

Stellantis punta alla Cina: accordo da un miliardo col colosso Dongfeng

Il gruppo Stellantis ha stretto un'alleanza strategica da oltre un miliardo di euro con il colosso statale cinese Dongfeng, finalizzata alla produzione di modelli Peugeot e Jeep nello stabilimento di Wuhan. L'investimento complessivo, **pari a circa 8 miliardi di yuan** (circa un miliardo di euro), vede un contributo diretto di Stellantis di circa 130 milioni di euro. Dal 2027, la joint venture Dongfeng Peugeot Citroën Automobile (DPCA) avvierà la produzione di quattro nuovi veicoli a nuova energia — due a marchio Peugeot e due a marchio Jeep — destinati sia al mercato cinese sia all'esportazione globale. Una mossa che **accelera il posizionamento del gruppo in Asia** e risponde alla crescente pressione competitiva internazionale, in un contesto in cui l'automotive europeo è stretto tra costi elevati e ritardi nella transizione elettrica.

La [cooperazione](#) si focalizzerà sull'**hub manifatturiero di Wuhan**, nella provincia di Hubei, sfruttando le agevolazioni industriali locali. Al centro dell'operazione c'è la DPCA, joint venture paritetica nata nel 1992 che vanta trentaquattro anni di storia. I piani prevedono che dal 2027 le linee produttive realizzino **due modelli Peugeot a nuova energia (Nev)**, sia elettrici sia ibridi plug-in, ispirati alle concept car svelate al Salone dell'Auto di Pechino 2026. Parallelamente, lo stabilimento avvierà la produzione di **due nuovi fuoristrada a marchio Jeep**, anch'essi a propulsione sostenibile e progettati per i mercati internazionali. Oltre ai contratti commerciali, le aziende hanno sottoscritto un Memorandum d'intesa non vincolante per unire la rete distributiva dei marchi occidentali con l'avanzata tecnologia cinese su piattaforme elettriche e software.

Mentre Stellantis si espande in Oriente per abbattere i costi e colmare il gap sull'elettrico, si assiste a una dinamica speculare in Europa. I produttori cinesi valutano infatti l'ingresso nel Vecchio Continente. **Il gigante Byd ha mostrato interesse per il rilevamento di siti europei sottoutilizzati**, guardando agli stabilimenti Stellantis di Mirafiori e Cassino, oltre a definire «molto interessante» il marchio Maserati per potenziali piani d'espansione futuri. L'approccio strategico differisce però nella governance: Byd **esclude formule societarie paritetiche**, puntando alla piena proprietà degli impianti. Come chiarito dalla vicepresidente Stella Li, «gestire direttamente è più facile».

I dati economici relativi alla situazione di Stellantis parlano chiaro: il gruppo automobilistico ha chiuso il 2025 con **una perdita netta di 22,3 miliardi di euro**, ricavi in calo del 2% a 153,5 miliardi e un flusso di cassa industriale negativo per 4,5 miliardi. L'azienda ha [attribuito](#) i risultati anche ai costi della transizione elettrica, ai dazi Usa e al calo delle consegne in alcune aree chiave, mentre per l'anno in corso non sono previsti dividendi né bonus per i lavoratori. Il quadro industriale alimenta le tensioni in Italia, dove **sindacati e lavoratori hanno già attivato mobilitazioni negli stabilimenti di Mirafiori e**

Pomigliano d'Arco, considerati tra i più esposti a riduzioni di produzione e sottoutilizzo. Il timore principale è che la risposta alla crisi passi sempre più attraverso una riallocazione delle produzioni verso aree a più basso costo o verso partnership estere, accentuando la delocalizzazione delle attività industriali e riducendo la centralità della filiera italiana dell'auto. In questo scenario **si inserisce il nodo dell'eventuale ingresso o ampliamento di asset italiani da parte di gruppi stranieri**. Sebbene operazioni di questo tipo possano garantire una boccata d'ossigeno immediata in termini di volumi produttivi e occupazione, esse aprono un dibattito strutturale sulla tenuta degli standard contrattuali nazionali e sulla progressiva perdita di autonomia strategica della filiera automobilistica tricolore.



Stefano Baudino

Laureato in Mass Media e Politica, autore di dieci saggi su criminalità mafiosa e terrorismo.

Interviene come esperto esterno in scuole e università con un modulo didattico sulla storia di Cosa nostra. Per *L'Indipendente* scrive di attualità, politica e mafia.