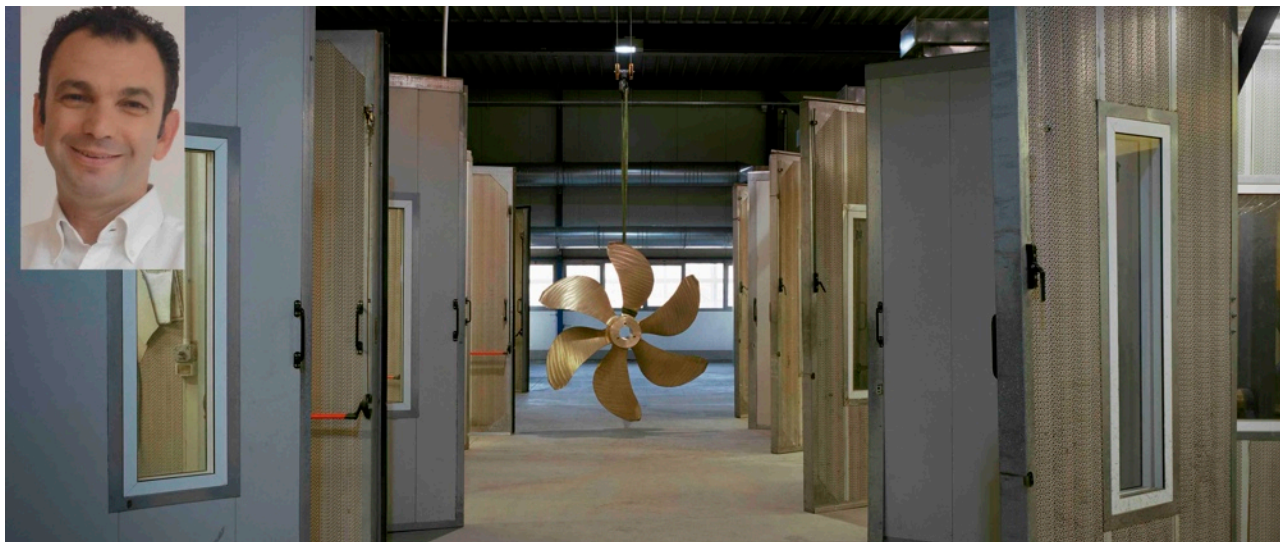


storia di un'azienda fondata 50 anni fa oggi presente in tutti i mercati del mondo  
**"CUCIAMO ELICHE MARINE SU MISURA COME I SARTI"**



Nel riquadro in alto a sinistra il direttore dell'Ufficio commerciale della Rolla SP Propellers Luca Libanori.

**ROLLA**  
A Twin Disc Company

**NOME**

**Rolla SP Propellers SA**

**TIPOLOGIA DELL'AZIENDA**

**Società anonima**

**SEDE**

**Novazzano**

**ANNO DI FONDAZIONE**

**1963**

**NUMERO DI DIPENDENTI**

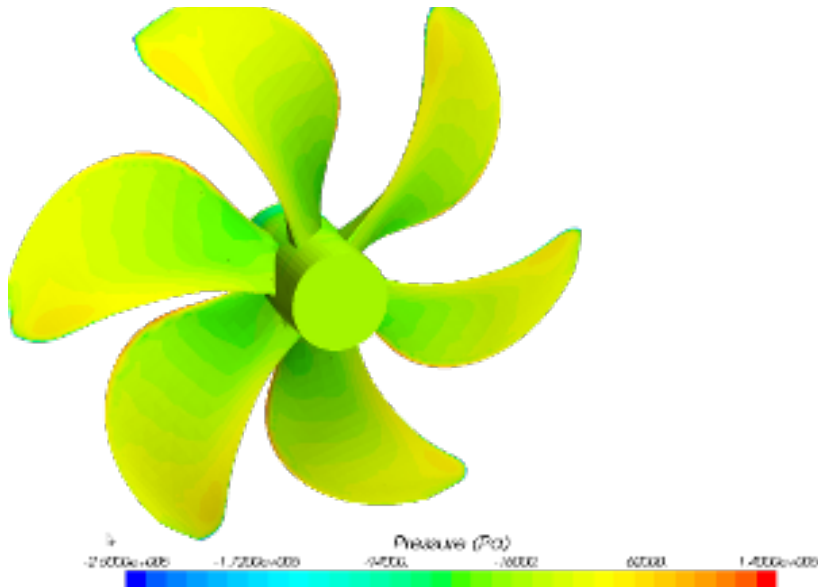
**30**

**TIPO DI ATTIVITÀ**

**Progettazione e realizzazione di eliche nautiche marine immerse o di superficie in acciaio e in nickel, bronzo e alluminio**

Può la Svizzera, Paese alpino per eccellenza, distinguersi anche tra le onde del mare senza avere né litorali né porti? Se si guarda alle vittorie di Alinghi nell'America's Cup del 2003 e del 2007 la risposta non può che essere positiva. Ma il trimarano di Ernesto Bertarelli non è l'unico esempio concreto. Anche a Novazzano, dunque nelle Prealpi, c'è chi progetta e realizza un prodotto nautico di primo piano che non ha uguali nel mondo. Tanto che il nome dell'azienda e del suo prodotto - Rolla SP Propellers SA - è ormai da anni sinonimo di qualità e di eccellenza nel settore delle eliche nautiche marine di un certo livello. Senza paura di essere smentiti si può infatti dire che le eliche della Rolla sono un po' come i motori Ferrari. Muovono "bolidi" e "fuoriserie" dalle prestazioni eccezionali. Non a caso sono montate solo su imbarcazioni "superlative", come quelle lunghe più di 20 metri e sulle velocissime imbarcazioni militari e delle

forze di polizia. Le eliche Rolla, tanto per capirsi, non appartengono al settore dei motori fuoribordo, ma sono eliche marine di superficie od immerse grandi anche 2 metri di diametro e pesanti più di mille chili. Eliche capaci di muovere superbolidi dei mari, come le imbarcazioni dei pattugliatori USA o degli eserciti israeliani, turchi, indiani, di Singapore o degli Emirati Arabi, ma anche barche estremamente lente che navigano però per molte miglia e molte ore, così come mega yacht di lusso di 70 o 80 metri che in fatto di velocità vogliono regalarsi certe soddisfazioni. Per riuscire a fare tutto questo, per riuscire cioè a cucire su misura le eliche come fanno i sarti con i vestiti, servono certo competenze tecniche e capacità non comuni. Ma anche un'esperienza e una sapienza che non si inventano dall'oggi al domani, ma sono figlie di 50 anni di storia. "In effetti la Rolla SP Propellers SA - ci dice **Luca Libanori**, direttore dell'Ufficio commerciale



dell'azienda - è stata fondata nel 1963 con il nome di Record Propellers dall'ingegnere navale e pilota di motonautica Phil Rolla. Dopo aver cambiato nel 1983 il nome in quello attuale, nel 2004 l'azienda è stata venduta alla Twin Disc, società americana con filiali in Sudamerica, Australia, Singapore, Cina, Belgio e Italia, presente da 4 generazioni nel settore delle trasmissioni terrestri e industriali, nel settore dei cambi per camion e nel ramo degli invertitori per barche e navi, che, dopo aver assorbito Rolla all'interno del gruppo, le ha permesso di espandere il proprio business, mantenendo la sede e il sito produttivo a Novazzano, nelle Prealpi, a molti chilometri dal mare".

**“Da quando è nata, Rolla si è sempre distinta per puntualità, qualità e attenzione al prodotto”**

**Eliche marine a Novazzano e per di più tra le migliori al mondo. Qual è il vostro segreto?**

Da quando è nata Rolla si è sempre distinta per qualità del

prodotto, puntualità delle consegne e attenzione al prodotto una volta che quest'ultimo è uscito dai cancelli del nostro stabilimento. Un grosso lavoro della Rolla è stato quello di cercare di cambiare la mentalità del cantiere nautico: 20-25 anni fa un cantiere costruiva una barca, arrivava in fondo e si accorgeva che gli mancava l'elica. Solo a quel punto si rivolgeva alle aziende costruttrici di eliche. Il grande lavoro della Rolla è stato quello di cambiare questo atteggiamento dei cantieri. Far capire loro che un'azienda che costruisce eliche con le nostre conoscenze e le nostre esperienze, è in grado di dare supporto al cantiere già

quando quest'ultimo pensa alla barca. Questo significa ottimizzare tutto ciò che è sotto la barca, a contatto con l'acqua, dalle linee di carena all'idrodinamica, passando per la scelta della potenza migliore, così da realizzare un'elica che garantisce il miglior grado di efficienza. In precedenza, quando i cantieri arrivano in fondo, magari si riscontravano problemi tecnici, come l'accorgersi che non si poteva installare un'elica oltre un certo diametro. Questo comprometteva le prestazioni, rischiando di aver fatto una bellissima barca senza poter montare un'elica che garantisce il massimo grado di efficienza. Il nostro lavoro è stato dunque quello di accompagnare i cantieri quando la barca è ancora sul pezzo di

carta. Solo così si riesce ad avere "l'elica giusta". Le faccio un esempio.

Pensando di realizzare una barca che viaggia a 16 nodi, a circa 25 km/h, quindi a una velocità estremamente lenta, un armatore può pensare di non aver bisogno di un'elica particolare. Invece proprio perché queste barche hanno un range molto lungo, sono cioè in grado di navigare per molte miglia, devono pensare di dotarsi di eliche con un certo comfort, eliche cioè capaci di non vibrare e di garantire una velocità di crociera costante durante tutta la percorrenza. Le faccio un altro esempio. Chi progetta oggi uno yacht di 80 metri e desidera che una volta varata l'imbarcazione funzioni perfettamente, raggiungendo la velocità di progetto prestabilita senza più intervenire sull'elica, non può

**“Un'azienda come la nostra è in grado di dare supporto al cantiere quando la barca è ancora sul pezzo di carta”**



fare a meno di farsi accompagnare da chi progetta l'elica, dato che solo con una progettazione molto dettagliata e curata e una serie di confronti tecnici in vasca e al computer, è possibile ottimizzare la geometria finale dell'elica.

### **Accompagnare i cantieri navali di mezzo mondo non sembra però così facile come a dirsi.**

Per riuscirci abbiamo sviluppato al nostro interno un reparto ad hoc. In Rolla oltre all'ufficio tecnico che progetta eliche, abbiamo infatti anche un reparto di ricerca e sviluppo, che accompagna il cantiere dall'inizio del progetto, dove effettuiamo simulazioni di idrodinamica. Grazie al CFD (Computational Fluid Dynamics) personalizzato e sviluppato al nostro interno, simuliamo l'assetto della barca o ne modifichiamo le linee di carena per ottimizzare i flussi dell'acqua e a quel punto definiamo con il cantiere qual è la migliore geometria della carena da mandare in produzione. Oggi questo genere di simulazione è fatta al computer, una volta si costruiva il modellino in scala, adattandolo a dipendenza delle prove in vasca. Oggi è tutto molto più veloce. I programmi di simulazione al computer garantiscono risultati migliori e nel caso di Rolla, possono integrarsi con tutta una serie di prove in vasca sistematiche ed esperienze fatte sul campo nel corso di 40 anni di attività aziendale.

### **Questo significa avere un buon rapporto con i fornitori dell'elica, con quei fornitori che cioè vi danno l'elica abbozzata.**

In Rolla abbiamo due grandi famiglie di eliche: le eliche in acciaio, che vengono prodotte dalla Precicast SA e le eliche in nibril (nome tecnico per nickel, bronzo e alluminio) le cui fusioni sono eseguite in Italia, perché oggi è lì che si trova la migliore tecnologia. All'esterno della Rolla si fa dunque solo la fusione grezza. Ciò che è progettazione dell'elica, trasformazione del prodotto grezzo al prodotto finito e i controlli qualitativi, è tutto fatto all'interno della Rolla a Novazzano. La Precicast è cresciuta con la Rolla, sono due aziende più o meno nate negli stessi anni, tanto che ancora oggi c'è un rapporto, oltre che collaborativo, anche umano che ci accompagna da tantissimi anni. C'è uno stretto legame tra noi e la fonderia, perché il "vestito" deve arrivare come desideriamo. Il nostro investimento è nella progettazione, nella ricerca e nel fare ogni volta un modello dedicato per una specifica barca.

### **È ancora importante oggi essere dall'altra parte della strada con il proprio fornitore?**



Noi riteniamo di sì in quanto avere a 500 metri il proprio fornitore ti permette uno scambio diretto non indifferente, tanto più che dopo 50 anni di collaborazione c'è ormai una facilità di comunicazione che quasi ci si capisce al volo.

### **L'essere parte di un gruppo internazionale come Twin Disc vi permetterebbe in linea teorica di aumentare in organico e pezzi prodotti?**

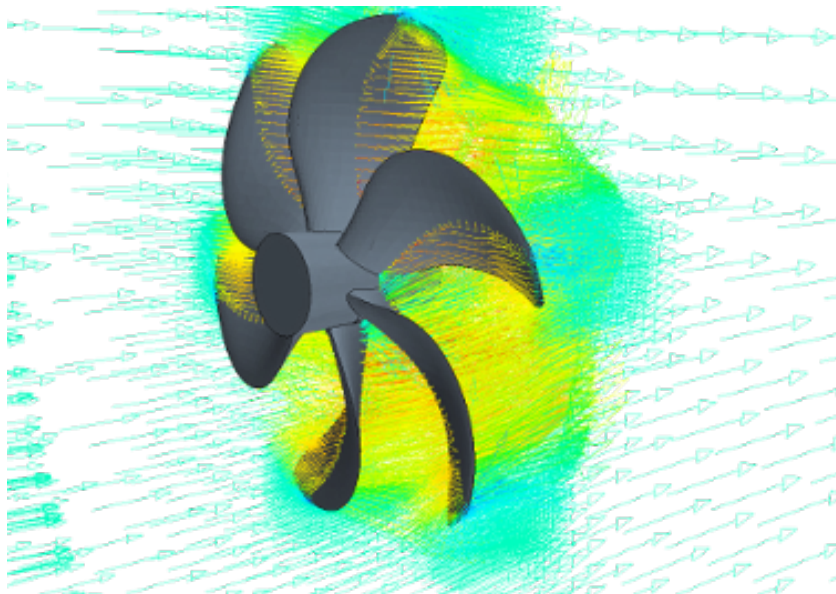
Riteniamo che quello che abbiamo vissuto negli anni d'oro, parlo del 2007 e del 2008, quando siamo arrivati a circa 50 dipendenti - oggi siamo circa 30 - sia il nostro "limite fisiologico". Pensare di delegare a competenze esterne che non hanno esperienze

**“Per accompagnare i cantieri navali di mezzo mondo abbiamo un reparto ad hoc dedicato alla ricerca e sviluppo”**

specifiche nel settore e conoscenze sufficienti potrebbe comportare qualche difficoltà.

**Cinquanta per tutto il mondo? Ma non sono numeri piccolissimi?**

Certo, ma bisogna tenere presente che oggi produciamo circa 1'000-1'200 pezzi all'anno: nel 2008 abbiamo sfiorato i 1'800-2'000 pezzi all'anno ed era il limite per seguire il nostro prodotto nel mondo secondo i nostri standard. Bisogna infatti tenere presente che i controlli qualitativi che facciamo su un'elica piccola, li facciamo anche su un'elica di grandi dimensioni.



"super lusso" continuano ad andare bene, ma purtroppo di yacht così se ne fanno in numeri limitati. Anche perché costruire un yacht di 80 metri per un cantiere vuole dire impegnarsi per almeno 2 anni. La crisi si sta facendo sentire per le imbarcazioni da diporto. Il settore militare sta invece vivendo una situazione dettata da Paesi come l'India o gli Emirati Arabi, o la Malesia e Singapore, in cui i governi stanno investendo molti soldi per garantire la sicurezza delle loro coste.

**India, Singapore, Emirati Arabi, ma come fate? Come fate da Novazzano e con 30 dipendenti a seguire e viaggiare per il mondo?**

I controlli qualitativi che facevamo ai tempi d'oro, quando i margini erano superiori a quelli di oggi, li facciamo anche oggi. La crisi ci ha insegnato ad essere più attenti ai costi di gestione e produzione, abbiamo ottimizzato i processi produttivi, ma non abbiamo mai rinunciato od abbassato la guardia su ciò che era il nostro standard qualitativo. Anche se il mercato chiedeva prezzi migliori, oppure eliche con una qualità inferiore, abbiamo sempre dato prezzi migliori con la stessa qualità. Occorre tenere conto il nostro prodotto richiede una formazione di almeno 6 mesi. È un lavoro manuale-artigianale e l'operatore specializzato che lo realizza è consapevole che non sta facendo un pezzo di metallo, ma qualcosa di geometricamente complicato che va lavorato e seguito con passione.

**Che tipo di imbarcazioni chiede oggi il mercato della nautica di un certo livello?**

Oggi le barche si fanno sempre più grandi, più potenti e più veloci. Ciò che si vuole oggi è una barca assolutamente confortevole e di dimensioni maggiori. Seguendo questo trend, anche la progettazione della Rolla si è spostata verso questi mercati. Quarant'anni fa realizzare uno yacht di 20 metri era un'eccezione, oggi è la normalità. Oggi l'eccezione è fare uno yacht di 80 metri, tant'è che di yacht così se ne fanno pochi all'anno in tutto il mondo.

**Quindi il vostro settore sembra non conoscere crisi.**

In realtà il momento attuale non è dei più facili. Stiamo infatti ancora soffrendo questa coda di crisi mondiale che ha toccato anche il settore della nautica. Gli yacht

Come ci riusciamo? Con un grande impegno e con una grande attenzione per quelle che sono le esigenze di ognuno, cercando di conoscere le culture dei vari paesi e avere così il miglior approccio possibile anche a livello umano. Se con una persona si riesce ad avere un approccio corretto, si ottiene infatti una risposta migliore. E questo lo si ottiene con una grande comunicazione e con una grande disponibilità. Tanto più che non è raro seguire una barca progettata da un architetto australiano, costruita in Francia, assemblata in Vietnam, finita ad operare in India. Mettere insieme, a livello tecnico ed umano, le varie culture, è una bella sfida, stimolante al tempo stesso.

**“Per realizzare un prodotto come il nostro al nostro artigiano servono almeno 6 mesi di formazione mirata”**

