

# Super Panda, rischio Serbia Pomigliano teme lo "scippo"

## La nuova linea di produzione strategica per il gruppo Stellantis, pressing su Urso

### IL CASO

Nando Santonastaso

In un solo giorno 1.066 auto prodotte. È il nuovo record segnato dallo stabilimento di Pomigliano d'Arco del gruppo Stellantis che, per la verità, a certi primati era già da tempo abituato. Esattamente sei anni fa, nel novembre 2017, si festeggiò ad esempio il milionesimo esemplare della Panda, la vettura più venduta in Italia ormai da oltre un decennio. Stavolta sono tre i modelli che hanno contribuito alla performance, la più significativa tra i siti Stellantis in Italia ad eccezione della Sevel di Atesa, in Abruzzo, dove però si realizzano i furgoni del trasporto commerciale. Con la Panda hanno contribuito al record anche il Tonale, il Suv dell'Alfa Romeo assegnato a Pomigliano come seconda missione produttiva, e la gemella Dodge Hornet, destinata esclusivamente al mercato americano (sono le navi del gruppo Grimaldi a trasportarla oltre Oceano). Tre modelli che confermano Napoli come capitale della produzione dell'auto in Italia visto che tutti e tre rispondono bene al mercato (in ripresa) grazie anche ai rinforzi arrivati dalla Basilicata: a Pomigliano infatti sono impegnati da alcuni mesi anche centinaia di lavoratori provenienti in trasferta dallo stabilimento di Melfi nell'ambito dell'accordo che prevede spese e incentivi salariali a carico dell'azienda in cambio del mancato ricorso alla Cassa integrazione per gli esuberanti determinati in Lucania dai lavori di ristrutturazione del sito locale.

### ATTESO URSO

Le organizzazioni sindacali firmatarie dell'accordo che 12 anni fa permise la "rivoluzione", anche contrattuale, decisa da Sergio Marchionne, hanno reso noto che la produzione della Panda a Pomigliano andrà avanti fino al 2026 (si era temuto che potesse cessare un anno prima). E soprattutto che «comunque successivamente ci sarà un nuovo modello, a conferma degli investimenti sul sito campano», come si legge in una nota a firma dei segretari generale e nazionale della Fim Cisl Roberto Benaglia e Ferdinando Uliano. L'assicurazione è arrivata in modo informale ma non per questo meno attendibile durante la visita dei sindacati al Centro stile di Mirafiori nella quale l'azienda ha svelato anche i nuovi modelli in arrivo (tra cui quelli elettrici previsti a Melfi) e compiuto un'attenta ricognizione delle prospettive di ogni impianto. Non si è scesi nel dettaglio della futura produzione a Pomigliano ma non è improbabile che se ne possa sapere qualcosa di più nell'incontro organizzato per il 6 dicembre prossimo dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso con i vertici del Gruppo Stellantis, i sindacati e tutti gli attori della filiera automotive.

### TENTAZIONE SERBA

Guardando al bicchiere mezzo pieno e con un pizzico di ottimismo, si potrebbe ad esempio capire se la nuova, innovativa versione della Panda, che sarà presentata nel luglio del prossimo anno in Francia, potrà anch'essa essere realizzata in Italia e a Pomigliano, come molti auspicano. Finora su questo punto non è stata detta una sola parola dall'azienda autorizzando il sospetto che alla fine la vettura possa essere assegnata a un impianto comunque europeo del Gruppo (Serbia, ad esempio) ma non più italiano. Tutto ruoterebbe attorno al rinvio Ue dell'obbligo per i produttori di auto di utilizzare i motori Euro 7 per accrescere la velocità della transizione ambientale. Senza il rinvio, Stellantis avrebbe dovuto rinunciare alla nuova motorizzazione per la Panda perché i costi dell'Euro 7 su una vettura oggettivamente di medio-piccole dimensioni sarebbero stati assolutamente non convenienti, anche per gli acquirenti. Secondo rumors di buona fonte, la nuova Panda, che già viene chiamata «Pandona» per le sue più ampie dimensioni, potrebbe avere buone chances di restare... a casa, diventando cioè la nuova, annunciata missione dello stabilimento campano. Molto, in ogni caso dipenderà dalla piattaforma su cui verrà realizzata (dall'annuncio alla messa in produzione occorrerebbero non meno di 3 anni): il nuovo modello utilizzerà infatti le tecnologie provenienti dal gruppo

PSA, in particolare della piattaforma e-CMP2, già utilizzata per i modelli 600 e Jeep Avenger. E sarà elettrico, una motorizzazione sulla quale Stellantis intende puntare decisamente (vedi Melfi) ma che, non va dimenticato, in Italia non sembra per ora incontrare il favore degli automobilisti: costi elevati e qualche incognita sulla componentistica di alcuni marchi hanno finora frenato la domanda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA