

Dedalonews

SuperJet a Venezia con Caporaletti presidente?

Scritto da M. Landi Il 27 Luglio 2007 @ 11:46 Nella sezione [Aeronautica](#), [Imprese](#)



Ancora nulla di ufficiale sulla sede italiana dell' ufficio vendite ed assistenza del SuperJet 100, ma le voci già registrate su Tessera ([vedi Dedalonews](#)) e la sensazione che i giochi siano ormai chiusi si fanno sempre più insistenti. Addirittura, i rumors parlano di **Amedeo Caporaletti**, attuale presidente di AgustaWestland che dovrebbe presiedere il CdA di SuperJet International, la nuova società 51% Alenia Aeronautica e 49% Sukhoi che svolgerà il ruolo di braccio commerciale occidentale per il jet regionale. Come detto, nessuna conferma ufficiale, ma neanche nessuna smentita. Insomma, la contrapposizione tra Venezia e Napoli su quale delle due aree industriali dovrà ospitare le attività di certificazione, marketing, vendita, consegna ed assistenza post vendita del SuperJet 100 viene data come risolta in favore della città veneta e l' unica cosa che sembra mancare è il sigillo dell' ufficialità. Un sigillo che ci si aspettava già a metà luglio, termine previsto per la costituzione della nuova società, ma che non c' è stato. Anzi, di ufficiale non c' è neanche la notizia che la SuperJet International sia nata formalmente. Un ritardo che potrebbe anche riflettere gli inevitabili riflessi politici di una scelta del genere. Nelle settimane scorse, prima i parlamentari del Veneto e poi i consiglieri regionali della Campania si erano fatti sentire rivendicando per i propri territori un ruolo nel programma SuperJet 100. Forse, se come sembra il futuro del jet regionale Alenia- Sukhoi deve passare per Tessera e per gli stabilimenti delle Officine Aeronavali, l'ufficializzazione della sede conterrà anche indicazioni su cos'altro il territorio "sconfitto", in questo caso Napoli, potrà fare. Un riequilibrio che non necessariamente riguarderebbe le attività sul programma dell' ex RRJ, che in Italia assolutamente non prevede nulla di produttivo, ma che potrebbe far ipotizzare nuovi ruoli all' interno delle attività OAN. Se questa ipotesi ha un senso, nelle more dell' ufficializzazione, si può immaginare che è sì chiusa la partita sulla sede SuperJet International, ma ancora non sono stati definiti gli aspetti consequenziali, compreso, appunto, eventuali "compensazioni" per il territorio napoletano. Compensazioni che, in prospettiva, potrebbero, però, riguardare anche il SuperJet100. Si ricorderà che i piani di coda dell' ATR nacquero in metallo per poi divenire in compositi ed essere prodotti in Campania. E' vero che se il SuperJet 100 avrà nelle future versioni delle ali in composito queste saranno realizzate in Russia, ma non si può escludere l' ipotesi intermedia che veda nel corso dei primi aggiornamenti della macchina le componenti "minori" in compositi e, magari, fatte in Italia. Nell' attesa, intanto, la chiusura estiva si avvicina e tutto lascia pensare che per avere notizie ufficiali sulla sede italiana del programma SuperJet 100 bisognerà aspettare settembre. A meno di qualche temporale agostano