

TIPI ITALIANI

Edmondo Bruno Barbanti

Un ex ristoratore, autodidatta, inventa un semplice cannello di gomma che elimina i fumi di scarico velenosi delle auto. E riduce del 20% i consumi di carburante: forse un po' troppo...

STEFANO LORENZETTO

È un tubo flessibile di colore nero, lungo 38 centimetri. Pesa 40 grammi. Ha una sezione di 8 millimetri. Un banalissimo tubo di gomma. «Materiale aeronautico», corregge il suo inventore, «assemblato da quattro multinazionali: una francese, una statunitense, una olandese e un'altra di cui non posso dirle la nazionalità».

Per questo tubo Edmondo Bruno Barbanti prima è stato minacciato. Poi s'è preso alcune pistolettate nella nebbia, che ha evitato per un soffio gettandosi nel fosso. E adesso vive nascosto in un appartamento nei dintorni di Bologna. Perché sarà anche una scoperta del tubo, come sostengono i detrattori, ma il suo Ets (Ecologic turbostart system) abbatta le emissioni di benzene, biossido d'azoto, monossido di carbonio, idrocarburi, polveri sottili e altre schifezze cancerogene o comunque tossiche (dal benzopirene all'arsenico) contenute nei gas di scarico dei veicoli e contemporaneamente riduce in media del 20% il consumo di benzina e di gasolio per autotrazione. E col petrolio che viaggia verso i 60 dollari il barile, contro gli appena 14 di cinque anni fa, questo non buono, direbbero i cammellieri arabi.

Come se ciò non bastasse, Barbanti si ostina a non farsi fregare la sua invenzione dalla grande industria. E ha messo i piedi nel piatto della scienza pretendendo - lui, un ex ristoratore, autodidatta - di spiegare ai cattedratici le leggi di Boyle, di Gay-Lussac e di Avogadro, l'esperienza di Davison e Germer, il principio d'indeterminazione di Heisenberg e soprattutto affermando che la legge di conservazione della materia, definita nel 1785 da Lavoisier e ancor oggi studiata nelle università, «è una sublime puttanata, perché è una legge teorica, fatta adoperando una candela e un bicchiere: il chimico francese non sapeva che un secolo dopo avrebbero inventato il motore a scoppio».

Barbanti arriva sgommando alle 9 del mattino davanti al palasport di Casalecchio di Reno e non si può dire che le dense esalazioni scattate dal scappamento della sua Volvo 740 Turbo Intercooler rappresentino un bel biglietto da visita. Ma non bisogna fermarsi alle apparenze. Altrimenti, di questi tempi, qualcuno potrebbe condannarlo alla decapitazione per il solo fatto di viaggiare con la bandiera italiana stesa sul sedile posteriore e quella americana appesa a un finestrino laterale. Ha vissuto trent'anni tra Francia e Lussemburgo e due negli Usa. «Perdoni il fumo, tra un minuto non lo vedrà più. Sa, sono appena partito, il motore è ancora freddo e l'Ets, per funzionare bene, ha bisogno della temperatura giusta. E poi tenga conto che quest'auto ha 15 anni e ha già percorso 600.000 chilometri».

Mi fa salire. «Benvenuto sul mio laboratorio viaggiante. Ecco, guardi la lancetta di questo manometro che prima stava a metà e ora è a fondo scala: significa che il turbo carica da fermo. Questo si traduce in emissioni zero. Lei lo sa che dalle marmitte catalitiche, ripeto: ca-ta-li-ti-che, quindi spacciate per antinquinamento, escono invece gas nervini?».

No, non lo sapevo.
«L'ha scritto il professor Hans Alfred Nieper, che lavorava al Paracelsus Silbersee Hospital di Hannover ed era stato presidente della Società tedesca di oncologia. Un medico che aveva curato malati di cancro molto famosi, fra cui Ronald Reagan, John Wayne, Yul Brynner, Anthony Quinn, William Holden, Nancy Sinatra. Mi rivolsi a lui sul finire del '93 per illustrargli l'esito delle mie ricerche. E venni a sapere che non solo i tumori ma anche la sindrome da affaticamento cronico è correlata al diffondersi delle marmitte catalitiche».

Gli'ha detto Nieper?
«Certo, ma guardi che l'ha documentato persino Larry King, il popolare conduttore della Cnn. E un ingegnere di una nota industria automobilistica mi ha confessato che le marmitte catalitiche delle vetture a benzina emettono gas tossici a livelli elevatissimi soprattutto dopo 15.000 chilometri, quando le guarnizioni non sono più nelle condizioni ottimali. Le voglio raccontare un banale esperimento fatto ad Hannover. Un gran numero di mosche vive sono state divise in due gruppi. Chiuse in una reticella, quelle del primo gruppo sono state posizionate dietro il tubo di scappamento di una vecchia auto: sebbene piuttosto intontite, sono sopravvissute. Quelle del secondo gruppo sono state poste dietro il catalizzatore di una moderna vettura: dopo 110 secondi erano stecchite. E la cosa impressionante è che sono morte tutte insieme, contemporaneamente».

Ma lei che ne sa di motori e di salute? È ingegnere? È medico?
«Né l'uno né l'altro. Sono nato 60 anni fa da genitori contadini di Tavullia, provincia di Pesaro, e nella vita ho fatto il lavapiatti, il barman, il came-

riere e il ristoratore. Finita la quinta elementare mi iscrissi alle commerciali, però non finii neppure la prima».

Come mai?
«Nell'estate del '60 conobbi Monique, una francese in vacanza a Cattolica. Piantai tutto e la seguì a Parigi. Più tornato in Italia».

Emigrante per amore a 16 anni?
«Ero già grande e grosso come adesso. Nel '70 mi sposai con una fotografa francese. Nacque un figlio, che oggi fa il programmatore di volo dei Boeing per una compagnia aerea. Ci stabilimmo in Lussemburgo, dove con enormi sacrifici diventai proprietario di un ristorante ben piazzato sulla guida Michelin. Un brutto giorno tornai a casa e la trovai deserta. Solo una lettera d'addio sul tavolo. Mia moglie e mio figlio se n'erano andati». (Ha le lacrime agli occhi).

Che era successo?
«Colpa dei motori e di questo tubicino: mi hanno mangiato la casa e anche il ristorante. Non ha idea di che tragedia sia, per uno che è cresciuto senza padre, perdere la famiglia».

È cresciuto senza padre?
«Non l'ho proprio conosciuto. Scappò di casa quando io avevo appena due anni. Sono rimasto con la mamma, tre fratelli e un nonno che aveva

R5 GT. Così ho scoperto i segreti dell'oggetto più preciso che esista al mondo: 200.000 giri al minuto! Dopo un anno che ci armeggiavo, mi si è rotto un cacciavite nel condotto dell'aria. Non le dico le manovre per tirarlo fuori. Ma in quel modo ho compreso come controllare il turbo con la sua stessa aria».

Stento a seguirlo.
«Ho cercato di viaggiare col pensiero dentro il turbo per capire dove l'aria va a finire. E ho scoperto che arriva di colpo e se ne va di colpo. Se il motore avesse la parola urlerebbe: "Datemi dell'aria! Mi manca l'aria!". Perciò ho deciso di fargliela arrivare col mio tubicino. E di qualità specifica: aria criogenica. Controllando pressione, velocità, temperatura, volume, spazio, tempo».

E perché al motore manca l'aria, scusi?
«Per le contropressioni. Lei accelera: arriva aria. Decelera: si chiude l'aria. Immagini due finestre spalancate e una porta chiusa nel mezzo. Se apre la porta tutto d'un tratto, una delle finestre sbatte o sbattono tutte e due per effetto dello scontro di correnti. Il rimedio è avere il controllo della porta. La apro piano piano e le finestre non sbattono più».

Comincio a orientarmi.
«Le auto hanno il serbatoio della benzina. Ma il

serbatoio dell'aria mica ce l'hanno. L'aria viene aspirata dai condotti dei motori e arriva troppo tardi per vari motivi».

Quali?
«Primo: è frenata dal filtro dell'aria. Secondo: i condotti d'aspirazione sono sempre troppo lunghi e il tempo di riempimento è smisurato. Terzo: i medesimi si trovano sotto il cofano, dove la temperatura del motore è alta e quindi l'aria è poco ricca d'ossigeno. Quarto: essi aspirano anche le polveri degli altri mezzi circolanti. Quinto: l'aria non arriva mai a una velocità stabile, perché il modo in cui entra risente del ciclo nervoso di guida, che ci vede per il 30% col piede sull'acceleratore e per il 70% col piede staccato dal pedale».

Conseguenze?
«A un'auto servono 21 milioni di centimetri cubici d'aria per bruciare un litro di qualsiasi carburante in circa sette minuti. Questo ingente quantitativo d'aria viene avvelenato e restituito dallo scarico del veicolo. Come può un'auto distruggere 21 milioni di centimetri cubici d'aria ogni sette minuti

quando 1.050 persone con quello stesso quantitativo vivono per 24 ore?».

Pareva che il rimedio fosse la marmitta catalitica.

«La marmitta catalitica in Italia non è neppure omologata: solo certificata. Che produca gas nervino è stato accertato da 19 istituti di ricerca internazionali a partire dal '70. Per questo ho denunciato la Motorizzazione civile alle Procure di Bologna e di Pesaro. E ho depositato in Procura a Padova la documentazione che comprova come il ministero dei Trasporti e i centri di collaudo si rifiutino di eseguire le prove antinquinamento stabilite dalle norme europee».

Cioè?
«Con l'auto munita del mio dispositivo, vado a fare queste prove per ottenere il bollino blu. Gli scarichi risultano zero virgola zero zero. E il funzionario, anziché complimentarsi per lo strabiliante risultato, mi caccia sostenendo che l'Ets non è omologato. Ma si può? Ho denunciato anche il sindaco Guazzaloca, il procuratore e il sostituto procuratore di Bologna: hanno lasciato crepare ogni anno 252 persone per colpa delle polveri sottili che escono dalle catalitiche».

Le minacce di morte quando sono cominciate?
«Nel '95. In quel periodo lavoravo a Pesaro. Un giorno esco dall'albergo Mediterraneo e incontro un amico. Uno che "conta", molto legato a un

imprenditore petrolifero. Non lo vedevo da anni. Tutto espansivo m'invita a bere qualcosa. Strano, non c'era mai stata tanta confidenza fra noi. Finito l'aperitivo mi fa: "Senti, Bruno, ora non scherzo più. Tu sei pericoloso. Hai in mano una bomba. Il tuo tubino sta rompendo i coglioni a tanta gente. Vedi di smetterla"».

E lei?
«Gli ho risposto: pensavo che Palermo fosse un po' più a sud, ma siccome sono onesto e non ho paura di nessuno, ora che mi hai minacciato m'impegno per fare ancora di più».

Finita lì?
«Magari. Nel febbraio '96 vado a trovare una zia a Ca' Gallo. Mentre cammino per strada, sbucca dalla nebbia una Fiat Punto che rallenta di colpo. S'abbassa il finestrino. Credevo volessero chiedermi un'informazione. Invece vedo luccicare qualcosa: era la canna di un'arma da fuoco, pistola o fucile, non saprei dire. Mi sono salvato buttandomi d'istinto in un fossato laterale mentre partiva una scarica di colpi. Sono arrivati carabinieri da Urbino, da Casinina, da Auditore, ma degli attentatori nessuna traccia. Da allora vivo nascosto nei dintorni di Bologna. Un personaggio ultrapotente di Pesaro, mio amico d'infanzia, che ancora m'invita a pranzo, m'ha det-

to: "Qui t'ammiriamo tutti. Ma cerca di non esagerare...".
Chi monta il tubicino?
«Solo io. Dopo quel che m'è capitato, non posso fidarmi di nessuno».

Quanto tempo c'impiega?
«Mezz'ora al massimo».

Costo?
«Lo faccio pagare 650 euro».

Caspita!

«Però lo garantisco a vita: sei anni oppure 350.000 chilometri. Ci sono clienti che me lo fanno smontare e rimontare ogni volta che cambiano l'auto. Indistruttibile. Ha la dichiarazione di conformità Cee e la certificazione Iso 9004».

Ma se è quel portento che lei garantisce, come mai le grandi industrie automobilistiche non lo comprano?

«Se parli di tempo di risposta del turbo ai loro ingegneri, ti rispondono sprezzanti: "Ce l'abbiamo già, è pari a zero". Ah sì? E allora perché avete bisogno dell'Egr, Exshhaust gas recycling, che ributta nel condotto d'aspirazione i gas di scarico per migliorare il tenore delle emissioni, specialmente degli ossidi d'azoto? E perché avete bisogno del precalizzatore a 400 gradi e del catalizzatore che raggiunge addirittura i 900 per bruciare i residui lungo i condotti di scarico?».

Appunto, potrebbero usare il suo Ets.

«MI RESTA POCO TEMPO» Edmondo Bruno Barbanti mostra il tubo Ets. «I medici m'hanno dato quattro anni e mezzo con la condizionale...»

«L'hanno provato. Oltretutto gli consentirebbe di risparmiare 1.500 euro per ogni veicolo in produzione. Ma vorrebbero rubarmi il segreto. Il ritornello è sempre lo stesso: "Prima ci spiega come funziona, poi lo compriamo". Bravi, così mi fregate l'idea! Pretendono i disegni del brevetto».

Ma i brevetti non sono consultabili?
«Certo. Infatti sono corsi a fotocopiarlo. Però io ho avuto l'accortezza di brevettarlo in Lussemburgo, dove all'epoca si potevano depositare le descrizioni senza i disegni. E loro dalle sole descrizioni non hanno capito un kaiser».

Non possono smontare il tubo?
«Non funziona più. Perché è basato sullo studio dell'aria. Si stara. Lo possono anche tagliare, ma in tal modo vanno perduti i dati di funzionamento. C'è un solo istituto in grado di studiare la fluidodinamica per estrarre energia dall'aria ed è l'Us Navy di San Francisco».

Quali sono le aziende che hanno provato il suo tubo?

«Innanzitutto la Garrett, numero uno al mondo, che produce il 90% di turbo e turbine per veicoli: mi hanno risposto che i loro laboratori di Thon-les-Vosges non erano sufficientemente attrezzati per le prove antinquinamento. Poi la Swatch, in seguito ceduta alla Mercedes e diventata Smart: entusiasti, ma non volevano che sul tubo ci fosse scritto Barbanti. E anche la Ferrari, che ha cercato di spacciarlo per una sua invenzione».

Non posso crederci.

«Accadde il 4 giugno '88, giorno in cui il Papa fu ospite a Maranello. Era ancora vivo l'ingegner Enzo. Quel giorno sulla Gazzetta dello Sport uscì un articolo che parlava del mio Ets in questi esatti termini: "Radio-officina afferma

che se i test attualmente in svolgimento nella sala prova motori di Maranello avranno esito positivo, già a Montreal potrebbe arrivare una novità che consentirebbe un miglior utilizzo del turbo. Alboreto in persona avrebbe chiesto di sperimentare in Canada questo accessorio definito rivoluzionario e che inizialmente era destinato alla F40 e alla 208 Turbo. Si tratterebbe di un accessorio in grado di eliminare il ritardo di risposta del turbo, tradizionale tallone d'Achille per questi propulsori"».

Come andò a finire?
«Su una rivista specializzata negli stessi giorni lessi che i piloti erano rimasti esterrefatti e avevano chiesto di poter applicare sulle loro vetture "questo nuovo particolare studiato dalla Ferrari". Non ci vidi più. Telefonai a Maranello e minacciai querele. Da quel momento la Gazzetta cominciò a parlare dell'adozione "di un accessorio di costruzione estera". Per farla breve: l'Ets funzionava se era marchiato Ferrari mentre diventava inutile se a farlo era stato Barbanti».

Non poteva venderlo alla Fiat?
«Ci ho provato. Nel 2000 sono entrato in contatto con un dirigente. Ci siamo incontrati a Casalecchio di Reno. Era ormai notte. Ho smontato il tubo da una Land Rover e l'ho messo sulla sua

Lancia Lybra. "Ma io adesso devo tornare a Torino. E se non funziona?", ha obiettato. Ha innestato la quinta su una pendenza del 6-7% e l'auto andava su da sola. Entusiasta, appena rientrato in azienda mi ha proposto di rivederci e di stabilire il prezzo per un milione di pezzi. "Però lo dobbiamo prima brevettare qui in Italia", ha soggiunto. La solita solfa. Non se n'è fatto nulla».

Non ha pensato di rivolgersi a qualche istituzione statale, chessed il ministero dei Trasporti o dell'Ambiente?
«A Roma devi andarci con la borsa piena di soldi... Ho portato per cinque volte al ministero della Ricerca scientifica, all'epoca retto da un ministro dc, cinque volumi con le prove della mia scoperta. "Ve la metto a disposizione in cambio di una pensione decente", ho proposto ai funzionari. Più sentiti. L'unico che mi ha risposto, il 26 giugno 2000, è stato il presidente della Repubblica».

Ah, bene. E che cosa le ha scritto Ciampi?
«Che non aveva tempo per ricevermi».

Nessun altro contatto?

«Uno che mi ha dato retta c'è, devo dirlo: Roberto Formigoni, presidente della Regione Lombardia. Evidentemente il solo che ha a cuore la salute dei suoi concittadini. Mi ha mandato al Cern di Ispra a fare le prove».

Le è mai venuta la tentazione di mollare tutto?
«Mai. Mi dispiace solo d'aver distrutto la famiglia. Sapesse che peso è per un padre andare all'aeroporto a vedere di nascosto suo figlio...».

Di che campata?
«Se vengo qualche tubo, mangio. Altrimenti salto. Gli amici mi aiutano perché sanno che poi li rimborserò».

Adesso che cosa vuole?
«Ciò che mi spetta per legge: una circolare ministeriale che certifichi l'idoneità dell'Ets. Non lo chiedo per me, non c'entrano i soldi. Sono stato operato di tumore il 12 febbraio. I medici mi hanno dato quattro anni e mezzo con la condizionale. Prima d'andarmene, vorrei sistemare questa faccenda per i bambini che muoiono di leucemia a causa dei gas di scarico. Vorrei che domani si potesse dire: "Aveva ragione quell'ignorante di Barbanti"».

(261. Continua)



«Ho fatto una scoperta del tubo e ora cercano di ammazzarmi»



Barbanti sulla sua Volvo trasformata in laboratorio



«È capitato per caso: la Renault m'aveva dato da smontare un turbo, s'è rotto un cacciavite nel condotto dell'aria e lì ho capito che cosa manca al motore per una corretta combustione. Nieper, l'oncologo che curò Ronald Reagan, John Wayne e William Holden, mi disse che le marmitte catalitiche creano gas nervino»

in appalto la strada provinciale Pesaro-Carpegna. Le prime auto le ho viste lì. Il nonno, che veniva dall'era delle carrozze, diceva che i motori sarebbero stati la rovina del mondo perché puzzavano. Invece io sognavo a occhi aperti: la Mille miglia, il Gran premio di motociclismo dei Benelli a Pesaro, la Lambretta di mio fratello... Quante sberle per questa passione».

Chi le dava le sberle?
«Mio fratello, perché, con la scusa di lavargli la Lambretta, la mettevo in moto e giravo la vite dell'aria fino a sballare la carburazione. In quella marachella c'erano già le premesse dei miei successivi studi sull'applicazione dell'aria criogenica alla combustione. Poi ho cominciato a partecipare ai campionati mondiali di rally. Per 12 anni filati il mio cognome ha sempre figurato tra i primi sei in classifica nella categoria 2.000. Ho corso su Opel Ascona, su Abarth 124 e sul primo turbo Bmw, la 2.200 Tl. Ho individuato un difetto mostruoso dell'Alpine Renault, il cui motore quasi si spegneva all'uscita dai tornanti. Smontavo i carburatori in cucina».

Comincio a capire perché sua moglie ha divorziato.
«Poveretta, una volta le ho anche rovinato il tavolo del salotto. Ma il turbo non potevo aprirlo. Finalmente nell'82 il direttore della Renault in Lussemburgo mi ha dato da smontare quello di una



Barbanti con un manifesto che denuncia la sua odissea

«L'amico d'un petroliere m'ha minacciato: "Hai una bomba in mano, devi smetterla". Qualche mese dopo mi hanno sparato. La Ferrari ha cercato di far suo il brevetto. La Fiat ne voleva un milione di pezzi, ma prima pretendeva di sapere come funziona. Ho denunciato sindaci e procuratori. Formigoni l'unico onesto»

