

Lamborghini e Ducati in vendita e la crisi Volkswagen: perché i sindacati temono l'addio al gigante tedesco di Dario Di Vico

I destini dei due brand emiliani in pancia a VW: se il gigante tedesco mostrasse l'intento di quotare l'azienda di S. Agata, Ferrari potrebbe farsi avanti. Per le moto, invece, ci sarebbe la fila dei fondi private equity. Ma non ci sono certezze sul futuro «in solitaria» per entrambe (Fonte: <https://www.corriere.it/> 20 luglio 2026)



Ex malo bonum. C'è chi, ed è un banchiere di lungo corso come Marco Mazzucchelli, pensa che dalla [profonda crisi in cui si dibatte il gruppo Volkswagen](#) ne possa uscire un vantaggio per il made in Italy. Se davvero i tedeschi mettessero sul mercato la Lamborghini, magari con l'intento di quotarla, l'italianissima Ferrari con un blitz dovrebbe pensare di comprarla direttamente e conquistare una posizione di leadership nelle vetture esclusive, diventando riferimento assoluto del settore luxury-entertainment-lifestyle e motor racing. In attesa degli sviluppi più o meno clamorosi che seguiranno, l'attenzione per ora è concentrata sugli annunci che arrivano dalla Germania: il ceo della Volkswagen, Oliver Blume ha rotto gli indugi e ha parlato apertis verbis delle difficoltà (20% in più di costi rispetto ai concorrenti) nelle quali si trova il colosso dell'auto tedesca e ha indicato come ricetta per uscirne una drastica ristrutturazione grazie a un taglio-monstre di circa 100 mila posti di lavoro.

Il top manager non ha fatto diretto riferimento alle conseguenze per le controllate italiane, Ducati e Lamborghini, ma con un'indiscrezione del Ft — che è sembrata ai più abilmente pilotata — è venuto fuori che la prima potrebbe essere messa in vendita e la seconda collocata in Borsa. I

rumors provenienti dalla Germania sono stati accolti nel bolognese, che ospita le fabbriche dei due brand, con preoccupazione e le Rsu delle due aziende con un comunicato congiunto hanno respinto al presunto mittente qualsiasi ipotesi di cessione. Per l'occasione hanno trovato l'appoggio di Daniela Cavallo, italo-tedesca, rappresentante del potente sindacato Ig Metall nel consiglio di sorveglianza della Volkswagen. La Motor Valley emiliana non si tocca è stato detto e ciò sembra valere per entrambe le aziende, sia Ducati sia Lamborghini. Spiega Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim-Cisl: «Temiamo che siano vendute essenzialmente per fare cassa».

I fatti e gli scenari

Nella realtà le vicende e i destini dei due brand non possono essere assimilati. Le differenze sono molte, a cominciare dal fatto che la prima produce moto e la seconda auto di lusso. Che la prima pure in salute sta scontando una riduzione del fatturato e deve difendersi dall'invasione delle moto asiatiche mentre la seconda produce vetture di lusso, macina utili e ha prenotazioni in lista d'attesa-clienti per più anni. **Cogliendo l'occasione del centesimo anniversario dell'azienda l'amministratore delegato di Ducati, Claudio Domenicali, ha pensato bene di arginare le indiscrezioni e di inviare al mercato un segnale di continuità.** Intervistato dal Sole 24 Ore ha assicurato che Ducati «non ha bisogno di supporti da parte della casa madre, siamo totalmente self standing». Consapevoli della crisi che attraversa l'azionista Volkswagen i manager di Borgo Panigale non abbassano la guardia («Ducati è un oggetto molto bello») e non si stupiscono che ci possano essere istituzioni finanziarie o gruppi industriali interessati a comprarla. Dopo tre anni di ricavi oltre il miliardo di euro nel 2025 l'azienda bolognese si è fermata a quota 925 milioni ma Domenicali non si è mostrato preoccupato. La gamma è giudicata più che competitiva, i successi nel mondo delle competizioni sportive sono straordinari e, ha assicurato, Ducati è in grado di autofinanziare i propri investimenti (100 milioni l'anno). La redditività è scesa sensibilmente (-43%) ma per l'amministratore delegato è in linea con le riduzioni che ha subito l'intera manifattura europea. Per l'elettrico ci sarà da attendere per trovare le soluzioni tecniche più giuste ma comunque Ducati ha intenzione di presentare al prossimo salone Eicma di Milano «nuove moto». **Che accadrebbe se comunque, nonostante il parere di Domenicali, Wolfsburg volesse mettere in vendita l'azienda di Borgo Panigale?** La cosa più facile da immaginare è che si farebbero avanti diversi private equity pronti a investire sul marchio. Ne potrebbe venir fuori anche un'asta ma quest'eventualità spaventa i sindacati bolognesi che temono «la solitudine di Ducati». Ancora Uliano: «Senza avere dietro un colosso come Volkswagen l'azienda bolognese avrebbe meno risorse a disposizione e verrebbe meno una prospettiva di medio periodo. I concorrenti come Honda il retroterra ce l'hanno».

Direzione Borsa

Assai diversa sarebbe comunque la musica per Lamborghini che, sempre secondo le indiscrezioni, verrebbe quotata. A Francoforte sicuramente e, speriamo, anche a Milano. L'azienda di S.Agata

Bolognese, guidata con grande perizia da Stephan Winkelmann, fattura 3,2 miliardi, nel '25 ha superato ancora la soglia-simbolo delle 10 mila vetture vendute e ha generato un utile operativo di 768 milioni (con una redditività del 24%). E' chiaro che la cessione di una quota anche significativa della Lamborghini non può avere una ricaduta decisiva sul bilancio Volkswagen, i numeri sono troppi diversi (gli utili dell'azienda bolognese sono solo il 10% di quelli dell'intero gruppo). Blume la metterebbe in vendita per dimostrare che, oltre a chiedere sacrifici ai lavoratori, il gruppo non avrebbe remore a privarsi di uno dei suoi gioielli. Per esclusività e marginalità Lamborghini è comparabile con la Ferrari, che grazie a una decisione lungimirante di Sergio Marchionne fu incorporata e valorizzata in Borsa. I tedeschi hanno un precedente recente di quotazione della Porsche (2022) con una Ipo che ha fatto incassare loro 19,5 miliardi vendendo il solo 12,5%.

Nel caso assisteremmo a un copia-e-incolla dell'Ipo Porsche o si terrà più conto del precedente Ferrari? Anche con una vendita a sconto Lamborghini dovrebbe essere valutata anche più di venti volte gli utili (e quindi vicino ai 20 miliardi) e sicuramente la quotazione sarebbe tra gli eventi dell'anno per le grandi banche d'affari. Il 24% di redditività avrebbe sicuro appeal per i gestori di patrimoni insieme al portafoglio prenotazioni che già copre anni di produzione.

Per realizzare le due operazioni, Ducati e Lamborghini, Blume dovrà convincere il consiglio di sorveglianza nel quale Ig Metall e lo Stato della Bassa Sassonia hanno la metà dei membri ma dovrebbe anche convincere i dubbiosi in Emilia-Romagna. Uliano, per esempio, teme una Lamborghini fuori del perimetro Volkswagen: «Il suo successo è dovuto anche alle sinergie tecnologiche realizzate all'interno del gruppo, fuori sarebbe meno competitiva». **I sindacalisti ammettono anche di non aver voglia di cambiare controparte, con la Volkswagen le relazioni industriali sono state sempre ottime e favorevoli «per orientare gli investimenti sull'Italia».** Una Ducati e una Lamborghini in mano ai fondi di private equity o alla Borsa, «risulterebbero meno sensibili agli obiettivi di sviluppo sul territorio». Del resto le resistenze dei sindacati tedeschi, e non solo italiani, sono state uno dei motivi (insieme alle sinergie con Audi e Porsche) per cui a prescindere dalla crisi di quest'anno il gruppo di Wolfsburg non ha mai preso in seria considerazione la possibilità di quotare Lamborghini.