

ntore

E a Bari il padre del common rail prepara il diesel del futuro

fra l'altro «strategici per il ritorno dell'Alfa Romeo nel mercato Usa».

Si tratta di un V6 a benzina, particolarmente leggero, con cilindrata di 3 e 3,5 litri e potenze comprese tra 240 e 320 cavalli; e di un V6 turbodiesel 3 litri con potenze comprese tra 240 e 270 cv. Ideali non solo per le Alfa tanto attese negli Stati Uniti, ma anche per Jaguar e Land Rover, quando nel 2011 scadrà il contratto di fornitura dei motori da parte della Ford. ●

EMISSIONI AL MINIMO Per il 2014 Fiat potrebbe avere il motore diesel common rail più economico e rivoluzionario del mercato automobilistico mondiale, capace di abbattere quasi completamente le emissioni di ossido d'azoto come previsto dalla futura direttiva Euro 6. Almeno così la pensa il fisico barese Mario Ricco, uno dei componenti del gruppo che inventò il primo common rail, il sistema d'iniezione che ha rivoluzionato il mondo dei motori diesel ma che ha lasciato l'amaro in bocca sia alla casa torinese sia al suo progettista: nel 1994 il gruppo Fiat non puntò sulla scoperta del centro Elasis di Bari e cedette il brevetto alla tedesca Bosch, che lo ha trasformato in una miniera di profitti, vendendolo a quasi tutte le case automobilistiche. Ricco, dopo essersi rimboccato le maniche e aver lavorato anni nell'ombra, ha oggi tirato fuori un progetto che sembra ancora una volta rivoluzionario. Dal centro ricerche Fiat alle porte del capoluogo pugliese è già partita la richiesta di nuovi brevetti per il sistema common rail 2.

«Si tratta di idee e soluzioni che sulla carta sono credibili» sostiene

Ricco. Adesso bisognerà passare dalla carta alla fabbrica. E qui cambia tutto rispetto al passato, perché la Fiat si terrà stretto il brevetto. Della produzione si occuperà il consorzio Medis, appositamente costituito (Ricco ne è vicepresidente), fondato da Confindustria Bari, Università e Politecnico di Bari, imprese locali di alta tecnologia come la società di robotica Masmecc, centri ricerche territoriali e multinazionali, dalla stessa Fiat alla Getrag (cambi per auto). Ci sarà anche la Bosch, che questa volta però dovrà rinunciare al ruolo di protagonista, in quanto si occuperà solo di industrializzare il prodotto. Con un investimento di partenza di 25 milioni di euro di cui 8 finanziati dalla Regione Puglia, le imprese che fanno parte del consorzio sotto la direzione Ricco svilupperanno tutte le fasi dell'industrializzazione del common rail. (Antonio Calitri)

