

# Quale futuro per l'ala rotante?

La recente recessione mondiale non poteva non avere riflessi anche nello specifico mercato elicotteristico ed il recente massiccio ricorso ai licenziamenti da parte della Bell non lascia presagire nulla di positivo circa il futuro.

In realtà la vitalità del settore ed un consistente backlog (ordini inevasi), che per il solo Gruppo Agusta Westland ammonta a ben 10 miliardi di euro, hanno ridimensionato l'iniziale pessimismo.

di **Andrea Manzi**

La specificità del mezzo, la sua duttilità di impiego e la sua versatilità rendono ormai insostituibile l'elicottero ed ove si consideri che a fronte di una flotta mondiale di 24mila unità, ben 16mila sono impiegati tra Stati Uniti ed Europa, risulta evidente lo sviluppo che il settore potrebbe maturare nel resto del mondo. La concorrenza internazionale è elevata e notevole importanza rivestono le problematiche di economia politica, scambi commerciali e partenariato. In tali casi le scelte, specialmente se facenti capo ad enti governativi o Forze Armate di singoli paesi, non sono guidate soltanto da mere considerazioni di rapporti costi-efficacia. In realtà acquistano rilevante valenza l'affidabilità, la originalità progettuale e la competitività, valori questi che risultano essenziali per entrare in un mercato.

La ricerca e l'innovazione acquistano a tal punto un'importanza strategica. Ridurre lo squilibrio tra ala fissa e rotante in termini di costi per ora di volo ed incrementare la velocità di crociera dovrebbe costituire elemento determinante per fare dell'elicottero lo strumento competitivo anche nel campo del trasporto passeggeri. Di estremo interesse a tale riguardo risulta essere il programma relativo allo sviluppo del convertiplano BA609. La possibilità del mezzo di poter decollare ed atterrare in aree ristrette e modestamente attrezzate, coniugate alla capacità di volare ad oltre 500 Km orari con raggio d'azione ragguardevole (oltre 1200 chilometri), apre prospettive notevoli alla penetrazione in vari scenari del mezzo. Basti pensare a paesi con orografia simile a quella italiana per intuirne le elevate possibilità di impiego oppure alle distanze degli aeroporti dai centri città per valutare la convenienza di poter fruire di aree cittadine dedicate. La difficoltà nel frattempo intervenuta da parte della Bell di proseguire nel programma non dovrebbe costituire intralcio e di certo altre Società sarebbero miopi a non portare avanti il progetto. La recessione non può durare all'infinito e le scommesse sul futuro possono essere le

uniche vincenti.

La recente sperimentazione condotta da Enac, Enav e Gruppo Agusta circa la possibile qualificazione di rotte IFR per elicotteri (vds. Basco Azzurro n.3/2009) riveste al riguardo un interesse di notevole spessore.

Sinergie tra tutti gli aventi causa innanzitutto in ambito nazionale, orientando scelte e ricerche in unità di intenti, potrebbero costituire la base per un significativo impulso e il rilancio del settore. L'esperienza maturata dall'industria nazionale, l'eccellenza di taluni centri di ricerca, le significative partnerships create nel tempo e nelle più varie realtà politiche ed industriali, farebbero il resto.

A ciò dovrebbe dare impulso l'organizzazione ACARE Italia (Advising Council for Aeronautics Reserch in Europe), associazione nata nel 2003 quale costola dell'AIAD (Federazione Aziende Italiane per l'Aerospazio, la Difesa e la Sicurezza). Tale associazione, che riunisce le più importanti aziende del settore Aerospaziale Italiano e che attualmente è coordinata da Finmeccanica si è data infatti il compito di consolidare le eccellenze esistenti, sviluppare nuovi livelli di competitività, accrescere la qualità del sistema "Ricerche e Sviluppo" italiano con il coinvolgimento di tutti gli attori. Il tutto purtroppo nell'ambito di una VISION 2020 Europea che prevedeva di giungere nel 2010 ad impegnare il 3% del PIL nazionale in ricerca. Siamo ben lontani dal traguardo fissato e la recessione mondiale intervenuta non basta a giustificare tale ritardo. Fortunatamente la dinamicità del management ed una oculata politica commerciale estera, unitamente alla varietà e competitività della gamma di mezzi offerta, consentono di guardare con un certo ottimismo al futuro del settore. Ma occorre puntare con determinazione sullo sviluppo delle nuove tecnologie sia nel campo dei materiali che in quello, ormai determinante, del controllo elettronico dei velivoli (Fly-by-wire; fly-by-light), definendo anche di concerto con l'Europa una nuova SRA (Strategic Research Agenda) alle luce delle mutate situazioni internazionali.

