Saranno ascoltati Marzorati e De Min

Domani nuovi interrogatori a Genova per i disordini del «giovedì nero»

Il giudice milanese, dopo il recente interrogatorio di Nico Azzi, intende andare a fondo sulla questione della provenienza delle armi usate il 12 aprile dai fascisti - Una lettera di Giovanni Ventura

DALLA REDAZIONE

GENOVA, 5 agosto

Dopo aver interrogato il «bombardiere nero» Nico Azzi, che si è dichiarato militante del MSI «da sempre», il giudice istruttore milanese Vittorio Frascherelli sentirà, martedì, Mauro Marzorati e Francesco De Min, gli altri due incarcerati a Genova per l'attentato al direttissimo Torino-Roma.

Come è noto il giudice milanese conduce l'indagine formale sull'adunata fascista che seguì, a Milano, l'attentato al treno. Se quell'attentato fosse riuscito la strage sul direttissimo sarebbe stata attribuita «ai rossi» e l'adunata successiva, convocata attorno a Ciccio Franco in piazza Tricolore a Milano, avrebbe dovuto realizzare il motto cantato dai fascisti «Aquila, Reggio - a Milano sarà peggio». Ma l'attentato, per fortuna, fallì. Tuttavia «il partito dell'ordine» aveva tutto predisposto e non riuscì o non volle fermare la macchina della provocazione.

L'adunata attorno a Ciccio Franco si concluse con l'uso delle armi da parte delle bande fasciste e con l'assassinio dell'agente di polizia Antonio Marino.

L'interrogatorio dei due complici del «bombardiere nero» è programmato per il pomeriggio di martedì. E' noto che tanto Mauro Marzorati che Francesco De Min, dopo il fallito attentato al treno, parteciparono alla adunata missina in piazza Tricolore e in via Bellotti, a Milano. Con loro c'era anche il direttore della «Fenice» Giancarlo Rognoni, che organizzò e diresse la tentata strage del treno e che è tuttora latitante, nonostante faccia pesare la sua presenza con missive intimidatorie inviate ai suoi camerati detenuti.

L'interrogatorio dei due giovani missini inizierà alle 15,30 nel carcere genovese di Marassi alla presenza dei difensori. Non è improbabile che De Min e Marzorati vengano messi a confronto con Nico Azzi. Perchè? Perchè presumibilmente il giudice istruttore Frascherelli vuole andare a fondo sulla questione della provenienza delle armi usate dai missini il 12 aprile scorso a Milano. Il giudice milanese non pare appagarsi della versione fornita da Nico Azzi. Il «bombardiere nero», dopo aver ammesso di aver fornito le bombe a mano adoperate dai suoi camerati durante gli scontri con la polizia in piazza Tricolore e in via Bellotti, ha aggiunto: «Si tratta di bombe che io ho comprato e poi rivenduto, guadagnandomi un po' di quattrini».

Le bombe lanciate a Milano sono risultate del tipo in dotazione all'esercito italiano. Quando questa notizia è trapelata ci si è chiesti dove avesse compiuto il servizio militare Nico Azzi prima di incontrare — come lui stesso ha ribadito — il vice segretario nazionale del MSI Franco Servello e ottenere da costui un posto di lavoro remunerato.

L'indagine portò alla scoperta che il «bombardiere nero» aveva prestato servizio militare nel CAR di Imperia, dove godeva della piena fiducia di alcuni comandanti del corpo, i quali gli affidavano le chiavi dell'armeria. Sorgeva naturale il sospetto che le bombe a mano adoperate dai missini a Milano potessero provenire dal CAR di Imperia. Tale sospetto è stato espresso in una interrogazione rivolta al ministro della Difesa dal senatore comunista di Imperia compagno Nedo Canetti. Ma il ministro non è sfiorato da nessun dubbio. Egli ha risposto in modo drastico: «L'ex caporale Nico Azzi, durante la sua permanenza presso l'89° reggimento fanteria "CAR" di Imperia ha svolto incarichi che non lo hanno posto in condizioni di venire in possesso di materiale di munizionamento e di armamento. E' comunque da escludere che egli abbia potuto appropriarsi di bombe a mano perchè esse, come tutte le armi, sono soggette a rigoroso controllo, esercitato sulla base di severe norme. Non risulta peraltro che dal CAR di Imperia siano state sottratte armi e munizioni» conclude testualmente la risposta del ministro al parlamentare comunista. Come spiega allora l'onorevole Tanassi che i missini siano stati trovati in possesso non soltanto di bombe a mano che sono in dotazione all'esercito italiano, ma perfino di candelotti che sono in dotazione ai carabinieri?

E' questa una domanda alla quale sembra tenti di ottenere una risposta il giudice istruttore milanese.

Insiste a scriverci intanto Giovanni Ventura. Ci ha inviato un espresso dal carcere di Monza per ribadire che egli non fu mai con Freda dentro la tipografia che stampava la rivista del latitante Giancarlo Rognoni e le pubblicazioni di Freda. Ecco la sua testuale messa a punto che riportiamo con beneficio d'inventario: «1) Non ho mai conosciuto nè sentito parlare di Rognani e d'un gruppo "La Fenice" prima di averne letto sull'*Unità* e altrove; 2) non so se Freda intrattenesse rapporti "editoriali" coi predetti... ma proprio perchè le vocazioni di Freda furono e sono diverse e opposte alle mie, sono propenso a crederlo; 3) non ho mai avuto rapporti di "coedizione" con Freda, nè con altri; non esistono "pubblicazioni di Freda e Ventura"; non ho mai avallato nè proposto il mio concorso editoriale a iniziative di Freda; non ho mai avuto rapporti nè diretti nè indiretti, con la tipografia "Eros Fiorini di Nave - Brescia" (la sola azienda grafica lombarda con la quale ebbi rapporti è l'Istituto italiano di arti grafiche di Bergamo)».

Che dire di queste puntualizzazioni di Giovanni Ventura? Nel precisare di non aver mai avuto rapporti con la tipografia bresciana, egli coglie l'occasione per ribadire la sua nota linea difensiva, volta a prendere le distanze dal Freda, assieme al quale però è stato indiziato per la strage di piazza Fontana.

Giuseppe Marzolla

DOMATA DOPO OTTO GIORNI LA RIVOLTA NEL CARCERE USA — **MC ALESTER (Oklahoma - USA) — Unità della guardia nazionale e della polizia hanno posto termine dopo 8 giorni alla rivolta scoppiata nel carcere di Mc Alester nello Stato di Oklahoma; la sanguinosa rivolta, una delle più violente che si ricordi nelle carceri degli Stati Uniti, ha avuto quattro morti, tutti detenuti apparentemente uccisi dai loro compagni. I danni provocati nei disordini ammonterebbero a 20 milioni di dollari. Sotto i fucili puntati delle guardie, 630 detenuti rivoltosi rientrano nelle loro celle.**

Le novità tecniche nel quadro del piano decennale di sviluppo delle FS

Il macchinista non vede lo «stop»? Un sistema automatico blocca il treno

Il problema del raddoppio dei binari - Si privilegia il traffico a lunga distanza: e i treni per i pendolari?

Quali sono le linee tecniche nuove che accompagnano il piano decennale di sviluppo delle Ferrovie italiane? Sono in corso sperimentazioni e studi che delineano forme nuove di trasporti terrestri capaci di marciare a 500 chilometri orari e anche più ma che saranno d'interesse pratico probabilmente alla fine degli anni '80.

Per ora i treni vanno al massimo a 140-150 chilometri orari, quando i binari lo consentono e quando i semafori sono sistemati in modo da lasciare — tra il semaforo di prescrizione ed il relativo «punto protetto» — uno spazio sufficiente per permettere al convoglio di arrestarsi. Di fronte alla potenza delle nuove locomotive elettriche le linee ferroviarie attuali consentono il transito di un convoglio (anche pesante, e cioè capace di trasportare oltre mille persone) ogni 8-10 chilometri.

Ma qualcosa sta cambiando sulle linee ferroviarie del Paese. La prima novità tecnica di tale cambiamento è il nuovo sistema di segnalamento e blocco automatico, basato sull'utilizzo dei binari come «conduttori» di segnali elettrici in codice e di organi sensori che captano tali segnali fissati alle motrici; inoltre, un sistema, a bordo del treno, che «decodifica» i segnali elettrici e li traduce, su un apposito cruscotto, nell'accendersi e spegnersi di lampadine colorate, le quali evidenziano al macchinista qual è lo stato della linea che sta percorrendo per diversi chilometri.

Il macchinista sa, ad esempio, se la linea è totalmente libera, se, e a quale distanza (entro, naturalmente, i limiti del sistema), un treno lo precede, se incontrerà un segnale che gli prescriverà una riduzione della velocità di marcia o addirittura l'arresto.

Oltre a questo, se il convoglio supera un segnale di «stop» o di rallentamento senza «obbedirvi», il sistema di segnalamento e blocco automatico provvede automaticamente ad effettuare la manovra.

Se il nuovo sistema dovesse guastarsi, nel tratto di linea interessato tutti i semafori si portano sul rosso, ed il traffico si arresta fino a che il guasto non viene riparato (eventualità molto rara, ma che non si può escludere).

Le linee attualmente attrezzate con il nuovo sistema sono la Chiasso - Milano - Bologna - Firenze - Roma - Formia Napoli; in fase di attrezzamento, la Milano - Genova, la Milano - Venezia, la Milano - Torino; in programma la Napoli Reggio e la Genova - Roma.

Valendosi di tale sistema e potenziando la linea aerea di alimentazione elettrica, sarà possibile far marciare sulla stessa linea treni distanziati l'uno dall'atro circa cinque minuti e forse anche meno, arrivando quasi a raddoppiare la capacità di trasporto della linea stessa. Tale aumento richiede naturalmente un potenziamento dei piazzali delle stazioni, delle stazioni stesse, dei depositi, delle officine.

Il tema del raddoppio (quattro binari anzichè due che corrono lungo un dato percorso) si pone in Italia con un certo ritardo (all'estero è un fatto comune da molto tempo) e viene accomunato al «varo» di una dorsale da 250 all'ora, destinata a collegarsi con una rete europea attrezzata per questa velocità.

Una linea da 250 allora deve essere strutturata in maniera diversa da una linea convenzionale da 150 all'ora: poche stazioni e «aggiramento» di molte stazioni intermedie; curve con raggio di oltre 2000 m., segnalazioni semaforiche assai più lontane dal punto protetto, onde consentire l'arresto del convoglio e, naturalmente, il sistema automatico di ripetizione segnali a bordo e blocco automatico (che diviene indispensabile), gallerie più larghe, binari strutturati in modo particolare.

La velocità di 250 all'ora va intesa naturalmente come massima; quella media sarà, da caso a caso, inferiore entro limiti più o meno ampi. Comunque, sta di fatto che poter separare il traffico veloce da quello convenzionale consente di aumentare la velocità media del traffico «lento», in quanto innumerevoli treni locali, treni per pendolari, treni merci, non dovranno più sostare molte volte lungo il viaggio, ed ogni volta per lunghi minuti, per attendere, su un binario laterale di una stazione, il transito di un rapido o di un direttissimo.

La velocità massima di 250 all'ora è stata scelta in base a criteri tecnici: il «record» su rotaia e di circa 330 chilometri l'ora, ma velocità superiori ai 250 non garantiscono sufficienti margini operativi, di sicurezza, di comfort, se ci si basa sul classico sistema «ruota in acciaio con bordino - rotaia portata da traversine» e presa di corrente strisciante (pantografo). I sistemi in fase di studio per progettare mezzi terrestri ancor più veloci, si basano su sistemi differenti.

Interessante è il convoglio a cassa oscillante o ad assetto variabile che dir si voglia, in costruzione, secondo diverse formule tecniche, in nove Paesi (Italia compresa). In tale tipo di convoglio, la cassa s'inclina verso l'interno, mentre percorre una curva, compensando gli effetti della forza centrifuga. Linee con curve a raggio stretto possono quindi essere percorse ad una velocità di circa il 30 per cento superiore che dai treni convenzionali.

In questo quadro, già di per sè complesso, s'inseriscono altre novità tecniche. Molti dei nuovi carri merci sono di tipo specializzato: refrigerati, apribili dal di sopra, destinati al trasporto di automobili, «ultrabassi» per il trasporto di autotreni (sistema molto diffuso nell'Europa del Nord specie in autunno ed inverno) e così via.

Le pur gloriose locomotive a vapore scompariranno del tutto nel giro di pochi anni. Ce ne sono in servizio poco più di 300.

Nel complesso, il nuovo piano delle ferrovie, con le sue novità tecniche, appare più destinato ad affrontare i problemi del traffico a lunga distanza e a lasciar in secondo piano il traffico locale. Non si affrontano, cioè, i problemi dei «pendolari»: le migliaia e migliaia di lavoratori che abitano attorno ai grandi centri industriali e che per recarsi al lavoro e per tornare a casa devono prendere il treno due volte al giorno.

Paolo Sassi

Lavori abusivi fanno crollare un albergo di New York

NEW YORK, 5 agosto

Il crollo, venerdì scorso, dell'albergo newyorchese *University* è stato provocato da lavori di trasformazione compiuti all'interno dell'immobile dal proprietario nonostante il parere contrario dei servizi municipali di urbanistica.

Essi hanno accertato che in un muro maestro era stata praticata un'apertura che ha provocato il cedimento del muro con conseguente crollo degli otto piani del vetusto edificio.

Poliziotti e vigili del fuoco hanno continuato a scavare tra le macerie ma finora non è stata rinvenuta alcuna vittima, tuttavia quattro delle 350 persone (in massima parte indigenti che vivono con sussidi pubblici) che erano nell'albergo al momento del disastro risultano ancora disperse.

Esplorato Venere col radar: è come la Luna

PASADENA, 5 agosto

Alcuni scienziati del «Laboratorio di propulsione a getto» di Pasadena, in California hanno dichiarato che la superficie del pianeta Venere, ritenuta finora liscia e piatta, è in realtà coperta di crateri come la Luna e che forse su Venere saranno scoperte catene montagnose.

I crateri sono stati scoperti col radar. Gli scienziati hanno esaminato una regione di superficie pari a quella dell'Alaska e vi hanno trovato una dozzina di crateri del diametro di 160 chilometri. I crateri sembrano essere stati formati dalla caduta di meteoriti piuttosto che da vulcani. L'erosione è molto più accentuata di quanto si supponeva, scoperta che ha profondamente stupito gli scienziati.

Falciati a colpi di lupara e di pistola nei pressi dell'università

I tre commercianti uccisi a Palermo vittime della lotta tra «gang» rivali?

Secondo la polizia, una sola persona doveva essere uccisa, le altre due sono state colpite perchè avevano visto - Forse il triplice delitto deve essere messo in relazione con la morte di Gioacchino Castellese ricercato per rapina - Un arresto si è avuto in serata - Si prevedono altri fermi

PALERMO, 5 agosto

La città è rimasta profondamente scossa dalla nuova spaventosa strage mafiosa di sabato notte: tre uomini — due dei quali ancora giovanissimi — «giustiziati» da quattro «killers» professionisti in via Gustavo Roccella nei pressi dell'Università. La strage segna il culmine di una ondata di violenza, di rapine, di «regolamenti di conti» successi in questi ultimi tempi in città.

Nella notte tra martedì e mercoledì scorso fu ammazzato a colpi di pistola Gioacchino Castellese che la polizia ricercava da tempo perchè fortemente indiziato di avere partecipato alla movimentata rapina di Tommaso Natale conclusasi con una sparatoria tra polizia e banditi. In quell'occasione rimase ferito Giulio Castellese, fratello del morto.

Un omicidio, questo, che è rimasto un giallo, uno dei tanti «casi» rimasti irrisolti e che non potranno mai essere risolti se non si ha ben chiaro quello che a Palermo sta succedendo nel «giro» della mala e della nuova mafia. Nel 1973 a Palermo sono state uccise almeno una quindicina di persone, tutta gente che gravitava nell'orbita del contrabbando, nel giro dei ladri, dei rapinatori, dei ricettatori.

Insomma pare proprio che si sia scatenata una guerra tra le nuove leve della malavita palermitana, tra «gang» che cercano di farsi spazio tra le strette maglie del «potere» mafioso.

Ma torniamo all'episodio di ieri sera. I tre massacrati ieri notte sono: Giuseppe D'Amore (fruttivendolo di 22 anni), Tommaso Santoro (pescivendolo di 42 anni), Francesco Paolo Morana (salumiere, 19 anni).

Il massacro è stato organizzato a puntino secondo i «canoni» mafiosi classici. Adesso polizia e carabinieri cercano tre persone che da ieri sera sono irreperibili: sembrano essersi volatilizzate subito dopo il sanguinoso agguato. Questa mattina inoltre c'è stato un vertice di magistrati a Palazzo di Giustizia. Le persone che sono attualmente ricercate, questo ci si chiede, hanno effettivamente avuto un ruolo nel tragico agguato o si tratta di gente che — avendo già avuto a che fare con la polizia — ha preferito squagliarsela in attesa che si calmino le acque? E se un ruolo hanno avuto, si tratta di gente che faceva parte del commando dei «killers»? Un fatto per il momento appare certo: e cioè che non ha alcun fondamento l'ipotesi che i tre siano stati ammazzati dal «racket» che taglieggia i commercianti. Oltre tutto pare che solo Giuseppe D'Amore sia titolare di un avviato negozio.

Ma vediamo come si sono svolti i drammatici, sanguinosi fatti, stando alla testimonianza di un poliziotto in borghese che ieri sera si trovava nella zona. Una «124» sicura, proveniente dalla circonvallazione, procedeva a luci spente lungo la via Roccella. A bordo c'erano quattro persone. La macchina si ferma all'altezza del numero civico 50, tre uomini scendono. Il quarto sosta al volante dell'auto rimasta col motore acceso. Poco dopo gli spari: Giuseppe D'Amore e Tommaso Santoro sono rimasti fulminati al suolo: Francesco Morana — colpito da una sventagliata di lupara — arrancava in un vicoletto buio. La gente ha bloccato un automobilista di passaggio ed ha caricato il ferito in macchina. Il giovane è morto poco dopo all'ospedale civico. I *killers* subito dopo le micidiali scariche di piombo si sono infilati nella «124»: l'auto è poi schizzata via a gran velocità, sempre a luci spente.

Polizia e carabinieri hanno interrogato centinaia di persone, parenti, amici e conoscenti delle vittime. Sono state effettuate numerose perquisizioni e pare che nel negozio in cui una delle vittime lavorava sia stato trovato un piccolo arsenale: una dozzina di pistole, alcuni fucili a canne mozze, un passamontagna. Un altro particolare: sul posto della strage è stato trovato un borsello di pelle dal quale usciva una «Colt - cobra» calibro 38. Il borsello pare che appartenesse a Tommaso Santoro il quale non ha fatto in tempo ad estrarre l'arma.

Fino a stamani si faceva ancora un'ipotesi: e cioè l'uomo che doveva morire era solo il Santoro, e che gli altri due sono caduti perchè lo accompagnavano. Sembra infatti che il Santoro avesse avuto nel pomeriggio di ieri una disputa assai vivace con qualcuno. C'è un nesso fra questo episodio e la terribile strage che è seguita parecchie ore dopo? Si dice che Tommaso Santoro, temendo qualcosa, nel ritornare a casa si sia fatto accompagnare dai due che poi sono stati eliminati insieme con lui.

Quest'ipotesi sembra, tuttavia, nelle ultimissime ore aver lasciato il campo ad un'altra che sembra assumere consistenza: cioè che la strage di stanotte sia strettamente collegata con l'omicidio di Gioacchino Castellese. Certo i *killers* avevano preso bene tutte le precauzioni possibili per non incappare in un incidente sul «lavoro»: hanno rubato l'auto cinque giorni fa a Trapani e vi hanno quindi montato una targa che avevano rubato a Palermo.

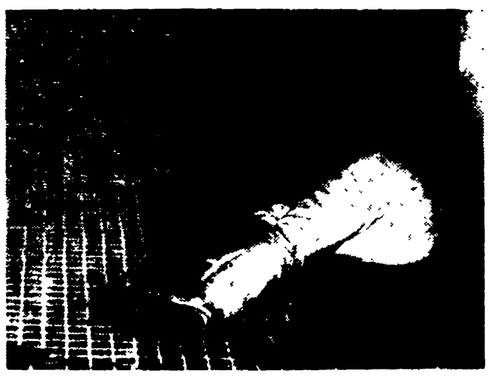
In serata le indagini sono giunte a una svolta. Un uomo è stato arrestato ed è adesso chiuso nelle carceri giudiziarie dell'Ucciardone sotto l'accusa di associazione per delinquere e concorso in rapina.

Si tratta di Francesco Gnoffo (un uomo già noto negli ambienti della questura). Si tratterebbe di uno dei tre uomini che polizia e carabinieri ricercano fin da ieri sera. Si sa inoltre che Francesco Gnoffo è il proprietario della pescheria dove lavorava Tommaso Santoro, una delle vittime.

Questo arresto sembra quindi avvalorare l'ipotesi — stando almeno agli ultimi sviluppi delle indagini — che il feroce triplice omicidio di via Roccella sia l'agghiacciante conclusione dello scontro tra gang di rapinatori.

Francesco Gnoffo sarà sottoposto alla prova del guanto di paraffina. Non si esclude che la strada siano operati altri fermi.

PALERMO — Paolo Morana, la terza vittima.



PALERMO — Giuseppe D'Amore e Tommaso Santoro, due degli assassinati.

Rubata in Francia autocisterna con 24.000 litri di vino

REIMS, 5 agosto

Un'autocisterna da dieci tonnellate con 24.000 litri di vino è stata rubata la notte scorsa a Reims.

Il conducente del veicolo stava tranquillamente mangiando un panino in un bar quando improvvisamente ha visto l'autocisterna partire a tutta velocità. Quando si è ripreso dallo sbalordimento il veicolo era già scomparso nella notte. Finora, nessuna traccia nè dell'autocisterna nè del suo contenuto, nonostante le ricerche intraprese dalla polizia.

Progresso scientifico nel campo dei filtri

Tabacco leggero e carbone attivo di noce di cocco protagonisti nel mondo del fumo

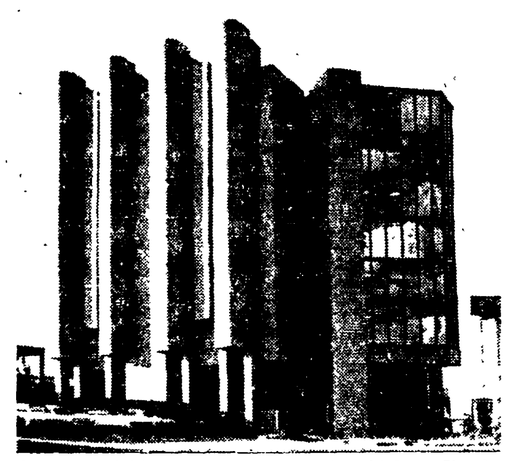
Oggigiorno i fumatori preferiscono sempre di più fumare una sigaretta con filtro. E' dunque utile avere delle idee chiare su che cos'è un filtro, su che cosa gli si può chiedere, su quali requisiti di efficacia e di selettività può promettere. Anche delle sigarette, dunque, il comune cittadino ha diritto di conoscere le «prestazioni», come per qualunque altro bene che consuma o che impiega.

Di sigarette buone ve ne sono molte, per cui la marca preferita è anche, a parità di soddisfazione, una questione di... accessori: presentazione, freschezza, e soprattutto filtro, perchè il fumo sia valorizzato, dia il meglio di se stesso, e soltanto quello.

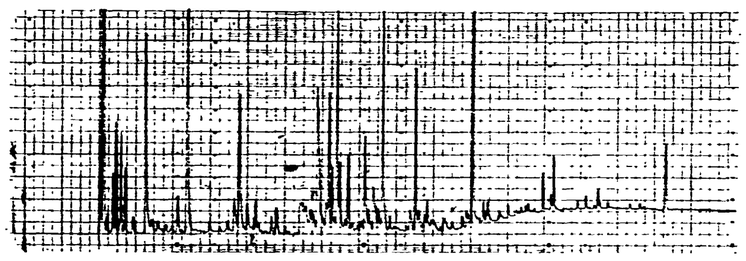
Ormai da parecchi anni (esattamente dal 1964) è stato realizzato il «MULTIFILTER» che «equipaggia» le Muratti Ambassador e le Multifilter Philip Morris. Esso consiste in un doppio tipo di protezione selettiva, che potremmo chiamare meccanica e chimica. La prima (che si realizza con materiale cellulosico, quello che appare nella sezione del bocchino) assorbe buona parte delle sostanze inutili allo stadio di goccioline liquide o catramose, che come un aerosol costituiscono parte del fumo. La seconda (che è quella che separa il filtro esterno dal tabacco) agisce invece per assorbimento, trattenendo i vapori dal sapore troppo marcato, senza togliere nulla al buon sapore del fumo.

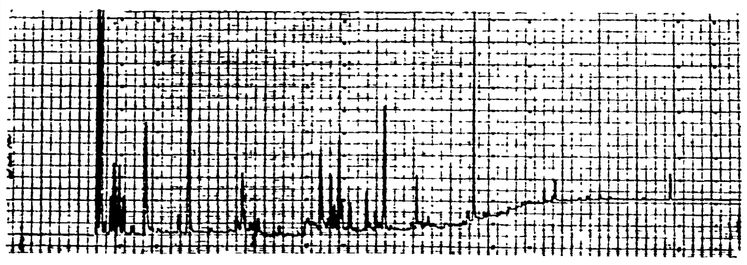
L'effetto di questo doppio filtro, come è dimostrato fra l'altro da uno studio (dei dottori Haag, Larson e Finnegan) apparso in una pubblicazione della American Medical Association, è molte volte più efficace dei sistemi di filtraggio tradizionali. Ciò è dovuto all'azione del carbone vegetale attivato, nella sua varietà più pregiata, quella ottenuta dalla noce di cocco. Esso trova universali applicazioni come agente filtrante sia dei gas che dei liquidi. La FAO, l'organizzazione agricola delle Nazioni Unite, ne sottolinea in una sua pubblicazione le proprietà assorbenti; i sottomarini nucleari USA lo usano per filtrare l'aria; duemila centri urbani americani lo utilizzano nei filtri dell'acqua potabile, la NASA lo considera il miglior materiale in questo campo, che viene anche usato nel grattacielo dell'ONU a Nuova York, per neutralizzare gli odori delle cucine. Il carbone vegetale attivato sta a quello naturale come un radiatore per automobile sta ad un lingotto di pari peso: la superficie è enormemente maggiore, il che permette di catturare dal fumo buona parte delle sostanze che nulla aggiungono al piacere di chi accende una sigaretta.

Le Muratti Ambassador e le Multifilter Philip Morris comprendono nella polvere nera del loro «MULTIFILTER», sommando la superficie di tutti i granuli e delle porosità che racchiudono e che vengono lambite o attraversate dal fumo, la fantastica area di cento milioni di centimetri quadrati; in termini più comprensibili, una stecca ha una superficie filtrante di un ettaro. Sistematici esperimenti condotti da organizzazioni indipendenti hanno poi dimostrato che i valori residui in alcuni dei componenti meno graditi del fumo sono a livelli minimi assoluti nelle sigarette con «MULTIFILTER». Infine, è il caso di ricordarlo, questa accurata azione di «pulizia» avviene senza che il sapore e il corpo della sigaretta vengano in alcun modo compromessi, come è dimostrato quotidianamente dal favore di milioni di fumatori in tutto il mondo.



Due Premi Nobel hanno assistito all'inaugurazione del Centro Ricerche Philip Morris a Richmond (USA). Questo Centro Ricerche, che è costato 4 miliardi di lire, si estende su una superficie di 25.000 metri quadrati ove lavorano oltre 400 scienziati e tecnici per migliorare la qualità dei tabacchi e dei filtri. NELLA FOTO: **il nuovo edificio di 8 piani, che è una delle costruzioni del maggior centro di produzione e ricerca di sigarette del mondo.**





I due diagrammi mostrano l'analisi del contenuto del fumo di tabacco, filtrato con diverse sostanze. E' possibile notare come le «punte» dei componenti prodotti dalla combustione e che arrivano al fumatore, diminuiscono sensibilmente da un'analisi all'altra: la prima riguarda un tipo di filtro tradizionale bianco, senza carbone; l'altra presenta un FILTRO DI CARBONE ATTIVO di noce di cocco dall'azione molto selettiva, come il «MULTIFILTER», usato nelle Muratti Ambassador e Multifilter Philip Morris.