STERN

05.11.2026

GIORNI DI CAOS A WOLFSBURG

Risultati finanziari deludenti per la VW, un intervento controverso durante la campagna elettorale negli Stati Uniti, attriti con il comitato aziendale e il sindacato: come potrà mai la Volkswagen superare questa crisi?



Di Sven Afhüppe

A volte sono le piccole cose a rivelare che le cose non stanno andando per il verso giusto. Un passo falso sul palco, un gesto infelice, una parola fuori luogo. Proprio come nel caso di Arno Antlitz, direttore finanziario di Volkswagen. Già nella seconda frase del suo videomessaggio sui dati trimestrali attuali, a questo manager di grande esperienza capita un piccolo passo falso. «Stiamo immettendo sul mercato veicoli entusiasmanti dotati della tecnologia più all'avanguardia», afferma Antlitz con espressione decisamente seria. Veicoli entusiasmanti? È involontariamente buffo. Molto probabilmente Antlitz voleva decantare i «veicoli entusiasmanti» del Gruppo Volkswagen. Ma non l'ha fatto.

Il lapsus del direttore finanziario non è un dramma, alla maggior parte delle persone non sarà nemmeno sfuggito. Eppure quel momento è sintomatico dell'attuale situazione del più grande costruttore automobilistico d'Europa. Infatti, in tempi normali, l'ufficio comunicazione avrebbe notato un errore del genere e avrebbe fatto ripetere il testo al direttore finanziario. Ma non sono certo tempi normali per Volkswagen: il gruppo automobilistico sta attraversando una delle sue crisi più gravi. La portata di tale crisi è evidenziata anche dai nuovi dati finanziari che la casa automobilistica ha reso noti giovedì scorso. Un ammortamento di Porsche del valore di miliardi, risultati deboli in Cina e costi elevati per la riorganizzazione del gruppo hanno spinto Volkswagen in profondo rosso nel terzo trimestre. Il risultato consolidato al netto delle imposte nei mesi da luglio a settembre ha registrato un passivo di circa 5,82 miliardi di euro. Nello stesso periodo dell'anno precedente, la perdita era stata di 1,07 miliardi di euro. Il

fatturato del gruppo è sceso nello stesso periodo del 6,3%, attestandosi a circa 75,28 miliardi di euro, anche perché Volkswagen ha venduto oltre il 14% in meno di veicoli. Il problema: al momento non si intravede alcuna inversione di tendenza.

Particolarmente pesante è l'impatto di una svalutazione dell'avviamento della controllata Porsche, specializzata in auto sportive e fuoristrada. Secondo i dati forniti, essa ammonta a circa 6,4 miliardi di euro. La svalutazione non ha effetti sulla liquidità, ma grava in modo significativo sull'utile operativo di VW. Alla base di ciò vi sono previsioni più deboli sull'andamento degli affari dell'azienda di Stoccarda.

Di conseguenza, sul nuovo amministratore delegato di Porsche, Michael Leiters, gravano aspettative molto elevate. All'inizio di ottobre, Leiters aveva presentato la propria strategia per i prossimi anni, volta a rafforzare il marchio di lusso. Resta da vedere se questi piani ambiziosi daranno i risultati sperati. Le immense sfide hanno già costretto, nel mese di settembre, il management di Volkswagen, guidato dall'amministratore delegato Oliver Blume, a ridurre sensibilmente le previsioni di utile per l'anno in corso. Anziché un margine operativo fino al 5,5 per cento, Volkswagen prevede ora solo un utile operativo dell'1 per cento. E nemmeno questo modesto utile è certo. Gli addetti ai lavori temono che Volkswagen possa chiudere l'esercizio in corso in perdita per la prima volta dopo lo scandalo del diesel. A titolo di confronto: nel 2025 il margine operativo era ancora pari al 2,8 per cento.

Alla luce della difficile situazione economica, per Volkswagen non è possibile né auspicabile continuare così. «I risultati dei primi nove mesi lo dimostrano chiaramente: non possiamo perdere tempo e dobbiamo agire con rapidità e determinazione», afferma il direttore finanziario Antlitz. Con il «Piano per il futuro 2030» sono state definite le misure più importanti. Tra queste figurano una gamma di modelli snellita, strutture più semplici e una riduzione dei costi. Il piano del Consiglio di Amministrazione prevede risparmi massicci per oltre 30 miliardi di euro. Anche la capacità produttiva dovrebbe diminuire ulteriormente. In termini numerici, ciò significa che altri 50.000 posti di lavoro nell'intero Gruppo sono a rischio. In ogni caso, è già stata concordata la soppressione di 50.000 posti di lavoro entro la fine del decennio.

Per quanto riguarda il marchio principale, a novembre inizieranno le trattative con i lavoratori. In tale occasione si discuterà anche di questi piani. A fine settembre il Gruppo impiegava 614.500 persone in tutto il mondo, mentre a fine 2025 erano ancora 628.900. Volkswagen si sta ridimensionando.

In questa situazione già di per sé tesa, la controllata Audi sta ora causando ulteriori preoccupazioni al CEO di VW, Blume. Come comunicato venerdì dall'azienda, nel terzo trimestre Audi ha evitato per un soffio di andare in rosso. Secondo i dati, il marchio di Ingolstadt ha realizzato un utile al netto delle imposte pari a soli 95 milioni di euro. Si tratta di un calo dell'87 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, quando l'utile ammontava ancora a 718 milioni di euro. In precedenza, in occasione di un comizio elettorale del Partito Repubblicano, il capo di Audi Gernot Döllner aveva annunciato insieme al presidente degli Stati Uniti Donald Trump la costruzione di uno stabilimento nello Stato della Georgia. Per questa apparizione, Döllner ha dovuto subire aspre critiche in Germania. Si è parlato di sostegno alla campagna elettorale, sottomissione e inchino. Dal punto di vista economico-aziendale, l'investimento previsto negli Stati Uniti è comprensibile. A differenza di VW, Mercedes o BMW, Audi non possiede uno stabilimento proprio negli Stati Uniti e deve pagare dazi elevati per l'esportazione dei propri veicoli in America. I dazi hanno recentemente gravato a tal punto sull'attività che il gruppo automobilistico dei quattro anelli ha dovuto registrare perdite per miliardi. In questo contesto, la costruzione di uno stabilimento Audi negli Stati Uniti rappresenta una mossa logica. Il problema: finora il Consiglio di sorveglianza di Volkswagen non dispone di alcun contratto valido ai fini deliberativi relativo a possibili aiuti finanziari da parte dello Stato della Georgia o ad agevolazioni doganali da parte del governo statunitense. Si

parla di contributi pari a ben un miliardo di euro. Denaro di cui la casa automobilistica, in difficoltà finanziarie, ha grande bisogno. Dopotutto, Audi prevede un investimento complessivo di 3,6 miliardi di euro, grazie al quale dovrebbero essere creati 4.500 nuovi posti di lavoro. Le trattative relative a possibili aiuti finanziari erano state condotte dal CEO di Audi, Döllner, insieme al suo team di progetto, con il governatore repubblicano Brian Kemp. Tuttavia, Kemp non si è nemmeno candidato alle elezioni di medio termine all'inizio di questa settimana e non potrà quindi fungere da negoziatore per l'investimento miliardario di Audi negli Stati Uniti. Si tratta di presupposti tutt'altro che favorevoli per una decisione di investimento sicura. Per Audi e l'intero consiglio di amministrazione del Gruppo Volkswagen si pone quindi la questione della validità degli impegni assunti finora. Il consiglio di sorveglianza di Audi ha pertanto convocato venerdì una riunione straordinaria. L'incontro si è concluso senza che fossero resi noti risultati concreti.

Anche il Consiglio di sorveglianza di Volkswagen richiede maggiore chiarezza da parte del management prima di approvare il piano di investimenti di Audi negli Stati Uniti. Soprattutto, i rappresentanti dei lavoratori vogliono sapere quale sarà il futuro degli stabilimenti tedeschi se Audi investirà una somma così ingente negli Stati Uniti. Il CEO di Volkswagen, Blume, dovrà affrontare intense trattative.