

In Italia il settore delle auto a noleggio è in ginocchio 1/2

Il settore del noleggio (soprattutto a breve termine) e dello sharing nel corso della fase di lockdown hanno tenuto aperte le proprie attività "per soddisfare le improrogabili esigenze di spostamento e di trasporto di medicinali e generi alimentari". Ma non è servito

di Gaia Vendettuoli

CRISI ECONOMICA LOCKDOWN AUTO A NOLEGGIO

aggiornato alle **14:58** 23 maggio 2020



La **pandemia di coronavirus** ha affondato il settore dell'auto a noleggio. Nel mondo come in Italia. E se Oltreoceano a gettare la spugna è stato anche il colosso un colosso come la Hertz, con le sue sussidiarie statunitensi e canadesi che hanno presentato istanza di fallimento, anche nel nostro Paese il settore è in ginocchio.

A dirlo sono, nero su bianco, i dati dall'**Aniasa**, l'Associazione nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità: noleggio veicoli a lungo termine, rent-a-car, car sharing, fleet management e servizi di infomobilità e assistenza nell'automotive.

A partire dalle **immatricolazioni**, che ad aprile segnano il punto di non ritorno per il mercato del noleggio veicoli: - 97% per il settore nel suo complesso (dalle 57.000 vetture di aprile 2019 alle 1.500 del mese scorso) e addirittura - 100% per il breve termine che ha immatricolato solo 12 autovetture in una fase dell'anno in cui solitamente gli operatori iniziano a prepararsi per la stagione estiva inserendo migliaia di nuovi veicoli in flotta.

In due mesi di **lockdown** si sono immatricolate oltre 106.000 vetture a noleggio in meno (rispetto allo stesso periodo dello scorso anno), che significano meno Pil, meno posti di lavoro, **meno gettito per l'Erario**. Sul fronte dei contratti sottoscritti dagli operatori dell'autonoleggio, ogni anno sono oltre 5,5 milioni i per motivi di turismo e lavoro presso aeroporti, stazioni ferroviarie, punti di snodo e centri cittadini, per un totale di 35 milioni di giornate di noleggio.

Dall'inizio dell'emergenza queste attività hanno subito un crollo verticale (- 90% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno), registrando una sostanziale paralisi degli spostamenti turistici.

Il settore del noleggio (soprattutto a breve termine) e dello sharing nel corso della fase di lockdown hanno tenuto aperte le proprie attività "per soddisfare le improrogabili esigenze di spostamento e di trasporto di medicinali e generi alimentari". Ma non è servito.

Pesanti anche le ricadute sul fronte occupazionale, con una parte del personale in cassa integrazione e il prevedibile mancato impiego dei consueti numerosi "stagionali" nei mesi estivi.

In Italia il settore delle auto a noleggio è in ginocchio 2/2

(AGI) - Roma, 23 mag. - La pandemia di Covid-19 ha determinato per il settore italiano dell'autonoleggio quella che viene definita 'la tempesta perfetta'. Lo dice all'AGI Giuseppe Benincasa, direttore generale Aniasa, l'Associazione nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. "Se il lockdown fosse infatti capitato a fine settembre-inizio ottobre - spiega - avremmo avuto una situazione completamente diversa perché la stagione era passata, il fatturato era stato fatto e la possibilità di compensare i costi della flotta e dell'organizzazione era stato sostanzialmente soddisfatto. Quindi si poteva tranquillamente travalicare". Il problema è stato invece che il lockdown "è arrivato quando i costi erano partiti - spiega Benincasa - e quindi erano già stati sostenuti, penso all'acquisto flotta, e quando bisognava sostanzialmente produrre il fatturato utile per pagare tutti gli oneri finanziari. Ma uno spiraglio di luce alla fine del tunnel si intravede già: "I segnali che arrivano soprattutto dall'estero sulla ripresa della domanda turistica in Italia ci fanno ben sperare - sottolinea il dg - ovviamente non stiamo parlando dei numeri che siamo abituati a conoscere, ma è comunque un segnale positivo". E sulla vicenda del colosso dell'autonoleggio Hertz, il dg dell'Aniasa osserva: "La premessa è che si tratta di una ristrutturazione finanziaria e non di una bancarotta - sottolinea - la questione dovrebbe essere gestita e superata nel momento in cui il mercato riparte". L'aspetto "davvero preoccupante", osserva, "riguarda piuttosto il versante del settore auto in generale" perché "venendo meno la stampella importante dell'autonoleggio sul mercato dell'auto e con un mercato retail sostanzialmente fermo, anche la notizia dei timori che ci sono in casa Renault - e cioè che l'azienda non possa sopravvivere senza gli aiuti di Stato - è un campanello d'allarme". E ragiona: "Ciò che preoccupa in tutta questa partita è il totale disinteresse del nostro Governo sul mondo dell'automotive, che ha al suo interno quasi 400.000 occupati, circa il 10% del Pil e il 18% delle entrate fiscali, che stanno a zero. Non si capisce quali siano le sue intenzioni - ribadisce - se si pensa di sostituire le entrate fiscali e gli occupati di questo settore con le biciclette e monopattini, allora non andiamo da nessuna parte".

AUTOMOTIVE IN GINOCCHIO

Hertz «si infetta» e fa crac negli Usa

Il big dell'autonoleggio chiede il «Chapter 11», pesa lo stop ai viaggi. Europa esclusa

Pierluigi Bonora

■ Renault ha l'acqua alla gola, come ammesso dall'azionista Eliseo attraverso il ministro Bruno Le Maire, e il colosso dell'autonoleggio, Hertz, è stato costretto, con le sue sussidiarie statunitensi e canadesi, a chiedere l'ammissione al «Chapter 11». Cioè a quella procedura di riorganizzazione, attraverso un piano di risanamento proposto dall'impresa stessa, che deve ottenere il benestare del giudice, in questo caso la Bankruptcy Court di Wilmington, in Delaware. Il passo successivo, se il «Chapter 11» dovesse fallire, si chiama liquidazione.

Hertz, numero due a livello mondiale negli autonoleggi, potrebbe così diventare la prima vittima illustre del coronavirus in un settore, quello automobilistico, tra i più colpiti dalla crisi sanitaria. Dichiarando il rischio di bancarotta, Hertz ha però espresso l'intenzione di rimanere attiva (le attività di noleggio

proseguono regolarmente), mentre ristruttura i propri debiti, per ripresentarsi, in seguito, come compagnia finanziariamente più sana. Nel ricorso al «Chapter 11» non è inclusa, insieme ad altri Paesi, l'Europa.

Hertz sembra aver patito più di tutti, al momento, la pandemia da coronavirus e, in proposito, le restrizioni sugli spostamenti messe in atto dai governi ovunque. Da qui il mancato pagamento dei canoni di leasing della sua flotta di veicoli negli Stati Uniti. A incidere maggiormente è stato il crollo del traffico aereo: quasi due terzi degli introiti di Hertz arrivano, infatti, dai noleggi di autoveicoli presso gli aeroporti. La società era già corsa al riparo, tagliando in marzo 12mila posti di lavoro e mandando in congedo non retribuito 4mila dipendenti. Ridotti anche del 90% gli acquisti di nuovi automezzi con l'obiettivo di generare risparmi per 2,5 miliardi di dollari l'anno. A preoccupare è soprattutto il debito *monstre* di 19 miliardi di dollari.

Hertz, fondata nel 1918 da Walter L. Jacobs, deve il suo nome a chi, nel 1923, acquistò la

società allora denominata «Rent-A-Car Inc»: il *businessman* americano John Daniel Hertz. Sopravvissuta alla Grande Depressione del 1929, al blocco delle fabbriche di auto negli Usa durante la Seconda guerra mondiale e alle crisi petrolifere, per Hertz rischia ora di risultare fatale il contagio da Covid-19.

Di fatto, è il primo segnale tangibile di quella che Aniasa, l'associazione italiana industria autonoleggio e servizi automobilistici, ha battezzato come «tempesta perfetta». «Se il *lockdown* fosse capitato a fine settembre-inizio ottobre - spiega il direttore generale Giuseppe Benincasa - avremmo avuto una situazione completamente diversa perché la stagione era passata. Il *lockdown* è invece arrivato quando i costi erano già tutti partiti. Anche la notizia dei timori che ci sono in casa Renault, e cioè che l'azienda non possa sopravvivere senza gli aiuti di Stato, è un campanello d'allarme. Per quanto ci riguarda, ciò che preoccupa in tutta questa partita è il totale disinteresse del governo italiano sul mondo dell'*automotive*: quasi

400mila occupati, circa il 10% del Pil e il 18% delle entrate fiscali, che stanno praticamente a zero. Non si capisce quali siano le intenzioni di Palazzo Chigi - ribadisce il direttore generale di Aniasa -; se si pensa di sostituire le entrate fiscali e gli occupati di questo settore, con le biciclette e i monopattini, non si va da nessuna parte».

«Abbiamo chiesto al governo - precisa il presidente Massimiliano Archiapatti - due interventi immediati per provare a salvare la stagione estiva e per dare ossigeno alla mobilità aziendale: un *voucher* per le famiglie da poter spendere per una qualunque attività compresa nell'offerta turistica del nostro Paese, autonoleggio incluso, e il ripristino del superammortamento per i veicoli aziendali».

SEGNALI

Renault ha l'acqua alla gola e ora anche il «Rent-a-car» sprofonda

19

A circa 19 miliardi di dollari ammonta il maxi debito di Hertz. Da qui la necessità di risanare l'azienda

-100%

Ad aprile, in Italia, il lockdown ha azzerato le immatricolazioni totali nel noleggio a breve

ALLARME

Nella foto, un punto di noleggio Hertz. Se negli Stati Uniti a rischiare grosso è ora pure questo colosso, anche in Italia il settore è in ginocchio. A ribadire la situazione di allarme rosso, che continua a essere inascoltata dal governo, è Aniasa, l'associazione che rappresenta il comparto del noleggio auto



Peso: 50%

Vana l'attesa dei fondi del governo Usa, crisi del settore in Italia ma si spera nella ripartenza

Il virus travolge la multinazionale Hertz In bancarotta il colosso dell'autonoleggio

Mario Bonetti

Hertz getta la spugna e fa bancarotta. Il colosso dell'autonoleggio, che ha iniziato la sua attività un secolo fa con una flotta di Model T di Ford, si piega al coronavirus che lo travolge e azzerla la domanda, lasciando le casse a secco e appesantendo ancor di più un debito elevato di quasi 20 miliardi di dollari. Dopo aver saltato un pagamento lo scorso mese Hertz non è riuscita a convincere i suoi creditori a concederle più tempo per pagare e cercare di approfittare della riapertura degli Stati Uniti. La mancanza di un accordo l'ha costretta così a fare ricorso al Chapter 11 durante il quale continuerà a operare con il miliardo di liquidità a disposizione nella speranza di un'intesa con i creditori e una ripartenza della domanda. La bancarotta «proteggerà il valore delle nostre attività, ci consentirà di continuare a operare e servire i nostri clienti e ci offrirà del tempo per gettare più solide fondamenta finanziarie» che consentiranno di «navigare con successo la pandemia e posizionarci per il futuro», afferma Hertz. La richiesta di bancarotta, depositata a un tribunale del Delaware, esclude le attività di Hertz in Australia, Europa e Nuova Zelanda. Hertz ha sperato fino alla fine in un aiuto del governo americano al settore dell'autonoleggio, ma i fondi non sono mai arrivati.

E così i buoni risultati della società nei primi due mesi dell'anno, quando i ricavi sono saliti del 6%, non sono valsi a nulla e sono andati in fumo. La domanda per auto a noleggio è crolla-

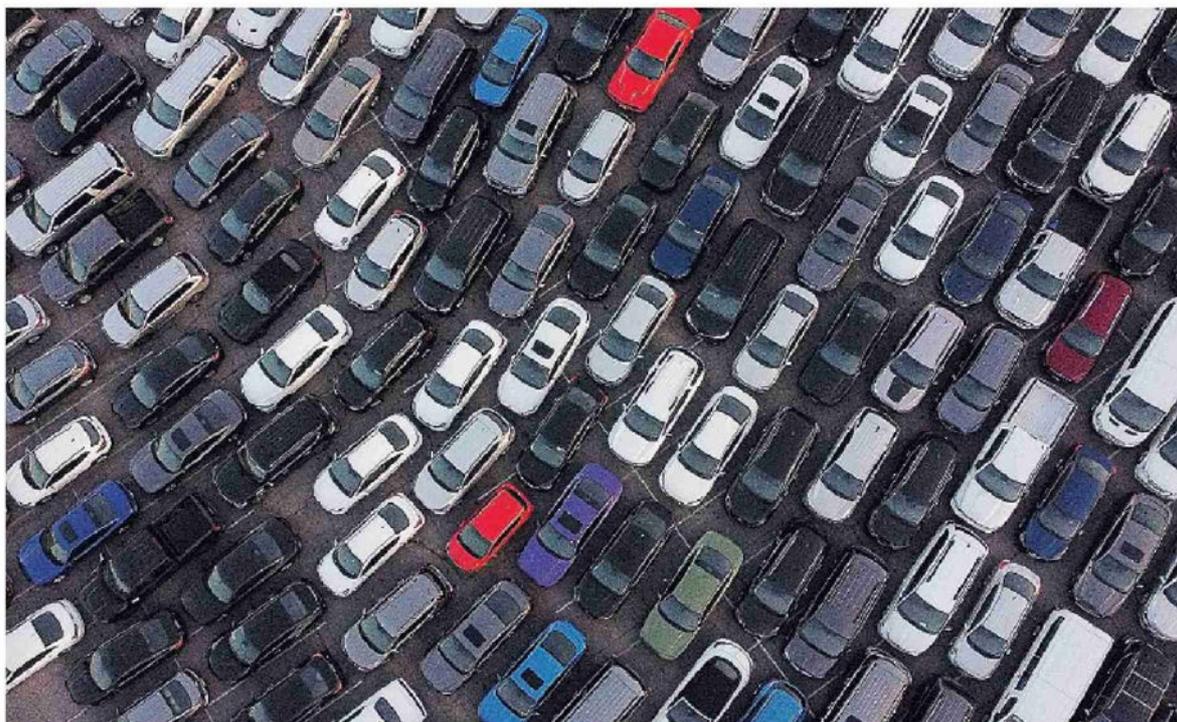
ta in marzo con i lockdown che hanno trasformato gli aeroporti, dove Hertz e le sue rivali realizzano i maggiori ricavi, in città fantasma. Le misure di taglio dei costi immediatamente decise non sono riuscite a frenare la caduta libera, accentuata dal calo dei prezzi delle auto usate che ha ridotto il valore della flotta di Hertz. I problemi di Hertz comunque non sono nuovi. Negli anni successivi alla crisi del 2008 la società ha incontrato forti difficoltà ma di recente sembrava essersi incamminata sulla strada giusta con un piano di rilancio e riorganizzazione che stava iniziando a dare i suoi frutti. Il coronavirus ha però fatto saltare tutto e non solo per Hertz.

La pandemia di Covid-19 ha determinato per il settore italiano dell'autonoleggio quella che viene definita «la tempesta perfetta». Lo afferma Giuseppe Benincasa, direttore generale Aniasa, l'Associazione nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. «Se il lockdown fosse infatti capitato a fine settembre-inizio ottobre - spiega - avremmo avuto una situazione completamente diversa perché la stagione era passata, il fatturato era stato fatto e la possibilità di compensare i costi della flotta e dell'organizzazione era stato sostanzialmente soddisfatto. Quindi si poteva tranquillamente travalicare». Il problema è stato invece che il lockdown «è arrivato quando i costi erano partiti - spiega Benincasa - e quindi erano già stati sostenuti e quando bisognava sostanzialmente produrre il fatturato utile per pagare tutti gli oneri finanziari». Ma uno spiraglio di luce

alla fine del tunnel s'intravede già: «I segnali che arrivano soprattutto dall'estero sulla ripresa della domanda turistica in Italia ci fanno ben sperare - sottolinea il dg - ovviamente non stiamo parlando dei numeri che siamo abituati a conoscere». E sulla vicenda Hertz, il dg dell'Aniasa osserva: «La premessa è che si tratta di una ristrutturazione finanziaria e non di una bancarotta - sottolinea - la questione dovrebbe essere gestita e superata nel momento in cui il mercato riparte». L'aspetto «davvero preoccupante», osserva, «riguarda piuttosto il versante del settore auto in generale» perché «venendo meno la stampella importante dell'autonoleggio sul mercato dell'auto e con un mercato retail sostanzialmente fermo, anche la notizia dei timori che ci sono in casa Renault - e cioè che l'azienda non possa sopravvivere senza gli aiuti di Stato - è un campanello d'allarme». E ragiona: «Ciò che preoccupa in tutta questa partita è il totale disinteresse del governo sul mondo dell'automotive, che ha al suo interno quasi 400.000 occupati, circa il 10% del Pil e il 18% delle entrate fiscali, che stanno a zero. Non si capisce quali siano le sue intenzioni - ribadisce - se si pensa di sostituire le entrate fiscali e gli occupati con le biciclette e i monopattini, allora non andiamo da nessuna parte».



Peso: 38%



Stati Uniti. Un'eloquente immagine di un parcheggio della Hertz con i mezzi inutilizzati da mesi



Peso:38%

DOPO IL CROLLO DEI RICAVI E LA SVALUTAZIONE DELLA FLOTTA

Il virus manda in crisi il noleggio di auto Il colosso Hertz si avvia al fallimento

L'associazione di categoria Aniasa: «Il settore è in ginocchio anche in Italia, ad aprile il calo è stato del 97%»

Paolo Mastrolilli

INVIATO A NEW YORK

Cominciano a cadere gli dei dell'economia americana, trascinati a terra dalla crisi economica provocata dal coronavirus. Lo dimostra la resa della Hertz, che venerdì sera ha proclamato la bancarotta. Il ricorso al «Chapter 11», ossia la protezione dai creditori, lascia intendere che la compagnia che affitta auto in tutto il mondo da oltre un secolo punta ancora a ristrutturarsi e sopravvivere. Il segnale però è raggelante, e non solo per il suo settore.

L'azienda era stata fondata nel 1918 a Chicago da Walter Jacobs, ex rivenditore della Ford. Allora si chiamava Rent-a-Car e possedeva una flotta di una dozzina di Model T. Il nome con cui era diventata famosa lo aveva ricevuto da John Hertz, che l'aveva acquistata nel 1923. Ora ha oltre 12.000 sedi in tutto il mondo, circa 667.000 auto, e 40.000 dipendenti, dimezzati però durante la scorsa

settimana per fronteggiare la crisi. L'investitore attivista Carl Icahn possiede il 39% delle azioni, e quindi in sostanza ha la posizione di controllo.

I problemi della Hertz non sono cominciati con la pandemia. Gli analisti li fanno risalire già alla crisi del 2008, e poi all'acquisto nel 2012 di Dollar Thrifty per 2,3 miliardi, un prezzo ritenuto troppo alto. Nel 2014 era stata costretta ad ammettere che aveva truccato i conti, pagando 16 milioni di multa, e qualche mese dopo il ceo Mark Frissora si era dimesso.

Negli ultimi anni la compagnia aveva accumulato 17 miliardi di debiti. Gli analisti ritenevano che si stesse riprendendo da queste difficoltà, ma quando il coronavirus ha paralizzato viaggi e trasporti è rimasta senza vie di salvezza, per due motivi: primo, l'ovvio crollo dei ricavi; secondo, la profonda svalutazione della flotta delle auto, che piazzava sul mercato dell'usato. Ha provato a restare in piedi cambiando la leadership, vendendo mac-

chine, tagliando il personale, ma non è riuscita a trovare un accordo con i creditori, e venerdì si è dovuta arrendere. Il nuovo ceo, Paul Stone, ha detto che la Hertz ha ancora in cassa un miliardo di dollari, con cui intende continuare a operare, fino a quando non avrà completato la ristrutturazione con la protezione del Chapter 11.

Il problema però è che deve trovare un'intesa con i creditori, ridimensionare l'azienda, e sperare che nei prossimi mesi l'attività riprenda. La salvezza, in sostanza, non dipende solo dal comportamento della compagnia.

Le preoccupazioni riguardano anche gli effetti collaterali sull'economia, perché la Hertz comprava tutte le sue auto da General Motors e Fca, che ora resteranno senza un cliente così importante, e vedranno diminuire le ordinazioni anche dai concorrenti tipo Avis, che grazie a una situazione debitoria meno grave stima di poter sopravvivere fino a fine anno.

L'emergenza è purtroppo globale, come ha sottolinea-

to anche in Italia Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'Associazione nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici. Lui l'ha definita una «tempesta perfetta», perché il crollo dei ricavi è arrivato proprio all'inizio della stagione, quando gli investimenti per affrontarla erano già stati fatti e solo ad aprile il settore ha perso il 97%. La Hertz sostiene di aver sofferto anche per la mancanza di aiuti statali. Ora la speranza è che sopravviva grazie alla ristrutturazione. —

**Impatto sui gruppi
dell'automobile,
che perdono
un cliente importante**



Auto a noleggio ferme nel parcheggio dello stadio dei Dodgers a Los Angeles



Peso: 49%

DOPO IL CROLLO DEI RICAVI E LA SVALUTAZIONE DELLA FLOTTA, L'AZIENDA USA RICORRE ALL'AMMINISTRAZIONE CONTROLLATA

Il virus manda in crisi il noleggio di auto Il colosso Hertz avvia il fallimento

L'associazione Aniasa: il settore è in ginocchio anche in Italia, ad aprile il calo è stato del 97%

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A NEWYORK

Cominciano a cadere gli dei dell'economia americana, trascinati a terra dalla crisi economica provocata dal coronavirus. Lo dimostra la resa della Hertz, che venerdì sera ha proclamato la bancarotta. Il ricorso al «Chapter 11», ossia la protezione dai creditori, lascia intendere che la compagnia che affitta auto in tutto il mondo da oltre un secolo punta ancora a ristrutturarsi e sopravvivere. Il segnale però è raggelante, e non solo per il suo settore.

L'azienda era stata fondata nel 1918 a Chicago da Walter Jacobs, ex rivenditore della Ford. Allora si chiamava Rent-a-Car e possedeva una flotta di una dozzina di Model T. Il nome con cui era diventata famosa lo aveva ricevuto da John Hertz, che l'aveva acquistata nel 1923. Ora ha oltre 12.000 sedi in tutto il mondo, circa 667.000 auto, e 40.000 dipendenti, dimezzati però du-

rante la scorsa settimana per fronteggiare la crisi. L'investitore attivista Carl Icahn possiede il 39% delle azioni, e quindi in sostanza ha la posizione di controllo.

I problemi della Hertz non sono cominciati con la pandemia. Gli analisti li fanno risalire già alla crisi del 2008, e poi all'acquisto nel 2012 di Dollar Thrifty per 2,3 miliardi, un prezzo ritenuto troppo alto. Nel 2014 era stata costretta ad ammettere che aveva truccato i conti, pagando 16 milioni di multa, e qualche mese dopo il ceo Mark Frissora si era dimesso.

Negli ultimi anni la compagnia aveva accumulato 17 miliardi di debiti. Gli analisti ritenevano che si stesse riprendendo da queste difficoltà, ma quando il coronavirus ha paralizzato viaggi e trasporti è rimasta senza vie di salvezza, per due motivi: primo, l'ovvio crollo dei ricavi; secondo, la profonda svalutazione della flotta

delle auto, che piazzava sul mercato dell'usato. Ha provato a restare in piedi cambiando la leadership, vendendo macchine, tagliando il personale, ma non è riuscita a trovare un accordo con i creditori, e venerdì si è dovuta arrendere. Il nuovo ceo, Paul Stone, ha detto che la Hertz ha ancora in cassa un miliardo di dollari, con cui intende continuare a operare, fino a quando non avrà completato la ristrutturazione con la protezione del Chapter 11. Il problema però è che deve trovare un'intesa con i creditori, ridimensionare l'azienda, e sperare che nei prossimi mesi l'attività riprenda. La salvezza, in sostanza, non dipende solo dal comportamento della compagnia.

Le preoccupazioni riguardano anche gli effetti collaterali sull'economia, perché la Hertz comprava tutte le sue auto da General Motors e Fca, che ora resteranno senza un cliente co-

si importante, e vedranno diminuire le ordinazioni anche dai concorrenti tipo Avis, che grazie a una situazione debitoria meno grave stima di poter sopravvivere fino a fine anno.

L'emergenza è purtroppo globale, come ha sottolineato anche in Italia Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'Associazione nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici. Lui l'ha definita una «tempesta perfetta», perché il crollo dei ricavi è arrivato proprio all'inizio della stagione, quando gli investimenti per affrontarla erano già stati fatti e solo ad aprile il settore ha perso il 97%. La Hertz sostiene di aver sofferto anche per la mancanza di aiuti statali. Ora la speranza è che sopravviva grazie alla ristrutturazione. —

Effetti anche per i gruppi automobilistici che perdono un cliente importante



Con il Covid la crisi del gigante dell'autonoleggio Hertz è arrivata improvvisa, violenta e letale

REUTERS



Peso: 49%