



Crocieristica e Covid-19: Alcuni fatti stilizzati

9 luglio 2020



cdp

*Il presente documento è stato predisposto da Andrea Montanino e Alberto Carriero.
I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili all'8 luglio 2020.*

Key Message

- Il comparto del turismo crocieristico è **creciuto nell'ultimo decennio ad un tasso medio annuo superiore al 5%**, raggiungendo nel 2019 i 30 milioni di passeggeri.
- I mercati di destinazione principali sono i **Caraibi e il Mediterraneo che da soli rappresentano il 50% circa dei posti nave disponibili**; mentre le aree d'origine dei passeggeri più significative sono gli Stati Uniti, l'Europa Occidentale e la Cina, con una quota complessiva superiore al 75%.
- Annualmente il comparto genera un valore globale diretto, indiretto e indotto, stimato in **150 miliardi di dollari**, impiegando direttamente **oltre 1,2 milioni di persone**.
- Il **mercato risulta particolarmente polarizzato**, con i tre principali gruppi – Carnival, Royal Caribbean e Norwegian – che rappresentano il 72% del totale in termini di fatturato e quasi l'80% in termini di passeggeri.
- La diffusione globale del virus ha determinato una **battuta d'arresto senza precedenti nel settore**, con la chiusura dei più importanti porti turistici in tutte le principali regioni e la sospensione di gran parte delle attività per un periodo che, al momento, sembra estendersi fino al mese di settembre.
- In questo contesto, **le quotazioni azionarie dei principali operatori hanno registrato una contrazione severa** (prossima in media all'80%) e significativamente superiore a quella sperimentata dagli indici generali.
- Il comparto tuttavia non è nuovo a shock di particolare intensità e ha **mostrato nel tempo una notevole capacità di resilienza**, recuperando pienamente le fasi di contrazione ed evidenziando migliori rispetto agli indici generali. L'industria crocieristica, infatti, si caratterizza per imprese di grandi dimensioni con un'elevata redditività e flessibilità che consentono risposte efficaci ai periodi di crisi.
- L'**intensità e la durata della crisi in atto**, tuttavia, **rendono le prospettive del settore particolarmente incerte** sia sul fronte della domanda, su cui pesa il danno d'immagine del prodotto crocieristico; sia in relazione all'assetto industriale del settore, dove si potrebbe aprire una nuova stagione di fusioni e acquisizioni.

1. La struttura del settore crocieristico

- L'industria crocieristica si caratterizza per una **filiera particolarmente articolata** che coinvolge un elevato numero di attori che operano a monte e a valle della movimentazione delle navi.
- Attorno ai cruise operator, che detengono la proprietà e la gestione delle flotte, ruotano:

- da un lato le **imprese di costruzione navale** e le **società attive nella fornitura di servizi** quali il catering e il bunkeraggio;
- dall'altro, un ampio sistema di supporto che coinvolge la gestione dei **servizi portuali**, le **agenzie marittime**, le **agenzie di viaggio** e i **tour operator**, fino alle **imprese specializzate nell'incoming** (figura 1).

Fig. 1 – La filiera crocieristica

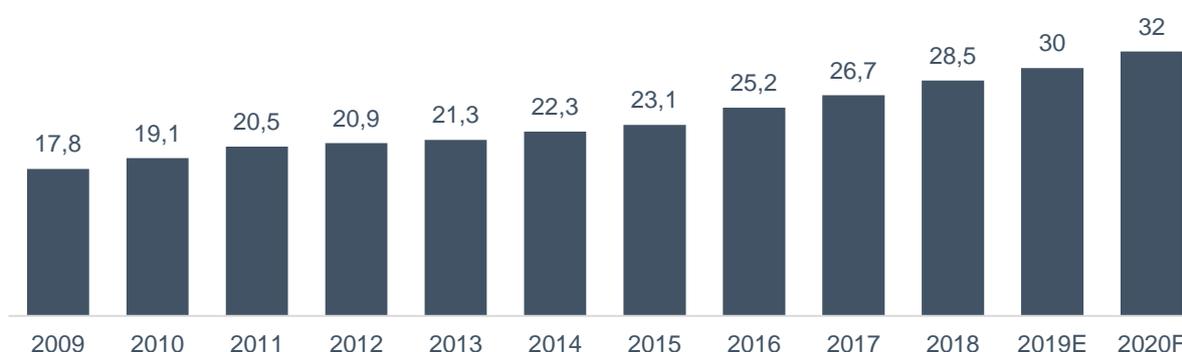


Fonte: elaborazione CDP

- Nel corso degli ultimi dieci anni il turismo crocieristico ha conosciuto una significativa espansione a livello globale, passando dai 17,8 milioni di passeggeri del 2009 ai circa 30 milioni stimati per il 2019, con un **tasso di crescita medio annuo pari al 5,4%**¹.

- Le stime relative all'anno in corso, formulate prima del diffondersi dell'epidemia del nuovo Coronavirus, indicavano un **ulteriore incremento prossimo al 7%** per raggiungere circa 32 milioni di passeggeri (grafico 1).

Graf. 1 – Crocieristi a livello globale (mln; 2009-2020F)



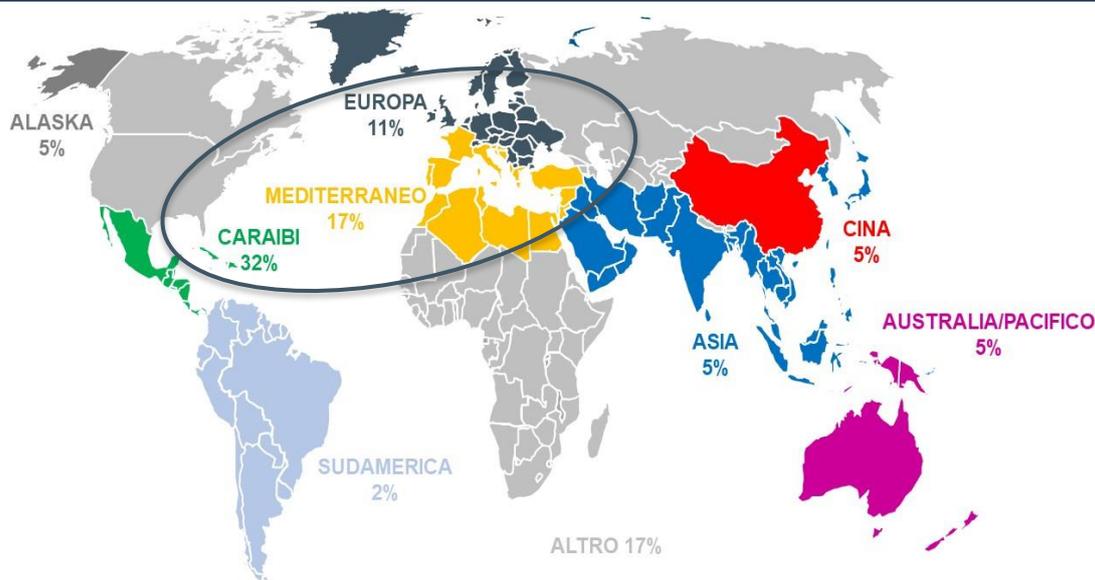
Fonte: CLIA, 2019

¹ CLIA (2019), *State of the cruise industry outlook 2020*.

Le stime relative alla flotta di navi crociera in esercizio nel 2020 indicano una numerosità complessiva pari a 278 unità con **19 nuove consegne nel corso dell'anno**.

La distribuzione delle linee da crociera per area geografica evidenzia un ruolo particolarmente rilevante per i Caraibi (32%) e per il Mediterraneo (17%) che insieme coprono il 50% dei posti-nave disponibili (figura 2).

Fig. 2 – Distribuzione delle linee da crociera per regione (% ALBD²; 2020F)

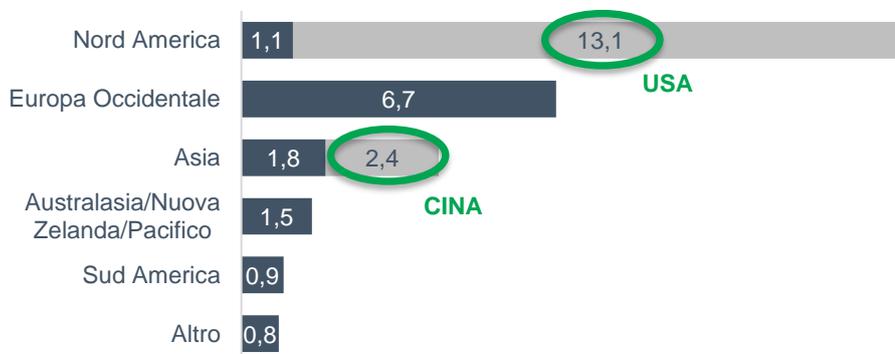


Fonte: CLIA, 2019

Il 50% dei crocieristi proviene dal Nord America, mentre dall'Europa Occidentale e dall'Asia hanno origine rispettivamente il 24% e il 15% dei flussi turistici. In particolare, con riferimento ai singoli Paesi,

gli Stati Uniti evidenziano l'incidenza di gran lunga maggiore con una quota superiore al 45% (13,1 milioni di passeggeri), seguiti dalla **Cina che con 2,4 milioni di passeggeri ha una quota di mercato superiore all'8%** (grafico 2).

Graf. 2 – Distribuzione dei passeggeri per regione d'origine (mln; 2018)

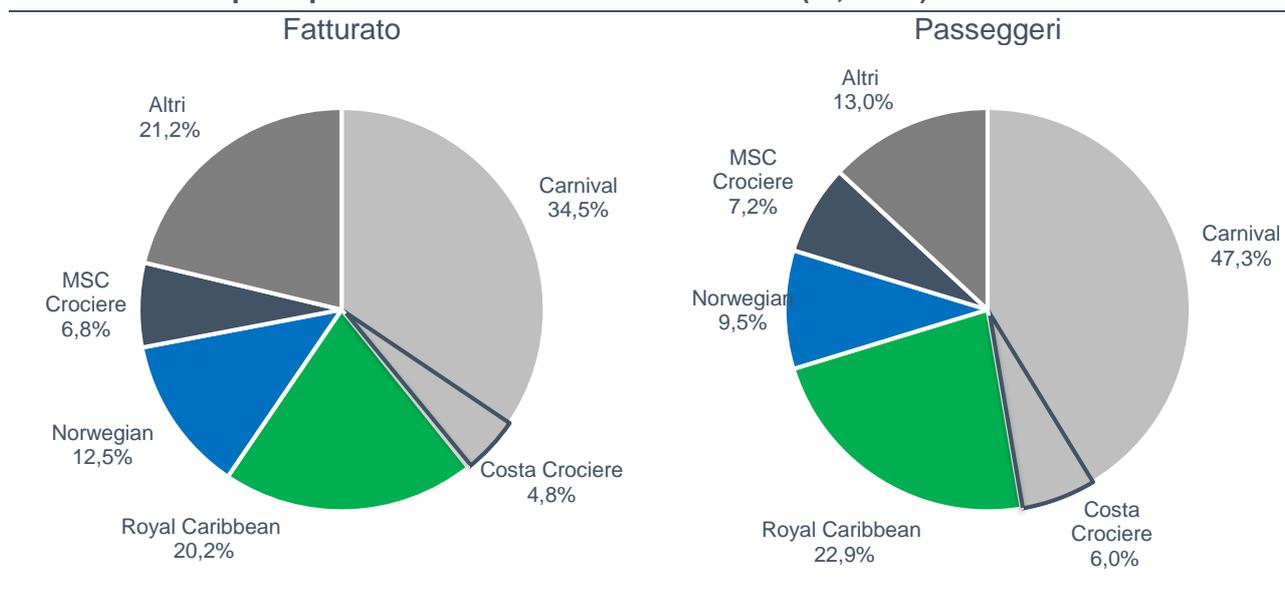


Fonte: CLIA, 2019

² Available Lower Berth Day: è la misura standard della capacità di passeggeri nel settore delle crociere. L'indicatore assume che ciascuna cabina possa ospitare due passeggeri e viene calcolato moltiplicando la capacità di passeggeri per i giorni di operatività delle navi.

- Un recente studio³, stima che circa 150 milioni di visite a terra da parte di passeggeri ed equipaggio abbiano contribuito a generare quasi 70 miliardi di dollari in spese del settore crocieristico nei mercati di origine e destinazione dei flussi turistici a livello globale. L'importo comprende anche le spese dirette delle linee di crociera per beni e servizi a supporto delle loro operazioni di crociera.
- Queste spese hanno generato una **produzione globale totale (diretta, indiretta e indotta) di 150 miliardi di dollari**. La produzione economica dovuta al settore delle crociere continua a creare nuovi posti di lavoro ed entrate: nel 2018 l'occupazione nell'industria crocieristica ha raggiunto quasi 1,2 milioni di dipendenti.
- In **Italia** il fatturato complessivo è 13,2 miliardi di euro, ma grazie ad una catena del valore molto lunga, si **generano complessivamente 30 miliardi ogni anno**, 120 mila posti di lavoro, salari per 3,6 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro⁴.
- Il mercato risulta particolarmente polarizzato**: i primi tre gruppi a livello mondiale – Carnival, Royal Caribbean e Norwegian – attraverso i loro diversi marchi coprono il 72% del mercato in termini di fatturato e quasi l'80% in termini di passeggeri.
- I due operatori italiani di riferimento Costa Crociere (parte del gruppo Carnival) e MSC Crociere detengono rispettivamente il 4,8% e il 6,8% in termini di fatturato e il 6% e il 7,2% in termini di passeggeri⁵ (grafico 3).

Graf. 3 – Principali operatori dell'industria crocieristica (%; 2018)



Fonte: Cruise Market Watch

2. Gli impatti del Covid-19 sul crocieristico

- Le caratteristiche pandemiche del coronavirus stanno avendo effetti dirompenti sul settore della crocieristica. Se,

in un primo momento la natura marcatamente regionale del mercato delle crociere sembrava circoscrivere le criticità principalmente all'Asia, che rappresenta il 10% in termini di linee e il 15% circa in

³ BREA – Business Research & Economic Advisors (2019), *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2018*.

⁴ Seareporter, *Emergenza coronavirus: stop alle crociere anche negli Stati Uniti*, 14 marzo 2020

⁵ Cruise Market Watch.

termini di passeggeri, **la diffusione globale del virus ha determinato una battuta d'arresto senza precedenti.**

- Il manifestarsi dell'epidemia nel corso di alcune crociere, infatti, ha rappresentato un punto di svolta: **i porti hanno cominciato a negare l'ingresso alle navi**, trasformandole in luoghi di quarantena e provocando un'ondata di annullamenti nelle prenotazioni, indotta da una percezione del pericolo mai prima d'ora associata al comparto.
- In questo senso è emblematico come nelle statistiche dei contagi elaborate in tempo reale dall'Università di Harvard, nelle prime settimane di diffusione della pandemia **la voce "crociere" abbia figurato tra le principali nell'elenco dei casi confermati per Paese/Regione/Sovranità.**
- Queste circostanze hanno determinato due fenomeni: la **chiusura dei terminal**

crocieristici in numerosi porti di tutto il mondo e la **sospensione delle operazioni delle più grandi compagnie a livello internazionale:**

- Porti.** Le misure di contenimento adottate da un numero sempre maggiore di Paesi per arginare la diffusione della pandemia hanno determinato, di fatto, la chiusura di un numero crescente di porti alle navi da crociera, fino a determinare la totale paralisi del settore. Ad oggi la sospensione delle attività segue, in linea generale, le disposizioni previste dai diversi Paesi con riferimento al comparto turistico nel suo complesso. Questo vale, ad esempio, in Italia e negli Stati Uniti, dove i principali terminal crocieristici, tra cui quello di **Miami**⁶ – che con circa 5 milioni di passeggeri in transito ogni anno è il più importante al mondo – hanno continuato a prorogare le chiusure e non prevedono la ripartenza delle attività almeno fino alla fine di luglio⁷;



- Compagnie.** Contestualmente alle restrizioni imposte nelle diverse regioni, le principali compagnie di navigazione hanno progressivamente sospeso l'operatività. Dopo che in marzo Carnival, Royal Caribbean e Norwegian avevano cancellato le partenze previste dai porti americani nell'arco dei successivi due mesi, a giugno hanno

annunciato che le attività non riprenderanno prima della metà di settembre. Anche in Europa le prime partenze annunciate riguardano il corto raggio e date successive alla fine di luglio. Gli operatori, di fatto, stanno concentrando l'attenzione sulla definizione di nuovi protocolli di sicurezza e sulla predisposizione del

⁶ Nella foto, il terminal crociere di Miami in data 15 marzo 2020, giorno di stop alle attività.

⁷ Negli Stati Uniti il Centers for Disease Control and Prevention ha emanato un ordine di divieto di navigazione fino al 24 luglio.

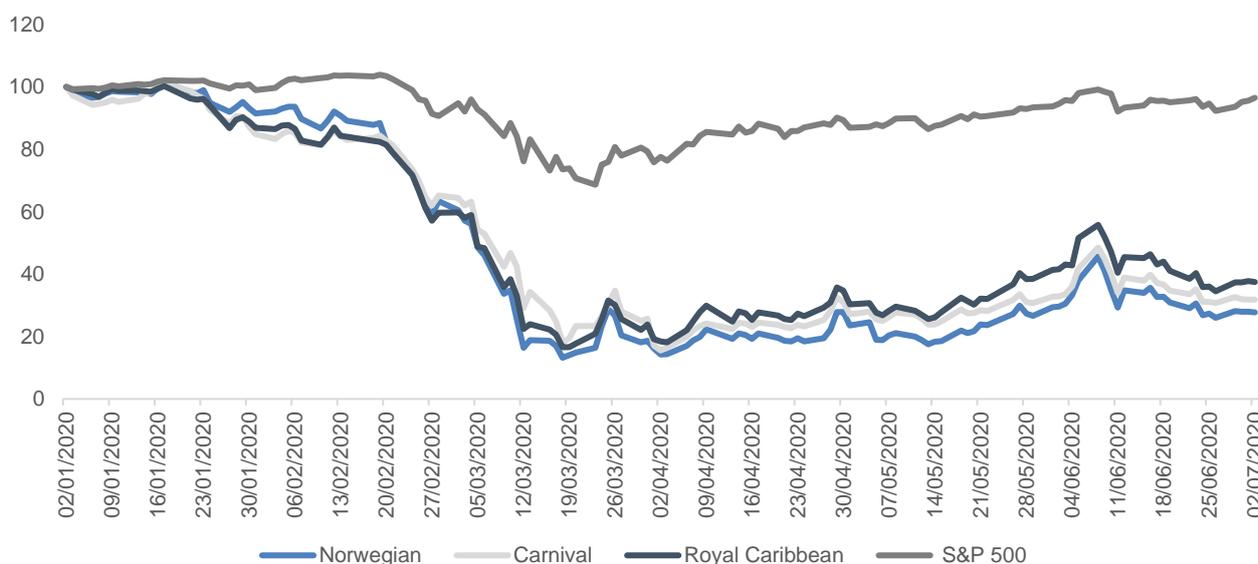
catalogo per la stagione invernale.

- Con il prolungarsi e l'intensificarsi della crisi, il paragone che più efficacemente sembra restituire una misura dell'impatto potenziale della pandemia è quello con gli **effetti degli attentati dell'11 settembre 2001 sul comparto del trasporto aereo**. In quella circostanza l'industria aerea mondiale perse un terzo del valore in termini di voli, flotte, equipaggio e passeggeri. Negli Stati Uniti il volume di traffico precedente all'attacco alle Torri Gemelle venne recuperato solo nel luglio 2005.
- Secondo le stime più recenti, il protrarsi del blocco dell'operatività del settore crocieristico fino alla fine di agosto potrebbe determinare un **impatto complessivo superiore ai 60 miliardi di dollari**, con la perdita di oltre 400 mila posti di lavoro⁸.
- Le prime indicazioni provenienti dai bilanci delle compagnie indicano perdite nel primo trimestre di poco inferiori ai 2 miliardi di dollari per Norwegian e prossime agli 1,5

miliardi di dollari per Royal Caribbean, mentre per il secondo trimestre Carnival stima una contrazione superiore ai 4 miliardi di dollari⁹. In questo contesto, la società ha annunciato recentemente l'intenzione di vendere 6 navi per far fronte ai costi di gestione che nell'attuale fase di blocco completo ammontano a circa 250 milioni di dollari al mese¹⁰.

- Dall'inizio dell'anno, i **tre principali operatori crocieristici mondiali quotati in Borsa hanno registrato un calo delle quotazioni compreso tra il 63% di Royal Caribbean e il 75% di Norwegian**, a fronte di un andamento del S&P500 che ha quasi integralmente recuperato le perdite, tornando ai livelli pre-crisi. In particolare, ad una prima riduzione nell'ordine del 20% in coincidenza dell'esplosione del virus in Asia tra la fine di gennaio e la prima metà di febbraio, ha fatto seguito, nel mese successivo un crollo dell'80% che solo in giugno ha mostrato deboli segnali di recupero (grafico 4).

Graf. 4 – Andamento di Borsa dei principali operatori crocieristici (02.01.20=100)



Fonte: Datastream

⁸ CLIA, *Economic Impact*, giugno 2020.

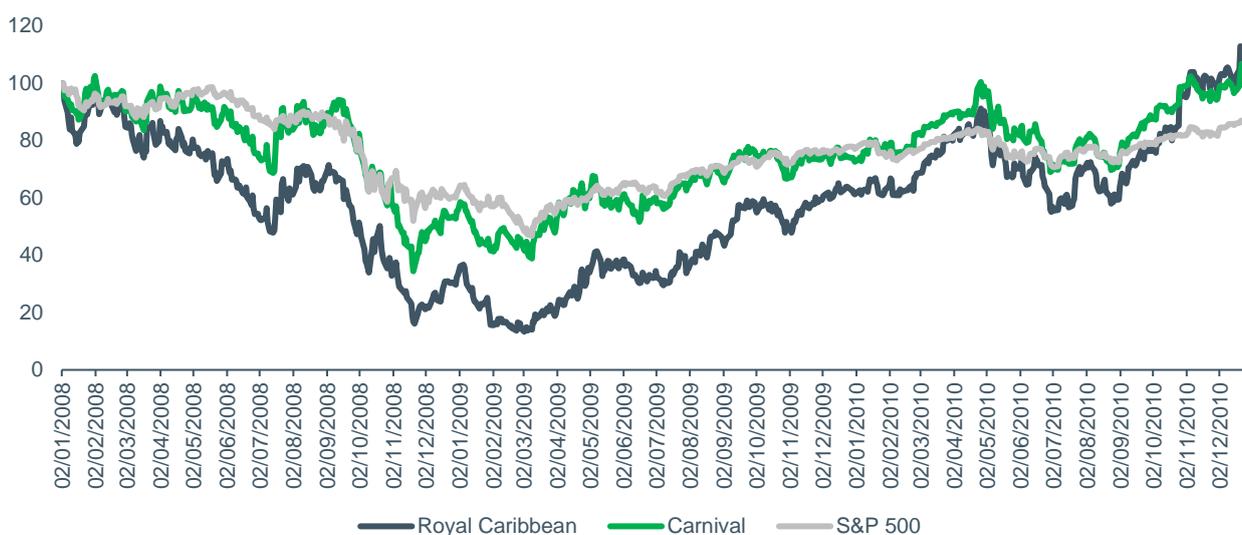
⁹ Ship Technology, *Current positivity surrounding cruises may be overly optimistic*, 18 giugno 2020.

¹⁰ Ship Technology, *Carnival to sell six cruise ships after loss of \$4.4bn*, 19 giugno 2020.

- Sebbene questi numeri restituiscano la gravità della crisi in corso, è necessario evidenziare come l'industria crocieristica abbia già attraversato fasi complesse, mostrando una **significativa capacità di ripresa**.
- In particolare, il comparto crocieristico ha risentito più di altri della contrazione dei consumi indotta dalla crisi economico-

finanziaria del 2008-2009, accusando anche in quel caso un calo delle quotazioni più marcato rispetto quello degli indici generali e superiore all'80%. I due principali operatori allora quotati, tuttavia, seppero **intraprendere un sentiero espansivo che li portò già nel 2010 a performare meglio del mercato, recuperando pienamente le quotazioni pre-crisi** (grafico 4).

Graf. 4 – Andamento di Borsa dei principali operatori crocieristici, 2008-2010 (02.01.08=100)



Fonte: Datastream

3. Lo scenario post-crisi

- Negli anni successivi alla crisi economico-finanziaria del 2008-2009 l'industria crocieristica ha evidenziato una **significativa capacità di resilienza e ha dimostrato di essere in grado di superare efficacemente i momenti di incertezza**, come avvenuto sia in coincidenza del naufragio della Costa Concordia del 2012, sia dell'incendio a bordo della Carnival Triumph negli Stati Uniti l'anno successivo.
- Nell'ultimo decennio, prima del manifestarsi dell'attuale congiuntura, il comparto ha registrato un **costante incremento tanto nel numero di passeggeri, quanto nel valore delle imprese**.
- Le imprese crocieristiche, infatti, sono

caratterizzate da un **elevato grado di flessibilità operativa**, che consente da un lato di contenere significativamente le spese in coincidenza di una contrazione dei flussi di cassa; dall'altro di attuare politiche commerciali aggressive, con l'abbassamento dei prezzi e l'offerta di pacchetti vantaggiosi, per attirare nuovi clienti.

- Tuttavia, il protrarsi dell'emergenza sanitaria e delle restrizioni ai viaggi che coinvolge ancora oggi tutti i principali mercati sia con riferimento alla provenienza dei passeggeri, sia in relazione alle rotte più ricercate, pone il **settore in una condizione particolarmente critica**.
- Se nei primi mesi di crisi i principali osservatori industriali si aspettavano che il settore fosse in grado di riassorbire gli effetti del Covid-19,

recuperando rapidamente i volumi di viaggiatori pre-pandemia, oggi il **continuo spostamento dell'orizzonte per la ripartenza rende lo scenario sempre più incerto.**

■ In particolare, i due fronti di maggiore attenzione riguardano da un lato la **dinamica della domanda**, dall'altro l'**assetto industriale del comparto**:

- Con riferimento alla **domanda**, le immagini delle navi da crociera trasformate in luoghi di quarantena e impossibilitate ad entrare nei porti ha inferto un **colpo durissimo all'immagine del prodotto crocieristico**, ponendo l'accento sui protocolli di sicurezza. In questo contesto, la rapidità e l'intensità della ripresa saranno subordinate alle azioni messe in campo dagli operatori per **garantire gli standard qualitativi più elevati** e al conseguente **recupero di fiducia da parte dei consumatori**. In tale prospettiva potrebbe trovare uno spazio di sviluppo crescente un segmento che prima della crisi aveva conosciuto una significativa espansione: quello delle crociere a corto raggio e di lusso.

- In relazione all'**assetto industriale del settore**, il fermo delle macchine sta ponendo sotto una **pressione crescente i bilanci degli operatori**. In questo contesto, come evidenziato, perfino i grandi attori internazionali devono fronteggiare le crescenti difficoltà, razionalizzando i costi d'esercizio e intervenendo sulle flotte. Le compagnie di piccole dimensioni, invece, corrono il rischio sempre più concreto che il **business non sia più sostenibile, andando incontro al fallimento**. Sebbene sia difficile prevedere l'effettivo impatto economico del Covid-19, l'attuale contesto sembra preludere ad una **nuova stagione di fusioni e acquisizioni**. Questa tendenza potrebbe portare da un lato all'ulteriore consolidamento in un settore già dominato da pochi player globali, dall'altro all'ingresso sul mercato di nuovi attori attratti dalla possibilità di acquisire compagnie e navi a prezzi vantaggiosi, garantendosi un posizionamento in un segmento che offre, in prospettiva, il ritorno ad interessanti margini di profitto.