

Povera Italia, siamo capitati male se l'Istituto Nazionale dei Tumori di Milano continua a permettersi di strombazzare rapporti "scientifici" come l'articolo "Particulate matter from tobacco versus diesel car exhaust: an educational perspective." di G. Invernizzi, et al., *Tobacco Control* 2004;13:219–221. Questo lavoro può essere classificato o come incompetente o come palesemente inteso a prendere il pubblico per i fondelli. Forse anche è un modo per soddisfare i burattinai dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, dei Ministeri della Sanità, e di altri interessi che continuano a finanziare lautamente le marionette antifumo. Lo studio dice di aver trovato che nel giro di 30 minuti tre sigarette producono assai più polveri fini che un motore diesel (2000 cc) funzionante al minimo, il tutto in un garage di 60 m³ virtualmente chiuso e senza ventilazione. Qui è il grafico dei dati riprodotto dal lavoro stesso.

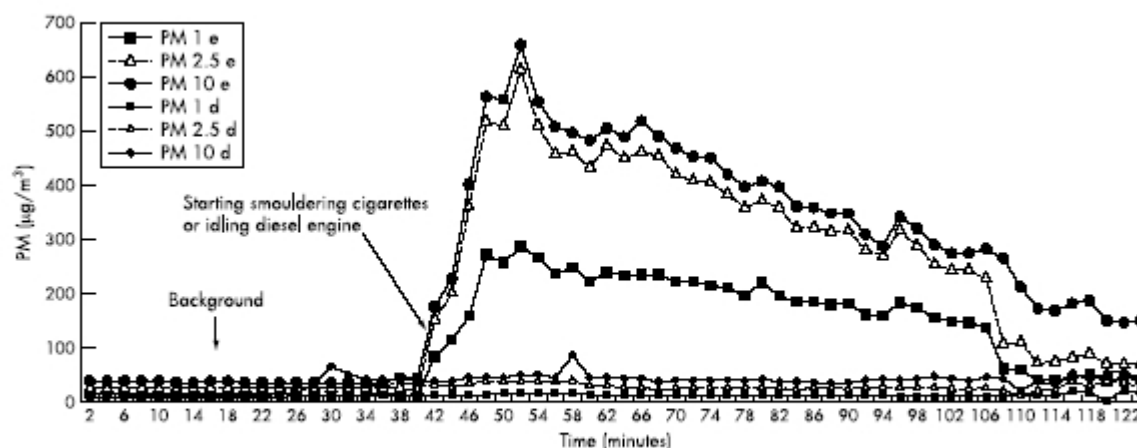


Figure 1 Particulate matter (PM) production from environmental tobacco smoke (e) and an idling diesel engine (d) (three smouldering cigarettes or an idling engine for 30 minutes in a 60 m³ garage).

Vediamo. Anzitutto, un motore al minimo non rappresenta di certo l'inquinamento di un motore che nella realtà è sotto carico e corre a maggiore velocità. Comunque, per quello che sia, sarebbe stato essenziale che lo studio avesse descritto minutamente la topografia sperimentale e i vettori di ventilazione, dettagli che sono stati ampiamente sorvoltati. L'automobile con il diesel anche al minimo aveva senz'altro un ventilatore di raffreddamento automatico che avrà funzionato almeno un paio di volte, girando così diverse decine di m³. Inoltre lo scappamento del diesel emetteva un gas caldo a una velocità sufficiente ad agitare l'aria d'ambiente e a provocare un movimento d'aria

per convezione, più un'espansione termica che assicurava una perdita d'aria all'esterno e quindi una diluizione dell'atmosfera interna del garage. Inoltre, in 30 minuti il motore avrà aspirato e riciclato circa 24 m³ d'aria interna, provocando un ben noto ripulimento e riduzione delle polveri fini. Il mescolamento, l'espansione, la diluizione, e il ripulimento per riciclo aumentavano gradualmente durante i 30 minuti, e sono la probabile causa dell'altrimenti inspiegabile costante concentrazione delle polveri fini emesse dal diesel tra 50 e 122 minuti, come sul grafico sopra.

Non così durante la combustione delle tre sigarette, quando ovviamente non c'era ventilazione o diluizione di sorta. Quindi, le particelle prodotte si distribuivano in modo ineguale nel volume del garage, concentrandosi nelle vicinanze delle sigarette che bruciavano e dell'apparecchio di misura posto - guarda un po' - circa sopra di loro a soli 1.5 m di distanza. C'è poi che tre sigarette lasciate a bruciare da sole producono più fumo che se fossero fumate. Ma trascuriamo questo interessante dettaglio.

Le sigarette producevano un massimo di particelle verso i minuti 54, di cui un terzo erano del calibro di 1 micron, e due terzi del calibro tra 2,5 e 10 micron. Nel giro di circa un'ora e mezza, i livelli delle particelle provenienti dalle sigarette erano circa al livello delle polveri provenienti dal diesel. Si osserva pure che la riduzione delle particelle da sigarette è stata più rapida per i calibri tra 2,5 e 10 micron, e più lenta per i calibri da 1 micron. Ricordando che il garage era chiuso e non c'era ventilazione, dove sono andate a finire le particelle derivate dalle sigarette?

La risposta è semplice e palese a chi abbia considerato le assai diverse condizioni chimico-fisiche che risultano nelle polveri fini del diesel e nelle particelle delle sigarette, ma è chiaro che i poveracci dell'Istituto Nazionale dei Tumori di Milano a queste cose son morti e sotterrati, parafrasando il Parini. Oppure lo sanno e fanno di mentire. Le polveri del diesel vengono prodotte a una temperatura di combustione in eccesso di 2000 gradi centigradi e sono costituite da sostanze solide, non volatili e secche, per cui sono vere polveri che rimangono a tempo indeterminato essenzialmente tali e quali sono prodotte. Le particelle delle sigarette, invece, vengono prodotte a varie temperature circa tra 20 e 600 centigradi, tramite processi interconnessi di combustione, pirolisi, distillazione, sublimazione e altro. Appena emesse, queste particelle non sono polveri affatto, ma microscopiche goccioline composte maggiormente di acqua e sostanze volatili che evaporano rapidamente. Il risultato è che le particelle perdono volume

(ecco perché le particelle di 1 micron scompaiono più lentamente), si riseccano per evaporazione a una velocità legata all'umidità e temperatura dell'ambiente, si coagulano tra di loro, e in maggioranza cessano di esistere come particelle mentre alcune si riducono a polveri fini. Ci sarebbe poi da contare un'ulteriore diluizione delle particelle dovuta a una graduale diffusione nei 60 m³ del garage.

Infatti, il rapporto della Environmental Protection Agency USA del 1992 riportava dati sul contributo del fumo passivo alle polveri fini nell'aria d'ambiente, dimostrando concentrazioni al disotto dei 50 microgrammi/m³, vale a dire al disotto del contributo di questo diesel dell'Istituto Tumori.

In una fitta di narcisismo, gli autori del lavoro concludono di aver dimostrato che il fumo passivo è "uno dei maggiori contribuenti all'inquinamento dell'aria... e un contributo peggiore dell'inquinamento dovuto al traffico". Visto la pubblicità che gli autori e l'Istituto hanno voluto dare a questa sensazionale scoperta, è chiaro che non restringono il messaggio ai buoni abitanti di Chiavenna, dove l'"esperimento" fu condotto, ma che intendono estenderlo ad ambienti urbani in genere. Prendiamo Milano come esempio immediato: parlano delle condizioni d'aria interna o dell'aria del traffico urbano? Se dell'aria interna, potrebbero dire chi si sognerebbe di far correre un diesel di 2000 cc in un ufficio o nel tinello? 30 minuti di corsa anche al minimo produrrebbero condizioni letali in un ambiente chiuso di 60 m³, mentre non succederebbe nulla se si fumassero 3 sigarette anche in 10 minuti. Tra parentesi, dove si trovavano gli operatori dell'"esperimento" quando il diesel funzionava? Visto che non parlano di misure automatiche o telemetriche, avevano gli operatori maschere a gas, respiratori a pressione positiva? Erano in regola con le regolamentazioni di igiene industriale o di laboratorio? Ci sono stati dei morti? Qui ci sono gli elementi per un giallo misterioso!

Se poi i semi-asfissati sperimentatori dell'Istituto facessero paragoni con l'aria urbana di Milano, nel garage di Chiavenna avrebbero dovuto far correre il motore diesel di un grosso autobus e qualche motorino a due tempi, di quelli che lasciano una lunga nuvola blu... Non parliamo poi della differenza tra il peso di carburante consumato in una giornata a Milano, e il peso complessivo delle sigarette fumate nello stesso tempo. Si potrebbe sapere di cosa precisamente parlano, o è il caso di pensare che questa gente stia fumando qualcosa più eccitante del tabacco?

Così, se certi giocolieri dell'Istituto Nazionale dei Tumori di Milano volessero essere considerati come persone serie, allora dovrebbero ancora andare a scuola, imparare diligentemente, e fare degli esperimenti puliti. Se invece vogliono fare semplicemente della propaganda e al diavolo con la realtà delle cose, allora possono rimanere quello che sono. Ma noi, il popolo utente, perché dobbiamo essere costretti a sovvenzionare questa incompetenza?

Il Comitato Scientifico di FORCES International

[*] Il Comitato Scientifico di FORCES International è composto da scienziati, ricercatori, analisti, tecnici, medici, ingegneri e sperimentatori. Queste persone operano ancora nella loro professione in università, laboratori, o come liberi professionisti in varie nazioni del mondo. Dato il clima d'intimidazione e di linciaggio morale, professionale, e finanziario usato dall'establishment salutista internazionale contro coloro che espongono le truffe antifumo, l'esposizione in prima persona delle persone summenzionate rappresenterebbe quasi certamente la rovina economica e professionale loro e delle loro famiglie, come è già successo a molti che si sono esposti.

Ciò nonostante, i membri tutti del Comitato Scientifico Internazionale condividono l'amore per la verità e l'odio per la truffa e la disinformazione scientifica volta a fini politici e commerciali. Essi esprimono disgusto e preoccupazione per la profonda corruzione delle istituzioni della "salute pubblica", con incalcolabili ripercussioni sociali su questa e future generazioni. I membri del Comitato contribuiscono il loro lavoro o in modo totalmente gratuito, o dietro un modestissimo rimborso delle sole spese vive da parte di FORCES.

A queste persone, FORCES International offre la protezione dell'anonimato garantito, ed a loro porge la più sincera ammirazione e la riconoscenza dei suoi lettori e dei suoi soci nel mondo -- e di tutti coloro che hanno a cuore la lotta contro la corruzione salutista.

Non si può, però, fare a meno di soffermarsi a pensare che coloro che hanno ancora il coraggio di denunciare la falsità siano ora ridotti a una segretezza e circospezione reminiscenti dell'antica Carboneria risorgimentale; ciò dovrebbe essere di chiaro monito a coloro che ancora si prestano a credere nell'onestà del salutismo.

**UN PO' DI
UMORISMO.....**

**.....SULLA POTENZA DELLA
DISINFORMAZIONE!**



NO, MARCO! NON FARLO!