

Vola verso Tessera il Superjet 100?

Scritto da M. Landi in AeronauticalImprese, 3 Luglio 2007 @07:30



Sarà Venezia il centro occidentale di consegna ed assistenza del Superjet 100? Una voce che corre insistente in ambienti industriali e politico-sindacali, mai confermata da Alenia Aeronautica, che, anzi, a Bourget parlando con la stampa regionale italiana, si è limitata a rinviare gli annunci a metà luglio. Ma i rumors continuano ad agitarsi in tal senso e ribadiscono che lo stabilimento Aeronavali di Tessera sarebbe perlomeno in pole position per diventare l'insediamento delle attività di consegna e di assistenza post vendita del jet regionale. In questa direzione ha soffiato di recente anche una mozione presentata da quaranta parlamentari, tra i quali **Gianfranco Fini**, **Carlo Giovanardi** e **Adolfo Urso** unitamente ad alcuni parlamentari veneti del centrosinistra, nella quale si chiede al Governo di premere affinché l'entroterra di Venezia diventi la sede italiana del programma Superjet 100.

Il mese scorso erano, invece, stati gli stessi ambienti campani - che avevano in primavera proposto la regione meridionale come sede per il delivery center del Superjet 100 - a nutrire i primi dubbi sulla scelta di Alenia e ad ipotizzare la decisione di impiantare al nord il riferimento di assistenza per gli acquirenti del jet regionale italo-russo ([vedi Dedalonews](#)). Sulle nostre stesse pagine **Antonio Ferrara**, responsabile dell'aerospazio per i DS campani, aveva dichiarato: «Alenia-Finmeccanica pensa a Venezia», rammaricandosi per quella che potrebbe essere un'opportunità negata al polo aeronautico meridionale che con il delivery center per i clienti occidentali e l'assistenza mondiale avrebbe modo di affiancare alla manifattura funzioni più qualificate e meno condizionate dalle congiunture.

L'accordo industriale tra Alenia e Sukhoi dice che entro luglio dovrà nascere la Superjet International, la società al 51% Alenia e con sede in Italia che si occuperà della commercializzazione in occidente e del supporto mondiale della macchina. Come detto, voci insistenti parlano di Venezia come possibile sede occidentale del programma Superjet 100, anche se in realtà senza funzioni di tipo produttivo. L'aereo sarà prodotto nelle fabbriche di Novosibirsk e Komsomolsk e, qualora siano progettate nuove versioni del velivolo con le ali in materiale composito, la prospettiva è che per queste produzioni venga creato un nuovo impianto industriale sempre in Russia. Informazioni che, probabilmente, mancavano ai parlamentari sottoscrittori della già citata mozione che testualmente invitavano il governo italiani ad «assumere tutte le iniziative possibili affinché l'entroterra di Venezia sia scelto quale sede ideale per l'assemblaggio dei Superjet 100». Ma al di là del fatto che in Italia non ci sarà nessun assemblaggio della macchina, da più parti ricorre il nome della città lagunare. Un nome che, nell'assoluta mancanza di notizie ufficiali, finisce per allarmare e deludere quanti in Campania, basandosi sul ruolo e sul successo del programma ATR, credono alla nascita di un polo di eccellenza per i velivoli regionali.

Il prototipo del Superjet 100, intanto, si trova a Mosca all'Istituto Aerodinamico Centrale per i test statici e il suo roll-out è previsto per il settembre 2007, mentre la consegna al cliente di lancio Aeroflot è fissata a novembre 2008. ItAli, primo cliente occidentale della macchina, dovrà aspettare fino al 2009. Tempi, insomma, non brevissimi che forse alimentano l'attesa e non rendono indispensabile l'immediata conferma, o smentita, della scelta di Venezia come sede italiana del programma per il jet regionale italo-russo.