio aulico-commerciale: *“La DUKIC day dream® srl nasce nel 2002, anni in cui il problema dell'inquinamento da polveri sottili non era ancora un'urgenza per i Governi e le popolazioni di tutto il mondo ”...“La validità delle proprie idee, che sono la base dell'azienda DUKIC Day Dream® srl e della prospettiva di un mondo più vivibile , sono state abbracciate dagli innumerevoli Enti Pubblici ed Aziende che hanno contribuito a far sì che il “sogno” non si spegnesse di fronte ai colossali interessi del mondo del business, dotando i propri mezzi del dispositivo Tre D”*.

Cliccando su [”Prodotti”](#) si possono vedere le varianti dei Dispositivi Antiparticolato Elettromagnetici *Tre D*. Per quello che si può leggere, il principio di funzionamento non sembra molto diverso da quelli visti in precedenza, in quanto si parla di un *“ effetto di polverizzazione molecolare ottenuta da una speciale combinazione di campi elettromagnetici che interagiscono nel tratto “brevettato” con le molecole del carburante, ottimizzano la combustione migliorandone la qualità e riducendo drasticamente le parti incombuste carboniose ”*. Il sito mostra diversi certificati di riduzione delle emissioni, rilasciati da laboratori minori e non leader nel settore, e si spinge a decantare i vantaggi del proprio prodotto rispetto ad altre tecnologie di filtraggio, quali i Filtri Anti Particolato (FAP), giudicati dannosi per l'ambiente e gli stessi motori.

Nella [sottosezione “Vantaggi”](#) i numeri della riduzione delle emissioni e dei consumi sono rilevanti quanto incoerenti: Il risparmio del carburante viene descritto come *“ variabile da un min. del 4,5% ad un massimo del 10 % ”*, la riduzione della CO<sub>2</sub>, che dovrebbe essere la stessa del consumo di carburante, è indicata *“ fino al -25%”*. Al di là di questi errori da principianti, nel complesso l'analisi della documentazione mostra ancora una volta un quadro parecchio carente: assenza di una vera spiegazione fenomenologica del funzionamento del dispositivo, risultati poco chiari in poche prove fatte in condizioni non ottimali, assenza di vera documentazione scientifica. Le spiegazioni fornite in [un'intervista a Rai1-Unomattina](#) dall'inventore del *TreD*, Michele Campostrini, fondatore insieme ad Anna Dukic della società, aggiungono solo confusione, nonostante i toni trionfalistici: *“Con il nostro dispositivo io penso che si possa migliorare tantissimo la qualità dell'aria... L'effetto che fa è quello di migliorare sensibilmente la qualità del carburante, il carburante entra nel dispositivo che bombarda elettromagneticamente le molecole, i radicali liberi impazziscono e impazzendo aumentano di energia, continuamente, una volta entrati nella camera di combustione c'è l'effetto di migliorare la combustione con maggiore potenza, maggiore coppia, drastica riduzione degli inquinanti e riduzione del consumo”*.

Nella letteratura scientifica non esiste alcun lavoro che confermi l'efficacia di questi dispositivi, anzi diversi studi seri sui sistemi basati sull'elettromagnetismo applicato all'inquinamento dell'aria e delle acque possono essere considerate stroncature senza appello [<sup>iii</sup>]. Non c'è da sorprendersi

quindi se ancora oggi il dispositivo Tre D non abbia ottenuto l'omologazione, nonostante le vigorose proteste di Anna Dukic, che è arrivata ad [incatenarsi davanti al Parlamento](#); la vicenda ha avuto un po' di risonanza nei media, sono seguite interrogazioni parlamentari in sua difesa e se n'è occupata la televisione [diversi servizi](#) del TG1 e in [una puntata della trasmissione Report dell'8 maggio 2011](#).

*C'è chi non si informa*

“C'è chi dice no”, è il titolo della rubrica di Report in cui è stata presentata la vicenda di Anna Dukic, così presentata dalla conduttrice Milena Gabanelli: “*A dire no oggi è una signora molto particolare. La procedura d'infrazione dell'Europa verso l'Italia per gli alti livelli di PM10 è una questione miliardaria. I filtri da applicare ai vecchi veicoli diesel sono stati un flop, questo lo sanno tutti. Quindi un po' di attenzione verso chi due idee ce le ha, varrebbe la pena di averla. Anche perché non sarebbe la prima volta che viene considerata un'autentica baggianata quella che poi invece si rivela un'invenzione molto utile.*”

L'introduzione di Gabanelli è poco fondata, o almeno reticente; è vero che può essere successo che invenzioni considerate baggiate si sono rivelate utili, ma il contrario è successo molto, molto più frequentemente. Di inventori con idee strampalate c'è piena l'Italia, per ogni invenzione che si tramuta in qualcosa di utile ce ne sono 100 o 1000 che vengono scartate, e non sono ricordate [iv].

Il servizio di Report inizia con una santificazione della signora Dukic: “*quando si rimette miracolosamente in piedi, dopo 5 anni passati, inchiodata ad un letto a causa di una grave malattia, invece, di darsi alla bella vita, decide di investire tutto quello che ha in un'impresa nuova di zecca... L'idea è produrre dispositivi come questi. ci passa il gasolio prima di entrare nel motore e secondo l'inventore migliorano la combustione e fanno risparmiare. E anche se assomigliano terribilmente ai vecchi dispositivi della Tucker, i cui vertici oggi si ritrovano con una condanna in primo grado a oltre 10 anni di prigione per truffa aggravata, Anna decide di provare lo stesso.*”

L'autore del servizio è quindi consapevole che i tubi Dukic assomigliano “terribilmente” ai vecchi dispositivi della Tucker, ma omette un'informazione importante per gli ascoltatori, ossia che il brevetto e la società risalgono all'ottobre 2002, non sono un'idea scaturita da una catarsi seguita alla grave malattia [v].

Le parole di Anna Dukic rilanciano la favola “*Vede, nella vita ci sono dei sogni che uno ha nel cassetto. E se te li lasci distruggere dal marciame che c'è intorno hai finito di sognare, hai finito di sperare, hai finito di andare avanti. Quindi abbiamo deciso di rimboccarci le maniche e dimostrare non una, cento volte in più, che il nostro funzionava e non aveva niente da spartire con gli altri.*”

A questo punto la trasmissione prova a mostrare prove del funzionamento del dispositivo, ma lo fa affidandosi ad interviste di singole persone che l'hanno utilizzato, a prove di meccanici e officine, nulla che assomigli anche lontanamente ad un test scientifico effettuato con i minimi controlli del caso. Probabilmente le officine sono state proposte dalla stessa Dukic, che sembra partecipare anche alle prove che mostrano tutte una diminuzione dell'opacità dei fumi, un indice legato al contenuto di polveri. La ditta Dukic Day Dream non avrebbe potuto confezionare uno spot migliore. Per qualche secondo viene proposto il parere di un dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale Motorizzazione, che contesta la qualità delle prove; ma con piccoli estratti di discorso e un montaggio che lo fanno sembrare antipatico e poco preparato. Davanti alla richiesta del Dirigente del Ministero di prove codificate, complesse e costose, l'autore del servizio suggerisce che le prove non sarebbero adeguate, perché costruite su misura per i dispositivi antiparticolato; sposa in toto la tesi di Anna Dukic secondo cui la colpa della mancata omologazione sarebbe del Ministero e del Centro prove autoveicoli di Bari.

In seguito viene descritta una contrapposizione fra i filtri antiparticolato e il prodotto “Tre D”. I primi si racconta siano stati usati dalla ditta Toto in un cantiere di Barberino nel Mugello, su tutti i mezzi che lavorano in una galleria: “ *la ditta se n’è subito pentita* ”, perché non solo bisognava smontarli e pulirli ogni 3000 ore, ma “ *alcune persone manifestavano mal di testa e vomito* ”. Ora, è normale che un filtro che trattiene le polveri debba essere pulito; piuttosto, è un dispositivo che non ha alcun problema di manutenzione, pur dichiarando di raggiungere obiettivi così ambiziosi, ad insospettire. Il fatto che i filtri antiparticolato creino mal di testa sembra davvero una cosa poco credibile, non si vede come questo potrebbe succedere, né la trasmissione propone delle spiegazioni [vi].

Verso la fine, dopo che l’autore del servizio ne ha messo in risalto la tenacia (“ *ha messo in piedi un vero e proprio team di legali, ha commissionato analisi di ogni genere, ha prodotto un piccolo documentario, ha depositato 3 denunce penali, 3 ricorsi al TAR, 2 interrogazioni parlamentari e s’è addirittura incatenata davanti a Montecitorio, senza che si arrivasse a capo di niente. Roba da scoraggiare anche un monaco tibetano, ma Anna no*”), Anna Dukic avanza la sua proposta finale: “ *Non posso deludere nessuno, dobbiamo andare avanti per forza, io voglio vederci chiaro. Datemi una città campione, proviamo su tutti i mezzi pubblici e tutto il resto e vediamo se dopo 6, 7 mesi quella città ha ancora l’inquinamento che aveva prima* ”. La risposta di Milena Gabanelli chiude il servizio: “ *Visto che i filtri non sono stati una soluzione, perché non andare un po’ più a fondo ? Ci pare che gli elementi ci siano anche perché il costo di una sperimentazione in una città media è nell’ordine dei 3 milioni di euro. Volendo si trovano in fretta. Basta eliminare un qualche doppio stipendio ai fuori ruolo*”.

Non è chiaro da dove derivi il costo di 3 milioni di euro, ma che per testare l’efficacia di un prodotto si debba fare il test sul campo, in un’intera città, con una spesa così ingente, è almeno bizzarro. I lettori di questo libro avranno già capito che questo tipo di prova non avrebbe senso. Anche ammettendo di installare il dispositivo su tutti i mezzi pubblici, tutte le auto diesel e tutte le caldaie a gasolio, rimarrebbero molte altre emissioni, e l’effetto sulle concentrazioni della città sarebbe davvero difficile da misurare, perché il particolato ha una forte componente secondaria, che in alcuni momenti è determinante. Inoltre, dopo 6 o 7 mesi dall’inizio della sperimentazione le condizioni meteo potrebbero essere molto diverse, tali da nascondere completamente l’eventuale effetto del dispositivo magnetico. Sono concetti basilari che dei giornalisti dovrebbero conoscere, su cui dovrebbero informarsi anziché confezionare una trasmissione a senso unico, che doveva sostenere la tesi preconstituita dell’eroina con l’idea geniale in tasca che combatte contro il complotto del business dei filtri antiparticolato [vii].

Che una brava giornalista come Milena Gabanelli, e una trasmissione seria come Report, incappino in infortuni gravi, è un indice di come sull’inquinamento dell’aria si dovrebbe partire dai fondamentali.

---

<sup>i</sup> Alcuni messaggi pubblicitari apparsi su Rai 2 e sui periodici “Casa Facile” e “Casa Viva” sono stati giudicati pubblicità ingannevole da Il [Autorità garante della concorrenza e del mercato in data 7 novembre 2002](#) . Si tratta di messaggi quali “ *Tucker. Realizza un sogno. Risparmia sulla bolletta del gas. Con Tucker la riduci fino al 50%; ...lo facciamo per l’ambiente; ...lo facciamo per il risparmio energetico - lo facciamo per farvi sognare; ...è un dispositivo elettrico a bassa tensione, facile da installare su qualsiasi bruciatore o caldaia, per abitazioni, aziende ed industrie; ... mediante impulsi elettrici frantumano le molecole del gas metano, kerosene, gasolio, olio combustibile; ... elimina le immissioni di polveri incombuste nell’aria*”.

<sup>ii</sup> L’uso generoso delle maiuscole è nell’originale

<sup>iii</sup> Una delle osservazioni più semplici è che le molecole degli idrocarburi non sono polari e non possono essere soggette ad un campo magnetico.

- <sup>iv</sup> A questo proposito, la trasmissione *Striscia la notizia* si è dotata di una specifica rubrica “Eureka” che rilancia al grande pubblico alcune di queste idee. [Nella puntata “Eureka Antismog” del 29/1/2011](#), Capitan Ventosa vestito di giallo e arancio con uno sturacessi in testa ha intervistato un pensionato di Fiorenzuola, per ascoltare il suo rimedio per diminuire notevolmente lo smog delle città: aspirando i fumi delle canne fumarie e mandandoli nelle fognature.
- <sup>v</sup> Il brevetto del dispositivo commercializzato dalla Dukic Day Dre am porta la data dell’11 ottobre 2002, quattro giorni dopo l’arresto dei vertici della Tucker. Mirco Eusebi sul suo sito sostiene che Anna Dukuc sia stata una rivenditrice in franchising della stessa Tucker.
- <sup>vi</sup> Lo sviluppo dei filtri antiparticolato, come quello di tutte le nuove tecnologie, è stato difficoltoso, e molte delle prime applicazioni hanno effettivamente dato problemi. Ma il quadro dipinto da Report è davvero sbilanciato, fatto solo di tassisti che vorrebbero “mettere una bomba al filtro antiparticolato” e automobilisti inviperiti che sommergono la redazione di lamentele. Già nei primi mesi del 2011 molti dei problemi segnalati nella trasmissione erano superati, e oggi i filtri antiparticolato hanno superato test rigorosi e sono utilizzati in tutta Europa, sui tantissimi modelli di veicoli leggeri e pesanti; sono lo strumento principale con cui si otterrà anche in futuro la riduzione delle emissioni di particolato dai mezzi diesel, anche per quanto riguarda le frazioni di polveri più fini.
- <sup>vii</sup> Già di versi mesi prima della messa in onda di Report su diversi blog erano state avanzate critiche serie a questi dispositivi, che avrebbero dovuto consigliare più cautela agli autori di Report. Si può leggere ad esempio [qui](#) e [qui](#).