Una tecnica poco praticata, ma efficace per combattere gli inquinamenti

Con il «riciclo» delle acque problema risolto all'origine

Ogni industria dovrebbe provvedere a purificare le acque che ha inquinato e quindi reimmetterle nella produzione - Ingente risparmio per gli Enti pubblici e, quindi, per la collettività - L'esempio del Tamigi

L'acqua dell'Olona ricoperta dalla schiuma prodotta dagli scarichi industriali.

Sull'inquinamento, delle acque, e soprattutto sulle sue funeste conseguenze sul piano ecologico, il pubblico italiano ha ricevuto e continua a ricevere una valanga di informazioni, troppe e slegate, che finiscono per lasciarlo più confuso di prima, non gli danno un quadro reale della situazione, e, quel che è peggio, non lo orientano su quello che si deve fare per arrestare l'impressionante fenomeno.

Innumerevoli industrie scaricano nei corsi d'acqua liberi i composti più diversi, che provocano, sulla fauna e sulla flora delle acque, gli impressionanti fenomeni che tutti conosciamo. Vengono presentati e ripresentati alcuni impianti di depurazione, recentemente installati nei pressi di Milano, nei quali entrano acque inquinate e dai quali escono acque «pure». Il pubblico può essere indotto a pensare, allora, che lungo i corsi d'acqua basti installare un certo numero di impianti del genere per risolvere il problema. In realtà, una visione del genere è semplicistica. A valle dell'impianto di depurazione, nelle acque che esso ha depurate, vengono immesse altre acque inquinate, per cui, pochi chilometri più in giù dell'impianto, le cose stanno più o meno come prima. Per di più, impianti del genere sono complessi e costosi, in quanto debbono purificare le acque da tutta una serie di sostanze inquinanti, per cui le acque inquinate, prima di tornare pure, debbono subire tutta una serie di trattamenti.

Quello che viene scarsamente messo in rilievo, è la origine del problema: per risolvere la questione in maniera efficace occorre, per usare un vecchio proverbio «prendere il male alla radice». Occorre cioè impedire che gli innumerevoli scarichi che nelle campagne riversano materiali inquinanti nelle acque libere, e che gli altrettanti innumerevoli scarichi industriali che li riversano all'interno della cerchia urbana, nella fognatura della città, siano lasciati incontrollati a compiere la loro nefasta opera.

Non esiste sostanza inquinante che non possa essere, all'origine, eliminata dalle acque in cui è disciolta o sospesa. In certi casi, sono sufficienti filtri meccanici, in altri vasche di decantazione, in altri ancora, un trattamento, entro impianti più o meno complessi, mediante sostanze capaci di rendere innocue le sostanze inquinanti o di trasformarle in modo che, in una successiva vasca, si depositino o si arrestino contro una batteria di filtri. Talvolta, si ricorre all'ossidazione mediante ozono, altre a trattamento con calce. Certo è che un impianto destinato a depurare le acque di scarico da un solo composto nocivo, da una sola sostanza inquinante o da un gruppo ristretto di essi, come praticamente sempre si verifica all'uscita di un singolo processo industriale, risulta enormemente più semplice che un impianto «polivalente» come quelli citati più sopra.

C'è poi una questione che presenta diversi aspetti, giuridici, economici ed anche morali: chi inquina, è un'industria, oppure un servizio (ad esempio la manutenzione delle automobili comporta lo scarico nelle fognature e nei corsi d'acqua di quantitativi rilevanti di olio, nafta, solventi diversi, che hanno un altissimo potere inquinante anche in quantitativi modesti). Chi ha pagato finora gli impianti di depurazione installati, sono stati consorzi tra Comuni, la Provincia, la Regione, valendosi di fondi provenienti dalla tassazione del privato cittadino. Ovviamente questo non è giusto: il sistema di filtraggio delle acque inquinate, in ogni caso, dovrebbe far parte integrante dell'impianto che produce queste acque, e la cosa non sarebbe particolarmente difficile sul piano tecnico ne molto onerosa sul piano economico.

In molti casi, addirittura, la situazione può invertirsi sul piano economico. Un'industria che deve disporre, nel suo ciclo di lavoro, di grandi quantità d'acqua, deve procurarsele, prelevandole da un vicino acquedotto, da un suo pozzo profondo, da un corso d'acqua, e sottoporle quasi sempre a un trattamento per renderle adatte all'uso. Infatti, acque «pure», persino potabili, raramente sono adatte ad usi industriali in quanto contengono disciolti quantitativi eccessivi di sali minerali. Chi deve disporre di acque industriali, quindi, paga un rilevante costo per procurarsele, e tale costo cresce nel tempo, in quanto le acque contengono sempre più sostanze disciolte, frutto di inquinamenti lontani, ed è sempre più costoso procurare acque d'acquedotto in grandi quantità. Non si dimentichi che Milano, che veniva considerata «appoggiata» sulla acqua, e su acqua ottima, continua a chiudere pozzi del suo acquedotto, anche siti a oltre 50 metri di profondità, e giunge con le nuove trivellazioni a oltre 200 per trovare acqua pura, con costi ovviamente crescenti.

Ebbene, questi consumatori d'acqua (e la maggior parte delle industrie ne consuma quantità colossali) paga cifre sempre più alte per procurarsi acqua più o meno pura, per portarla al grado necessario di purezza, e poi la getta via, inquinata, nel più vicino corso d'acqua o nella più vicina fognatura.

La strada per uscire da questa situazione, viene pochissimo popolarizzata, ed il pubblico ne è informato poco e male: abbiamo accennato più sopra al fatto che, sul piano tecnico, giuridico, economico e morale, chi inquina, dovrebbe anche purificare l'acqua che ha inquinato. Ma a questo punto, disponendo cioè di acqua che è di nuovo pura, perchè dovrebbe gettarla in un corso d'acqua o nella fognatura? La via logica, è di rimetterla in ciclo, ed usarla nuovamente. In questa azione di riciclo, si hanno sempre delle perdite che vanno reintegrate, ma dell'ordine di pochi percento, non di più. Oltre a questo, in molti casi, ciò che rimane nei filtri, nelle vasche di decantazione e di flocculazione, negli impianti per i trattamenti chimici, presenta un apprezzabile valore commerciale, e può essere recuperato dalla stessa industria o venduto a qualcuno che lo usi sistematicamente.

Con la tecnica del riciclo, che, chissà perchè, stenta tanto ad essere popolarizzata, adottata, generalizzata, quello che potremmo definire «inquinatore», deve, sì, da un lato, sostenere una spesa per installare un impianto di purificazione, ma risparmia il costo sempre crescente di un quantitativo massiccio d'acqua e quasi sempre può vendere un «sottoprodotto» derivato dall'impianto di purificazione, che ha un valore non trascurabile.

In molti casi l'installazione di un sistema di riciclo, finisce per costituire un risparmio e non una spesa. Per di più, generalizzando il principio del riciclo, si possono evitare spese ingenti a carico degli Enti Pubblici e dello Stato, e quindi a carico del contribuente, dovendosi potenziare entro limiti assai più modesti gli acquedotti ed i pozzi profondi di presa, le opere di convogliamento delle acque stesse e di smaltimento (canali, fognature, eccetera), ed evitando «incidenti» assai «costosi» sul tipo di quello che ha colpito di recente il Duomo di Milano, proprio perchè il terreno su cui poggia tende ad abbassarsi e a comprometterne la stabilità, essendo stato prosciugato da anni di prelievo d'acqua, a profondità via via sempre maggiori, per rifornire l'acquedotto della città.

Che con la tecnica dell'eliminazione delle acque all'origine, e del conseguente, logico riciclo, si possa contemporaneamente risolvere il problema ecologico, oltre ad essere cosa logica, è dimostrato da un esempio illustre quanto recente. Il corso inferiore del Tamigi, era, una decina d'anni fa, uno dei corsi d'acqua più inquinati del mondo. Tutti gli scarichi che si gettavano, direttamente o indirettamente in esso, sono stati individuati, analizzati, e, se inquinanti, muniti di impianto di purificazione o di purificazione con riciclo. Oggi quello stesso tratto di fiume non è inquinato, e vi prosperano una flora ed una fauna assai più ricche di quanto non avvenisse un secolo fa, quando l'inquinamento era appena apprezzabile.

p. s.

Si vogliono separare i due settori dell'azienda pubblica

Domani in sciopero i dipendenti del monopolio «sale e tabacchi»

Si riparla di privatizzazione con la scusa di «armonizzarsi» alle direttive del MEC - Si profila una grossa operazione speculativa - Necessario un effettivo riordinamento

ROMA, 11 febbraio

Comincia a scarseggiare il sale. Nei prossimi giorni la situazione diventerà più difficile. Forse, tra non molto, questo condimento indispensabile per tutti i cibi diventerà introvabile (e avremo di conseguenza un nuovo tipo di contrabbando). Il tutto perchè le saline del Monopolio di Stato sono bloccate da uno sciopero unitario e compatto che tutto il personale, compreso quello degli appalti, è stato costretto ad attuare per difendere il proprio posto di lavoro e per salvaguardare l'integrità stessa dell'azienda pubblica.

Perchè scioperano dunque i lavoratori delle saline italiane? E perchè il giorno 13 sospenderanno il lavoro tutti i dipendenti del Monopolio di Stato, inclusi gli addetti alla manipolazione dei tabacchi?

Per spiegare i motivi dello scontro fra l'azienda pubblica e i suoi dipendenti bisogna ricordare alcuni precedenti illuminanti. E' noto da tempo che il governo ha intenzione di liquidare il Monopolio statale dei sali e tabacchi per sostituirlo con una nuova azienda, forse a partecipazione mista, onde «armonizzarlo» — si dice — con le disposizioni comunitarie. Orbene, in queste settimane il processo di privatizzazione già in atto ha avuto un nuovo colpo di acceleratore

Nei giorni scorsi si è svolto un incontro fra i rappresentanti dei tre sindacati e il ministro delle Finanze, Valsecchi. In quell'incontro, piuttosto tempestoso, il rappresentante del governo ha confermato, puntualmente, l'intenzione di procedere ad un «riordinamento» dell'azienda pubblica, cominciando intanto col separare il settore dei sali da quello dei tabacchi. Valsecchi non ha detto, naturalmente, che si intende procedere verso la creazione di una azienda a carattere privatistico. Ma non ha neppure affermato il contrario, e non poteva farlo.

I precedenti, infatti, sono tali da non lasciar sussistere neppure un barlume di ottimismo. Se i lavoratori e i sindacati del Monopolio di Stato ritengono che si tratta di una nuova spinta verso la privatizzazione, pura e semplice, dell'azienda pubblica (l'eventuale presenza del capitale statale in una futura azienda mista non modificherebbe la sostanza delle cose) è perchè sono accaduti alcuni fatti, si sono verificate talune circostanze, che portano a quella grave conclusione.

Con l'articolo 16 della legge sul cosiddetto «riordino della dirigenza» statale, anzitutto, sia nel comparto del sale che in quello, ben più ampio e ricco, dei tabacchi, una gran parte dei tecnici e dei «direttivi» ha lasciato il proprio posto di lavoro, allettata da liquidazioni spesso molto forti (fino a 20-25 milioni), dai dieci anni di abbuono per andare in pensione anticipatamente, da indennità di pensione assai elevate (fino a 6-700 mila lire mensili) dovute anche alla loro promozione al grado superiore.

Questo «provvedimento» ha creato vuoti molto seri nell'azienda statale. Ma non è ancora tutto. Sta di fatto che dirigenti «sfollati» dal Monopolio sono andati a lavorare per quel consorzio fra gli intermediari (parliamo solo dei sali) che ha potuto precostituirsi in questi anni posizioni di privilegio e di forza tali da consentirgli di aspirare alla successione della azienda pubblica, o almeno a conquistare una posizione prevalente nella eventuale nuova azienda mista.

Il ministro Valsecchi ha detto ai sindacalisti che, per lui anche la futura azienda del sale dovrebbe rimanere allo Stato. Ma un generico discorso di questo genere, a titolo personale, a questo punto non poteva convincere nessuno.

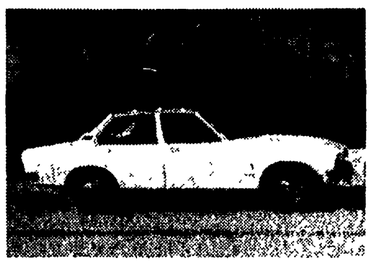
Non è senza significato, del resto, che in questi anni, pur con un'azienda statale in piedi, l'estrazione di sale, che è assai costosa, sia stata lasciata, ad esempio, interamente nelle mani del Monopolio statale, mentre l'insaccamento e la manipolazione dello stesso minerale sono stati affidati ai privati, i quali hanno potuto così lucrare profitti altissimi. E' chiaro, comunque, che in queste condizioni, con simili preoccupanti prospettive, il ricorso alla lotta da parte dei tre sindacati era inevitabile. Ed è chiaro che i lavoratori del Monopolio di Stato sono chiamati a battersi per una causa che va molto al di là dei propri personali interessi

Lavoratori e sindacati, tuttavia, non si sono mai opposti e non si oppongono ad un effettivo riordinamento della azienda nel suo complesso. Essi anzi lo sollecitano e chiedono, proprio per questo, che si incominci intanto ad eliminare appalti e subappalti, fonti di profitto per alcuni personaggi favoriti e fonti di sfruttamento per centinaia di operai. Alla battaglia in atto, d'altronde, partecipano anche i dipendenti degli appalti

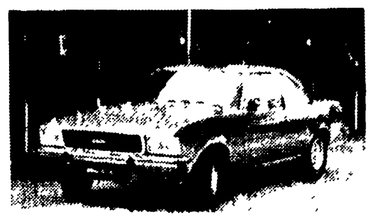
Sirio Sebastianelli

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

DUE NUOVI MODELLI OPEL PRESENTATI DALLA G.M. ITALIA



Punta sulla economia la «Rekord Diesel»



Convincenti risultati della prova - Il modesto costo del gasolio compensa con l'uso il prezzo elevato della vettura L'iniezione elettronica per la « Commodore GS »

Due nuove vetture sono venute ad ampliare, anche sul mercato italiano, la gamma dei modelli Opel: si tratta della *Rekord* con motore Diesel e della *Commodore GS* ad iniezione elettronica. In verità non si potrebbe correttamente parlare di vetture nuove, in quanto si tratta di modelli già largamente conosciuti in altre versioni; si tratta quindi, più propriamente, di automobili con alcune importanti novità. Quella di maggior rilievo — anche perchè si prevede che interesserà una più vasta fascia di utenti — è rappresentata dalla adozione sulla *Rekord* di un motore Diesel in alternativa al motore a benzina; l'altra è rappresentata dalla adozione della iniezione elettronica sulla *Commodore*.

La General Motors Italia — che ha già iniziato le consegne dei nuovi modelli ai clienti che li avevano prenotati e che assicura, soprattutto per la *Rekord* con motore Diesel, termini di consegna decisamente più brevi di quelli garantiti dalle case concorrenti — ha organizzato in questi giorni le consuete prove su strada riservate alla stampa. Come era naturale, l'attenzione maggiore è andata alla *Rekord*.

Esteticamente la *Rekord Diesel* non differisce gran che dal modello con motore a benzina, se si fa eccezione per il cofano che presenta al centro un rigonfiamento reso necessario dalle maggiori dimensioni del propulsore. Tale rigonfiamento, visto dallo esterno, dà alla vettura un piglio più sportivo.

L'immediatezza dell'avviamento — una candeletta pre-riscaldamento a incandescenza per ogni cilindro serve a riscaldare l'aria al momento dell'avviamento stesso — e l'immediato arresto del motore con la semplice rotazione della chiavetta del quadro, qua si si trattasse di un motore a benzina, sono la prima caratteristica che colpisce su questa vettura. L'altra è la silenziosità relativa al propulsore a gasolio, la cui presenza si avverte soltanto per la modesta vibrazione della leva del cambio (al volante) per i modelli con il cambio meccanico il quale è derivato, così come la frizione dalla *Commodore*.

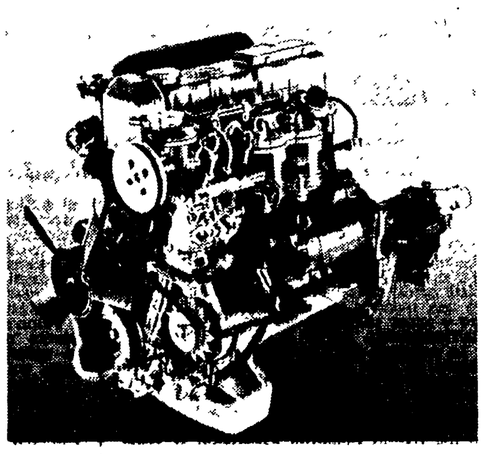
Per il resto la *Rekord Diesel* si comporta, né più né meno, come la *Rekord* con motore a «ciclo otto», fatta eccezione per le più modeste prestazioni, che sono tuttavia soddisfacenti.

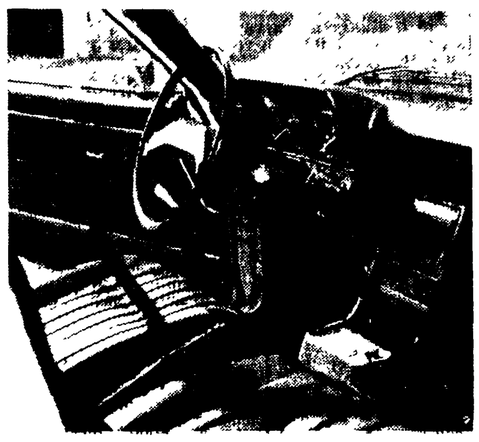
Il motore a 4 cilindri in linea di 2067 cc con un rapporto di compressione di 22:1 e una potenza di 60 CV DIN a 4400 giri al minuto, consente una velocità massima e di crociera prossima ai 140 chilometri orari. I tempi di accelerazione sono ottimi

Ma quel che più interessa in questa vettura è la elevata economia di esercizio che la rende consigliabile a chi usi la macchina per lavoro e per lunghi percorsi. La *Rekord Diesel*, infatti, consuma soltanto un litro di gasolio ogni 11,5 chilometri, il che consente di ammortizzare rapidamente la differenza di prezzo (+ 350.000 lire circa) rispetto al modello con motore a benzina. Non si dimentichi, infatti, che mentre la benzina super costa 162 lire il litro, la nafta costa solo 65 lire. La Opel *Rekord 2100 D* — questo il nome ufficiale — viene offerta in tre versioni: berlina 2 porte standard a 2.513.400 lire (compresa l'IVA che, trattandosi di macchine con cilindrata superiora ai 2 litri, incide per il 18 per cento); berlina 4 porte standard a 2.625.500 lire; berlina 4 porte lusso a 2.749.000 lire. Come di consueto la GM Italia offre per queste vetture numerosi *optionals*

Qualche cenno, ora, alla Opel *Commodore GS* ad iniezione elettronica, che rientra nella categoria delle cosiddette «vetture di prestigio». Con l'iniezione elettronica la *Commodore GS/E* offre maggiore potenza, velocità ed accelerazione in concomitanza con un minor consumo. Più precisamente, il motore di 2784 cc della *Commodore GS/E* eroga 160 CV DIN a 5400 giri e consente una velocità massima di 195 Km/h per la berlina e di 200 Km/h per il coupé, con un'accelerazione — per entrambe le versioni — da 0 a 100 Km. in 9" 3/10.

Il consumo, per una vettura di questa cilindrata, è abbastanza contenuto: 11,3 litri di benzina per 100 chilometri per la berlina e 10,7 litri per 100 chilometri per il coupé. Il prezzo (IVA compresa) è sato fissato in 3.416.000 lire per la berlina e in 3.481.000 lire per il coupé.





Il compatto motore Diesel che equipaggia la Opel « Rekord 2100 D » e, a destra, un interno della vettura nella versione con cambio meccanico comandato dalla leva a destra del volante. Nelle foto del titolo: da sinistra la Opel « Rekord 2100 D » quattro porte; a destra il coupé Opel « Commodore GS/E ».

GIÀ 80.000 «DACIA» PRODOTTE A PITESTI

Costruiscono auto su licenza Renault e le esportano anche in paesi «difficili»

Prossimo il lancio di una nuova « 1300 » - Successo sui mercati esteri anche delle « Land-Rovers » fabbricate in Romania

Le strade / Il traffico

Pronte a giugno le modifiche del codice della strada

Giugno vedrà il Codice della strada completamente aggiornato: per quella data, infatti, l'apposita Commissione interministeriale di studio per le modifiche da apportare al Codice avrà terminato i suoi lavori che si protraggono ormai da quattro anni.

Le sette sottocommissioni in cui è articolata la Commissione di studio e di cui fanno parte funzionari dei ministeri dei Lavori pubblici, dei Trasporti, degli Interni, esperti e giuristi, ha preso in esame finora oltre 120 articoli del Codice approvandone i relativi schemi. Nei prossimi mesi la Commissione esaminerà, a completamento dei suoi lavori, altri 20 articoli circa di cui è stata ravvisata l'urgenza di una modifica.

■ Dal primo marzo saranno ripresi dall'aeroporto di Ancona i voli giornalieri dell'ATI che collegano Bari ad Ancona, Venezia e Trieste. Lo ha comunicato la presidenza dell'Aerdorica.

■ Ha dato successi insperati la linea ferroviaria che collega Francoforte e Magonza al grande aeroporto di Francoforte «Rhein-Main». Ogni giorno la ferrovia ha trasportato diecimila persone così suddivise: il 67,4 per cento passeggeri in partenza con voli da Francoforte; il 5 per cento, accompagnatori di passeggeri; il 14,3 per cento persone che lavoreranno in aziende lungo la linea e il 13,3 per cento visitatori dell'aeroporto.

■ Le Ferrovie federali tedesche hanno apportato modifiche alle tariffe di viaggio. La più importante consiste nell'avere spostato da dieci a dodici anni le riduzioni applicabili ai ragazzi.

■ Il più alto numero di feriti e di morti per incidenti stradali si verifica tra le 6 e le 7 del pomeriggio; in particolare, alle ore 18 si ha l'8 per cento del totale degli incidenti e alle 19 il 7,37 per cento. A mezzogiorno si ha il 7,14 per cento. Il pomeriggio è comunque peggiore della mattina: dalle ore 13 alle 17 infatti si registra una percentuale di incidenti superiore alla media.

Queste percentuali — elaborate dall'Ispettorato generale circolazione e traffico del ministero dei Lavori pubblici — si riferiscono ai sinistri stradali verificatisi complessivamente nel '71.

Anche per quanto riguarda i morti nell'arco delle 24 ore, i valori più alti si registrano alle ore 18 con il 9 per cento, alle 10 con l'8 per cento e quindi alle 20, alle 21, alle 4 e alle 5 del mattino.

Un reparto della UAP di Pitesti, dove vengono costruite le automobili « Dacia ».

Si arriva a Pitesti alla fine della autostrada che parte da Bucarest e che è la prima costruita in Romania. Sono poco più di cento chilometri che si coprono senza cambiar marcia tanto il terreno è... Pianura Padana. Alla fine ci si trova nella città romena dell'automobile. Oggi è ancora un centro senza grandi pretese in questo campo, ma ci sono le premesse per un suo rapido sviluppo. La città ha una *ossatura* industriale marcata ed è in via di continua espansione. In cinque anni i suoi abitanti sono più che raddoppiati: da 51 mila ad oltre 110 mila. E dire che l'industria automobilistica è l'ultima nata e deve ancora conoscere il *boom*.

Nelle scorse settimane è uscita dalle officine UAP di Pitesti la 80 millesima «Dacia 1300», prodotta su licenza Renault assieme alla versione millecento. Contemporaneamente è stato reso noto che tra non molto sarà posta sul mercato anche la 1300 versione lusso, rinforzata e migliorata in alcune sue parti.

Come si vede, per l'industria delle quattro ruote siamo agli inizi, ma anche in questo settore si punta ad uno sviluppo intenso. Grandi sono quindi le possibilità di estensione dell'attività produttiva per i prossimi anni, anche perchè ci si trova di fronte ad un mercato in attesa di assorbire le nuove vetture. Va anche notato che, contrariamente a quanto avveniva qualche anno addietro, ora l'importazione copre solo una piccola parte delle richieste, mentre si tende a soddisfare la maggioranza degli aspiranti automobilisti con la «Dacia» di produzione nazionale.

Le officine di Pitesti però non producono — al pari di tutta l'industria romena — solamente per il mercato interno, ma una parte considerevole delle nuove vetture è destinata all'esportazione.

Finora la «Dacia» è stata esportata in Finlandia, Grecia, Algeria, Cecoslovacchia, RDT, ma le richieste dall'estero sono in continuo aumento perchè la trazione anteriore, il basso consumo (sette litri per cento chilometri) e le altre caratteristiche della vettura hanno incontrato il favore del pubblico anche oltre i confini della Romania, pure dove esiste una grande possibilità di scelta e dove lo sviluppo automobilistico ha già conosciuto altissime punte.

Grande interesse all'estero hanno incontrato anche le due *Land-Rover* prodotte in Romania, la «ARO M 461» e la «ARO 240». Per le loro prestazioni le due camionette hanno conosciuto ormai una affermazione in campo mondiale e vengono oggi esportate in oltre quaranta paesi.

Le «ARO», praticamente, non conoscono ostacoli. Avanzano sicure su terreni accidentati e superano notevoli dislivelli. Sono fatte su misura per i lavori nell'agricoltura, nei boschi e nelle zone minerarie perchè per muoversi non hanno bisogno di una strada vera e propria e si sono dimostrate ottime anche nelle prove su sabbia e su ghiaccio.

S. G.

Correrà con una « Suisses - F2 - TS 10 »

Shangry' La ha trovato un «padrino»

Il termine « sponsor » — in origine « padrino » in inglese — è ormai entrato nel gergo automobilistico e sta ad indicare chi, evidentemente a scopo pubblicitario, si addossa le spese per il finanziamento di una « scuderia ». Gli « sponsor » stanno diventando sempre più numerosi e non è detto che, a parte i vantaggi pubblicitari che ne ricavano, non contribuiscano a rendere più vivace il settore. Nel campo delle corse si è ora introdotta anche un'azienda tedesca di pelletterie — la Etienne Aigner — che ha « sponsorizzato » un pilota italiano, noto soltanto con lo pseudonimo di Shangry' La, che ha un notevole « curriculum » di vittorie, soprattutto nei rally. Shangry' La parteciperà al Campionato europeo della montagna pilotando una « Surtees - F2 - TS. 10 » (nella foto) con la quale, probabilmente, parteciperà anche ad alcune gare su pista.

Omologata in gruppo II la Simca « 1000 rallye 2 »

La « Simca 1000 rallye 2 » (tipo JC, 1294 cm3, 2 carburatori doppio corpo) è stata recentemente omologata in gruppo II, vetture da turismo speciale, in conformità agli articoli 258, 259, e 260 del titolo IV dell'allegato J del codice sportivo internazionale.

Il dossier di questa omologazione, in vigore dal 1° gennaio 1973, porta il numero 1646.

Le « Simca 1000 rallye 2 » possono quindi essere iscritte in gruppo II già alle prime gare dell'anno.

E' prevista una omologazione in gruppo I, vetture da turismo di serie, non appena la produzione minima di 5000 unità sarà stata raggiunta.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**