

Superjet International si presenta: la guida è Franzoni, la sede Venezia

Scritto da G. Alegi in AeronauticalImprese, 10 Settembre 2007 @14:09



A due settimane dal [roll-out](#) del primo bireattore regionale Superjet 100 in Siberia, Alenia Aeronautica e Sukhoi hanno presentato la joint venture che sarà responsabile del marketing e vendite sui mercati occidentali del supporto post vendita in tutto il mondo della famiglia Superjet. Un mercato che i due soci stimano in 1600 aerei nell'arco di vent'anni, comprese le future versioni da 75 e 110 poste ed i modelli per trasporto VIP (cento) e cargo (in gran parte per trasformazione dei primi esemplari passeggeri).

L'annuncio principale è una conferma: la sede veneziana. Superjet International utilizzerà infatti le strutture di Alenia Aeronautica per allestire gli aerei secondo le specifiche dei clienti. «Noi acquisteremo gli aerei da Sukhoi ad un prezzo prefissato e saremo responsabili di ciò che vi è di peculiare», ha spiegato **Alessandro Franzoni**, Chief Technical Officer di Alenia e primo amministratore delegato della società, che è controllata al 51% da Alenia e al 49% da Sukhoi. La società, ha aggiunto Franzoni, sarà anche titolare del Supplemental Type Certificate», cioè il documento che autorizza le varianti rispetto alla configurazione-base certificata. Per maggiori dettagli sarà però necessario attendere il mese prossimo e la seconda riunione del cda. La prima, svoltasi questa mattina, ha nominato presidente **Amedeo Caporaletti**, come già anticipato [in luglio](#) da Dedalonews. Entro un paio di settimane si sapranno i nomi dei direttori di primo livello, che saranno italiani e russi. I primi avranno con tutta probabilità nel DNA un'esperienza ATR, mentre per i secondi Franzoni auspica che abbiano analoga elevata professionalità.

Il lancio effettivo di Superjet permetterà di riunire organicamente le attività sinora svolte dalle due società partner. Tra i primi punti da discutere, le versioni da 75 e 110 posti che concretizzeranno il concetto di famiglia. Gli studi sono già stati fatti per entrambe, ma per Franzoni «sarà il mercato che ci aiuterà a capire quale lanciare per prima». Il modello più grande richiederebbe motori più potenti, mentre quello più piccolo ha bisogno di modifiche strutturali per contenerne il peso. Secondo le prime indicazioni il lavoro di «ottimizzazione» più costo/efficace si potrebbe avere sull'ala, che Alenia vorrebbe fare in compositi per completare le proprie competenze strutturali sugli aerei civili. Lo sviluppo potrebbe essere fatto a Napoli, [la cui ambizione di ospitare Superjet è rimasta insoddisfatta](#). Sembra invece tramontata l'ipotesi di replicare quanto fatto sull'ATR introducendo a metà produzione gli impennaggi in compositi progettati sull'esperienza dell'AMX.

Poiché le prime decine di esemplari saranno consegnate a clienti russi, entro fine anno Superjet dovrebbe aprire a Mosca la prima branca internazionale. Su questo mercato opererà personale russo, ma anche italiano che potrà così acquisire esperienza diretta per il supporto in Occidente. Sukhoi Civil Aircraft Company curerà direttamente le attività di vendita in Russia, nella Confederazione di Stati Indipendenti, Cina, India, Medio Oriente e Asia Sud-Orientale.

Aggiornato alle 15.00