

**INTERVISTA**

**Mario Ricco.** Nel 1997 nel centro ricerca della Fiat inventò il Common rail - Ieri la laurea honoris causa

# L'uomo dei motori: così a Modugno è nato il diesel pulito

Antonio Larizza

«Non ho inventato nulla, ho solo realizzato il sogno di Rudolf Diesel». Mario Ricco, 78 anni, pugliese, si definisce «la madre» del common rail, il sistema di iniezione che a metà anni 90 ha rivoluzionato il motore diesel, perché «il padre non è mai certo». Un'innovazione italiana nata in Fiat e poi industrializzata dall'azienda tedesca Bosch.

Il Sole 24 Ore lo ha raggiunto nel giorno in cui l'Università di Perugia gli ha conferito la laurea honoris causa in ingegneria meccanica. Ingegnere, proprio come lo fu Rudolf Diesel.

**Ricco, come inizia questa storia?** Nei primi anni 80 lavoravo a Modugno in Altecna-Weber società del gruppo Fiat, presente sul territorio già dagli anni '60. Producevamo apparati frenanti e impianti di iniezione, a quei tempi su licenza Bosch. La direzione Fiat negli anni '80 decise di creare nel Mezzogiorno una rete di centri di sviluppo di componenti automotive innovativi denominata Elasis usufruendo di incentivi statali. Fui quindi chiamato a dirigere il centro Elasis nel 1988.

**Che cos'era Fiat in quegli anni?** Era il più grande costruttore di vetture

passaggeri con motore diesel: ne vendeva mezzo milioni l'anno. Ciò che limitava il numero di vetture vendute non era il mercato, ma il fornitore dei sistemi di iniezione: Bosch, a Torino questo non piaceva.

**Come fu affrontato il problema?** Fiat identificò nel centro ricerche Fiat di Orbassano e in Elasis di Modugno le risorse per sviluppare un proprio sistema di iniezione. Avevamo fondi, conoscenze e attrezzature.

**Il sogno di ogni innovatore. Lei che cosa fece?**

I primi tentativi non furono coronati da successo ma non mi arresi. Esclusi l'idea di copiare l'architettura Bosch già esistente. Puntai sull'elettronica e sulla micromeccanica per fare quello che già l'inventore del Diesel aveva immaginato, ma che ai suoi tempi non era possibile fare: un sistema di iniezione ad alta pressione con un unico serbatoio per tutti gli iniettori, capace di aumentare le prestazioni e ridurre rumorosità, vibrazioni e soprattutto le emissioni.

**Era iniziata la rivoluzione del motore diesel?**

Il sistema funzionava. Ma per metterlo in produzione era necessaria l'esperienza di Bosch che possedeva adeguata tecnologia di processo.

**Non nel gruppo Fiat?**

Nel 1992 Fiat non attraversava un periodo felice ed era difficile reperire le risorse finanziarie e le adeguate tecnologie necessarie alla produzione dei

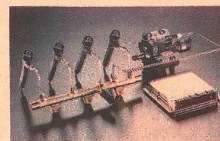


**Neo ingegnere.** Ieri l'ateneo di Perugia ha conferito la laurea magistrale honoris causa in ingegneria meccanica a Mario Ricco, inventore del sistema common rail che nel '97 ha rivoluzionato i motori diesel



GIOVANNI DELLA CECIA

**Di nuovo insieme** Il fisico Mario Ricco (a destra) con Rudolf Colm, capo acquisti Bosch ai tempi della collaborazione tra Fiat e l'azienda tedesca sul common rail. Nelle foto piccole, da sinistra: il primo sistema Bosch common rail, l'Alfa Romeo 156 che lo portò sul mercato nel 1997 e la sede Bosch di Modugno (Bari), che ancora oggi produce sistemi di iniezione per motori diesel, in una foto del 2012 scattata durante la visita dell'allora presidente della Repubblica federale tedesca Christian Wulff



componenti common rail. Così, non senza rischi, ero un dipendente Fiat, arrivai in Bosch facendo sponda sul gruppo Daimler.

**Che ruolo ebbero i tedeschi?**

Mercedes ci mandò un motore per trasformarlo. Dopo due mesi, chiamai in Germania per dire che era pronto da testare. Non ci crederono, visto che Bosch per fare lo stesso lavoro di solito impiegava tempi più lunghi. Ci presero in giro, qualcuno parlò anche di italiani tutti "spaghetti e mandolino". Ma alla fine un gruppo di ingegneri tedeschi venne a Modugno: rimasero senza parole e ci mandarono una vettura da modificare per fare test su strada. In due mesi allestimo il prototipo e l'8 febbraio del 1994 lo portammo in Germania, presso il centro di innovazione Daimler, allora guidato da un baffuto Dieter Zetsche (quello che sarebbe poi diventato l'amministratore delegato del Gruppo Daimler e che proprio in questi giorni è andato in pensione, ndr).



**Come la accolse il giovane Zetsche?**

Provammo la vettura. Una Classe C5 cilindri con cambio automatico. Zetsche guidò per due ore spremendo al massimo il motore, con lo scopo di rompere il sistema di iniezione. Non solo la vettura non si ruppe, grazie anche ai -4 gradi di quel giorno di febbraio in Baviera, ma risultò anche piacevolissima da guidare. Il 23 marzo del 1994, su spinta di Daimler, Bosch era a Torino per firmare il contratto di trasferimento del know-how sul common rail, che includeva anche la divisione di Modugno.

**Un'innovazione italiana ceduta ai tedeschi e un'occasione persa per Fiat?**

Questa è una leggenda. Io avevo concluso la fase di pre-industrializzazione, ma il common rail sarebbe stato troppo delicato da produrre per Fiat. Già Bosch ha fatto fatica. Fiat concesse a Bosch i brevetti. Così, nel 1997, il common rail arrivò sul mercato in contemporanea sull'Alfa Romeo 156 e



© RIPRODUZIONE RISERVATA