

Superjet, Venezia tenta lo scippo

Duello con Napoli per il velivolo con i soci russi: 40 parlamentari spingono per il Veneto

Ma all'Alenia di Pomigliano subito scatta la protesta: solo da noi il know how per sostenere il progetto

FRANCESCO VASTARELLA

«IL SUPERJET 100 italo russo si faccia a Venezia». Quaranta parlamentari di entrambi gli schieramenti hanno firmato la mozione. E tanto è bastato per far saltare dalle sedie i lavoratori degli stabilimenti Alenia della Campania che vantano know how e competenza trentennale nel settore: «Vogliono portare in una zona del Nord dove c'è piena occupazione un velivolo per il quale a Napoli esiste il massimo di competenze, tanto che i russi partner del progetto sono sempre qui da noi». Tra i parlamentari che hanno un'idea diversa della situazione ci sono esponenti della Cdl come Gianfranco Fini, Carlo Giovanardi, Adolfo Urso, Elisabetta Gardini, ed esponenti del centrosinistra come Mauro Fabris e Giuseppe Giulietti.

Tutto comincia con l'accordo firmato a Mosca il 25 novembre 2006 tra Finmeccanica e Sukhoi Aviation Holding, e le rispettive controllate Alenia Aeronautica e Sukhoi Civil Aircraft Company (Scac), per la costituzione di una partnership strategica per il Superjet 100. Nel piano 1200-1800 velivoli da 80-100 posti da produrre in venti anni, un miliardo di investimenti, di cui 450 milioni dell'impresa italiana, con una quota da coprire da parte del governo italiano. Alenia Aeronautica contribuirà con competenze tecniche e componenti utilizzando materiali compositi avanzati e curerà la certificazione europea. L'accordo si sostanzia con la nascita di una società per il marketing, l'assistenza, la commercializzazione e la consegna del velivolo che in buona parte sarà prodotto in Russia con l'assistenza dei supertecnici Alenia che fanno base a Napoli e provincia. La questione centrale sarà la nascita di un centro di assistenza che dovrà gestire Alenia. Due gli stabilimenti del genere di Alenia, uno a Napoli Capodichino e l'altro a Venezia Tessera,

che però non può contare sullo stesso know how degli stabilimenti campani. Tuttavia i quaranta parlamentari propongono che si faccia Venezia «per le sue caratteristiche tecnologiche e per l'alta valenza produttiva che da decenni svolge».

«Ai firmatari della mozione parlamentare è sfuggito - dice Antonio Ferrara, responsabile del coordinamento campano dei Ds di Alenia aeronautica - che secondo gli accordi industriali il velivolo sarà assemblato e prodotto in Russia. Dalla joint venture è nata SuperJet International (51% Alenia Aeronautica e 49% Sukhoi), società che sarà responsabile delle attività di certificazione, marketing, vendita e consegna del velivolo sul mercato occidentale, nonché dell'assistenza post vendita. In ambienti del settore, soprattutto universitari, prevale l'idea che la localizzazione in Campania sia ottimale. Insomma, da altre parti non si riuscirebbe a fare meglio».

Non la pensa così il presidente della Provincia di Venezia, Davide Zoggia, che lancia accuse di lobby a parlamentari, sindacati e dirigenti campani di Alenia: «È un'occasione che non possiamo lasciarci sfuggire, sebbene faccia gola a Napoli perché da anni ci battiamo per rilanciare il settore produttivo intorno a Porto Marghera». È la guerra dei cieli, proprio ora che da Venezia puntano su Capodichino: la società di gestione dell'aeroporto veneto non fa misteri di voler entrare nel business dello scalo partenopeo da quando i nuovi padroni spagnoli della Baa hanno fatto sapere di volere vendere.

Il prototipo a Mosca è pronto al decollo

Il prototipo del Superjet 100 si trova a Mosca all'Istituto Aerodinamico Centrale per i test statici e il suo roll-out è previsto a settembre 2007, mentre la consegna al cliente di lancio Aeroflot è fissata a novembre 2008. ItAli, primo cliente occidentale della macchina, dovrà aspettare il 2009. Tempi non brevi 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. Secondo gli accordi, in ogni caso il velivolo sarà assemblato a Komsomolsk e prodotto a Novosibirsk, per le versioni successive con la fusoliera di materiali compositi è previsto in Russia un nuovo stabilimento.

