

BUSINESS TRAVEL SURVEY 2016



I DATI PIÙ
SIGNIFICATIVI
AL 30.09.2016



EDITORIALE

L'edizione Business Travel Survey 2016 sceglie la continuità con il 2015 per veste grafica, ricchezza di contenuti e profondità delle analisi. Grazie all'ormai consolidato rapporto di collaborazione anche quest'anno i contributi esterni apportati da The European House – Ambrosetti, uno dei più importanti Think Tank italiani, si rivelano rilevanti e interessanti, così come altrettanto indicativi quelli di Criet Università Milano Bicocca e SEA Aeroporti di Milano.

L'Uvet Travel Index, indicatore che correla l'andamento dei viaggi d'affari con la relativa attività economica aggregata - riuscendo così a prevedere l'andamento futuro del PIL - si conferma nel tempo un indicatore particolarmente affidabile soprattutto su base trimestrale, anticipando indicazioni sull'attività economica da tre a sei mesi i dati ufficiali dell'ISTAT.

L'Uvet Travel Index l'anno scorso prevedeva per il 2016 una crescita compresa tra + 1,2 % e + 1,6% ma, a questo punto dell'anno, bisogna prendere atto che i risultati di crescita evidenziati dalle analisi, indicano un andamento tra lo 0,9% e l'1%.

Cosa ha determinato questo rallentamento non previsto?

Nei primi mesi del 2016 abbiamo assistito a un crollo generalizzato dei mercati, ad una instabilità legata al rallentamento cinese - in parte rientrata verso l'estate - e all'inaspettato peggioramento delle economie dei paesi emergenti. Caso eclatante la prolungata e pesante recessione economica del Brasile, nonostante l'aspettativa di crescita che aleggiava sui mercati, in virtù anche dell'evento di rilevanza internazionale che il paese si apprestava a vivere: le Olimpiadi.

Nonostante una politica monetaria ultra-espansiva da parte della Banca Centrale Europea, che da un anno e mezzo ha avviato acquisti di titoli sui mercati e oggi inietta liquidità nel sistema per 20 miliardi di Euro alla settimana, ed un abbassato tasso ufficiale di sconto - addirittura in territorio negativo- in Europa si è registrata un'inflazione ancora troppo bassa con settori in decisa deflazione.

Non sono mancati effetti a sorpresa non prevedibili: il terrorismo, Brexit - alla quale non si è creduto fino al momento dello spoglio -, il colpo di Stato turco, le rinnovate tensioni con la Russia.

Il rallentamento dei commerci internazionali, scesi come quota rispetto al PIL mondiale, è in controtendenza rispetto ad un trend crescente dagli anni 70. A ulteriore evidenza dell'indebolimento dell'economia internazionale il fatto che la Federal Reserve americana ha più volte disatteso le aspettative di rialzo dei tassi, mandando un chiaro segnale ai mercati: l'economia americana non è così forte come previsto.

Queste in sintesi le principali cause che hanno determinato l'abbassamento della crescita mondiale e italiana.

Altro elemento che rappresenta un'anomalia storica riguarda la relazione tra consumi e prezzo del petrolio: una riduzione dei prezzi del greggio equivaleva a una manovra espansiva nei paesi importatori. Ciò non è avvenuto: l'aumento del potere di acquisto non si è tradotto in aumento dei consumi.

È evidente il cambio di paradigma socio-comportamentale del consumatore: dopo una lunga crisi che ha influenzato gli stili di vita persiste una austerità che potremmo definire suggestivamente la "Nuova Sobrietà".

L'austerità sembra non riguardare più solo il consumatore, ma anche le imprese, che evidenziano una più scarsa propensione all'investimento, preferendo un consolidamento all'interno dei propri ambiti di mercato.

La nicchia di mercato, illusoriamente protettiva, a lungo termine si fa *tâfos*, come la tomba di Aida.

La rinuncia all'opportunità di crescita oggi, determina l'assoluta non competitività di domani.

Buona lettura

Luca Patanè

Presidente Uvet Global Business Travel

SOMMARIO



**UNA PANORAMICA
COMPLETA SUI VIAGGI D'AFFARI...** 4



IL CAMPIONE UVET GBT

Metodologia e campione... 5



**DATI MACRO E UVET
TRAVEL INDEX**

Lo studio TEH-Ambrosetti... 6-21



**TENDENZE GENERALI
DI SPESA**

Gen-Sett 2016 vs 2014... 22-24

1 Trim. 2015 vs 3 Trim. 2016... 25-26



VIAGGI D'AFFARI:

Mix di spesa... 27

Contributo Istituto Bruno Leoni... 28



**VIAGGI D'AFFARI:
FOCUS ON AIR**

Le spese aeree... 29-31

Le destinaz. Intercontinentali... 32-35

Le destinazioni europee... 36

Le rotte... 37

Le destinazioni nazionali... 39



**VIAGGI D'AFFARI:
FOCUS ON RAIL**

La spesa ferroviaria... 40



**VIAGGI D'AFFARI:
FOCUS ON HOTEL**

La spesa di Hotellerie... 42-43



CONTRIBUTI ESTERNI

CRIET- Università

Milano Bicocca... 44-47

Sea Aeroporti Milano... 48-50

UNA PANORAMICA COMPLETA SUI VIAGGI D'AFFARI

UVET Global Business Travel ha dato avvio sin dal 2006 alla "BUSINESS TRAVEL SURVEY", un'indagine che mira a monitorare l'andamento del Business Travel in Italia attraverso l'analisi dei trend di spesa e dei comportamenti d'acquisto di un campione selezionato di aziende in determinati periodi.

Ideata e realizzata da UVET Global Business Travel, la ricerca offre una panoramica completa sul Business Travel e fornisce utili spunti di riflessione a tutti i responsabili dei viaggi aziendali e agli stessi operatori del mercato. Analisi, grafici e benchmark di mercato aiutano ad analizzare la situazione attuale e le tendenze evolutive di un settore in continuo mutamento e fanno meglio comprendere i trend di tutte le più importanti voci di spesa legate al travel.

L'indagine è stata compiuta sui dati relativi a un campione di 700 aziende clienti di UVET Global Business Travel con spese di viaggio comprese tra 20 mila e 15 milioni di euro all'anno e caratterizzate da una continuità del rapporto nel corso del periodo considerato. L'analisi riguarda tutte le più importanti voci di spesa del Business Travel (biglietteria aerea e ferroviaria, hôtellerie e rent a car) aggiornate al terzo trimestre 2016.

Poiché si tratta di un'edizione annuale della "Business Travel Survey", viene costantemente proposto un confronto con i valori riguardanti gli anni 2013, 2014, 2015 e 2016, così da ottenere indicazioni sui trend di spesa delle aziende.

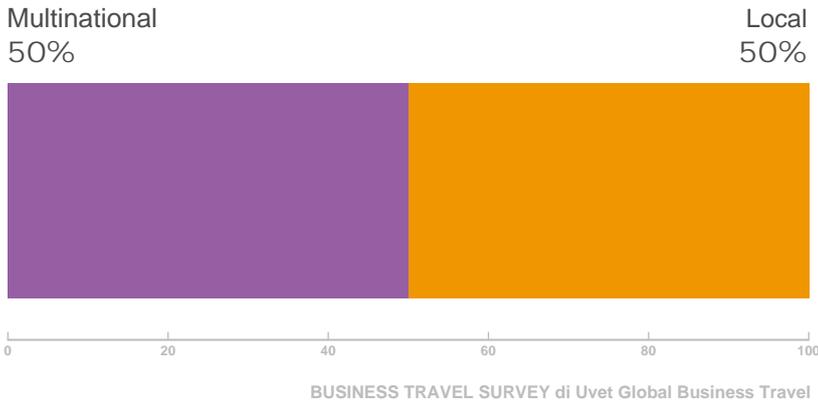
Il campione indagato in questa edizione, che abbraccia il triennio 2014-2016, è omogeneo con quello delle precedenti Business Travel Survey (ultima: edizione digitale Gennaio 2016).

Le dinamiche del campione di aziende utilizzato nella Business Travel Survey non rappresentano l'andamento di UVET Global Business Travel: infatti il campione è stato selezionato proprio con l'intento di eliminare l'influenza dell'evoluzione del portafoglio aziendale dalle analisi.



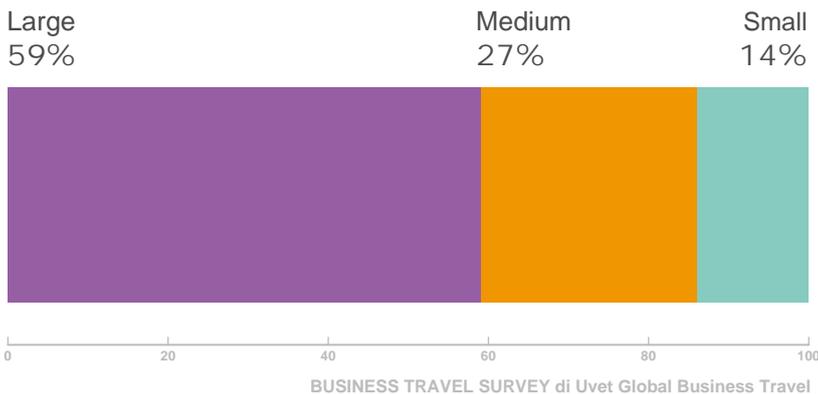
IL CAMPIONE UVET GLOBAL BUSINESS TRAVEL

TIPOLOGIA AZIENDALE



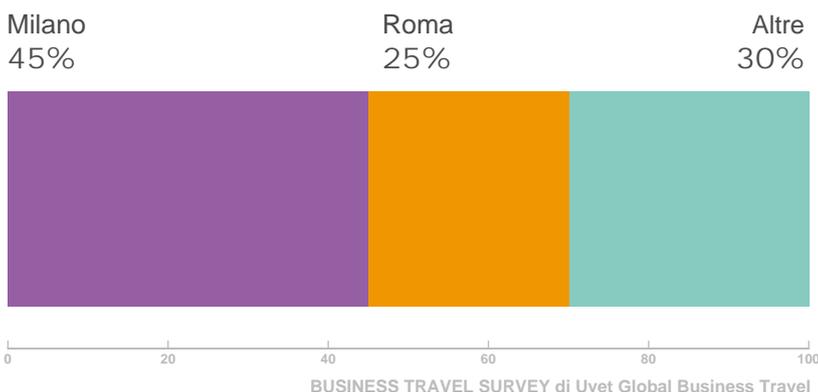
L'analisi riguarda tutte le più importanti voci di spesa del Business Travel (biglietteria aerea, ferroviaria e hôtellerie) e si focalizza sui dati relativi agli ultimi nove mesi del 2016. Il campione Uvet GBT è composto da aziende appartenenti al settore manifatturiero e terziario, operanti in segmenti di mercato eterogenei: dall'ICT al settore elettronico, dal comparto meccanico al chimico / farmaceutico, dall'alimentare alla moda passando per quello finanziario e bancario. Interessante la distribuzione tra aziende "local", ossia quelle che hanno sedi e core business prevalentemente in Italia, e società multinazionali, presenti con proprie strutture in più Paesi del mondo, entrambe nel campione rappresentano il 50%.

DIMENSIONE



Per poter condurre l'analisi in maggiore profondità e far emergere le differenze nel comportamento d'acquisto tra grandi aziende con volumi di spesa più elevati (e spesso una maggiore attenzione alla razionalizzazione di spese e processi) e piccole-medie aziende con volumi più ridotti, il campione è stato suddiviso in tre "cluster" dimensionali in funzione dei volumi di spesa di viaggio complessivi. Sono state quindi definite "Small" le aziende con volumi annui di spesa di viaggio inferiori ai 500 mila euro, "Medium" quelle con volumi che si collocano tra i 500 mila e i 2,5 milioni di euro, "Large" le società che spendono in trasferte oltre 2,5 milioni di euro all'anno. Analizzando il peso dei tre cluster in termini di volumi di spese di viaggio, le aziende "Large" rappresentano il 59 per cento del campione mentre le "Medium" pesano circa il 27 e le "Small" il 14 per cento.

LOCALIZZAZIONE DELLA SEDE



In ultima analisi, mostriamo dove sono localizzati la sede e il core business delle aziende clienti. Il 45 per cento delle aziende è situato nel Nord Italia vicino a Milano, il 25 è presente a Roma, mentre il 30 per cento delle aziende del campione è dislocato uniformemente nel restante territorio nazionale.

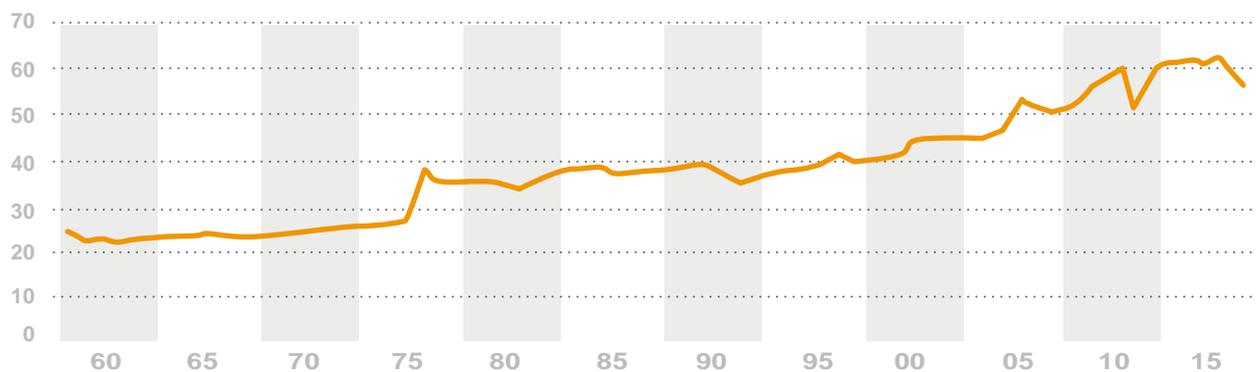
Il ciclo economico internazionale

A livello internazionale la **crescita rimane positiva, ma fragile** ed emergono segnali diffusi di debolezza. Come ormai accade da alcuni anni, le previsioni sugli indicatori di sviluppo e dei commerci internazionali vengono rivisti al ribasso durante l'anno e, quasi mai, le previsioni effettuate trovano riscontro nei consuntivi di fine anno.

La crescita del **commercio internazionale** che aveva favorito la ripresa, sembra essersi fermata. Dopo la discesa del 2008 e una pronta ripresa nei due anni successivi, nel 2015 sono emersi nuovamente segnali di contrazione del commercio internazionale. Rispetto al PIL mondiale, il commercio internazionale nel 2016 risulterà inferiore rispetto al 2008.

Il commercio internazionale ha ristagnato anche nei primi sei mesi del 2016. Secondo le ultime previsioni dell'OCSE la crescita del commercio mondiale quest'anno sarà pari al 2,1%, inferiore alla crescita del PIL (3,3%) e in ribasso rispetto a quanto stimato a inizio anno (3,6%). Sulla dinamica dei commerci mondiali hanno influito la contrazione delle importazioni cinesi, la recessione in Brasile e in Russia e la frenata degli scambi nelle economie avanzate, in particolare nell'area dell'Euro.

Nelle economie avanzate è proseguita una crescita moderata. Gli Stati Uniti viaggiano ad un tasso dell'1,6% annuo (in base alla crescita registrata nel primo semestre) ed emergono segnali di decelerazione nei consumi e di



Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Banca Mondiale, 2016

contrazione negli investimenti produttivi. In Giappone il PIL da segni leggermente positivi e cresce a un ritmo vicino allo 0,6%, nonostante siano ormai anni che la Banca Centrale giapponese inietta enormi quantità di denaro nel sistema.

Nei **Paesi Emergenti**, invece, **il ciclo congiunturale è debole** e si registra un aumento dei rischi al ribasso dell'economia e dei consumi. In Cina le misure di stimolo da parte del governo e dalla Banca centrale hanno, per il momento, frenato il rallentamento dell'attività economica che viaggia a tassi del 6,5%-6,7%. L'attuale debolezza risiede nel fatto che questi tassi di crescita sono sostenuti da importanti investimenti pubblici e dall'abbondante offerta di credito che ha stimolato la ripresa del comparto immobiliare. Nel mentre, l'attività manifatturiera e gli investimenti privati continuano a rallentare. In India la crescita si attesta intorno al 7% ed emergono segnali di rallentamento per i mesi a venire. La recessione è proseguita, invece, in Brasile e in Russia dove rispettivamente il PIL si è contratto del 5,4% e del 1,2%. La Russia ha

attenuato la contrazione grazie a un forte impulso verso la produzione di petrolio, diventando il primo paese al mondo con quasi 10,5 milioni di barili al giorno.

Dopo le misure espansive, senza precedenti nella storia, di tutte le più importanti banche centrali al mondo, FED (Federal Reserve americana), BCE (Banca Centrale Europea), BOJ (Banca del Giappone) e BOE (Banca del Regno Unito) l'esito del referendum inglese sull'uscita dal mercato unico europeo da parte della Gran Bretagna hanno spinto ad un atteggiamento ancora più prudente verso una interruzione degli stimoli economici straordinari coordinati e realizzati dalle banche centrali a livello mondiale.

Per l'aumento delle incertezze legate al caso Brexit e a fronte di dati meno favorevoli sull'occupazione osservati in maggio negli Stati Uniti la FED ha modificato l'orientamento monetario, prevedendo al massimo un innalzamento dei tassi entro il 2016 di 0,25 punti base, contro una previsione di aumento che pareva scontato di 50 punti base a marzo.

L'andamento economico dell'Eurozona

Nell'area Euro, come negli ultimi 3 anni, si registra un'**espansione dell'attività economia aggregata**, anche se a **tassi medi decisamente modesti**.

Il PIL è sostenuto in modo prevalente dalla domanda interna, che si conferma come il motore della ripresa, e nel corso del 2016 tornerà su livelli superiori a quelli registrati prima dell'avvio della crisi finanziaria.

La dinamica positiva risente del rafforzamento della spesa delle famiglie e si registra un aumento degli investimenti. L'interscambio con l'estero, invece, mostra segnali di ral-

lentamento con un modesto incremento delle esportazioni e un più marcato aumento delle importazioni, stimolate dalla crescita della domanda interna.

All'interno di **un quadro appena sufficientemente positivo emergono situazioni differenziate**. Il PIL ha accelerato in alcuni Paesi, mentre in altri ha registrato una stagnazione o, addirittura, una contrazione. In Germania la crescita nei primi due trimestri è stata rispettivamente dello 0,7% nel primo e dello 0,4% nel secondo, in Francia si è registrata una crescita dello 0,7% nel primo mentre

nel secondo trimestre si è registrata una contrazione dello 0,1%, in Italia il primo trimestre ha segnato una crescita dello 0,3% mentre si è registrata una stagnazione nel secondo, in Spagna la crescita è stata dello 0,8% sia nel primo che nel secondo trimestre. Nel breve termine i rischi rimangono elevati e il clima resta sfavorevole a causa del perdurare della debolezza della domanda proveniente dai Paesi emergenti, dalle tensioni geopolitiche che in alcuni casi si sono intensificate e dell'incertezza connessa con l'esito del referendum in Gran Bretagna.

La debolezza sul fronte della domanda interna, che è la vera cartina di tornasole per verificare lo stato di salute di un'economia, emerge dai dati sull'inflazione che pare ormai scomparsa dal sistema economico europeo, con alcuni Paesi in conclamata deflazione come la Spagna (-0,8%) e l'Italia (-0,2%).

In media l'Europa registra un'inflazione compresa tra lo 0% e lo 0,2%, mentre l'inflazione "di fondo" cioè quella al netto dei prodotti petroliferi, alcol e tabacchi, si attesta allo 0,9%, molto lontana dal 2% che è l'obiettivo della Banca Centrale Europea.

L'analisi dei panieri evidenzia come quasi il **30% dei beni** considerati per il calcolo dell'inflazione in Europa **mostri una dinamica deflattiva**, cioè di riduzione dei prezzi.

Questa **situazione è diventata critica**. Se come primo effetto la frenata dei prezzi aumenta il potere d'acquisto delle famiglie e gli effetti possono essere anche positivi, un prolungato periodo di bassa inflazione o deflazione, oltre ad aumentare il peso del debito pubblico, comprime i margini delle imprese che a loro volta tenderanno a comprimere i costi, compresi quelli del personale, per rimanere competitive sui mercati.

Si alimenta così il circolo vizioso dove la mancanza di domanda di beni e servizi deprime i consumi e le imprese

La situazione economica italiana

Dalla fine del 2014 l'economia italiana è tecnicamente uscita dalla recessione, che l'aveva caratterizzata nei tre anni precedenti. Tuttavia, la **crescita rimane asfittica e limitata ad alcuni settori economici e aree del Paese**. Come segnaliamo ormai da oltre due anni sia nei report trimestrali, che in occasione del BIZ Travel Forum, la ripresa economica per essere strutturale ha bisogno di un aumento significativo dei consumi interni privati che rappresentano il 60% del PIL e necessita di un allargamento a tutti i settori economici, dalla manifattura, ai servizi, al turismo, all'immobiliare. I segnali che emergono sono di leggera e debole ripresa, con continui "stop and go" per quanto riguarda i consumi, la produzione industriale manifatturiera, quella dei servizi, la crescita dell'export ecc. In questa situazione, nonostante siamo tecnicamente usciti dalla recessione, il prodotto interno lordo risulta ancora inferiore dell'8,5% rispetto al picco pre-crisi del 2008.

All'inizio del 2016 l'attività economica sembrava aver finalmente accelerato segnando un +0,3% nel primo trimestre, ma nel secondo trimestre si è registrata una crescita zero e ci siamo fermati nuovamente. Sono aumentati i rischi di vedere una situazione stagnante anche per la seconda parte dell'anno. Nei mesi invernali la crescita è stata sostenuta dalla ripresa della domanda nazionale che poi ha mostrato un indebolimento nel secondo trimestre. La crescita zero del secondo trimestre del PIL è il risultato di

cercano di ridurre i prezzi dei beni venduti e dei servizi offerti per mantenere le quote di mercato, innescando una pressione verso la riduzione dei costi dei salari e degli stipendi che si traduce, in ultima istanza, in una riduzione ulteriore della domanda.

L'Europa in questo circolo vizioso è già dentro, in parte se non ancora totalmente. Infatti, esistono pochi dubbi, ormai, sul fatto che la prosecuzione della debolezza economica europea sia la mancanza di consumi. Consumi che, ricordiamoci, rappresentano tra quelli privati e pubblici il 75%-80% del PIL europeo.

Nelle ultime riunioni la BCE ha confermato l'intenzione di mantenere i tassi ufficiali ai livelli molto bassi per un periodo che si estende oltre l'orizzonte del programma di acquisto di titoli, attualmente previsto in scadenza a marzo 2017. A inizio anno la BCE ha ampliato il programma di acquisto titoli a 80 miliardi di Euro al mese, ha azzerato il tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento dell'Eurosistema, ha ridotto a -0,4% il tasso di interesse sui depositi presso la BCE e ha dato avvio a 4 operazioni di prestiti alle banche a tassi superagevolati, anche negativi. Nel bollettino di luglio della BCE si evidenzia come gli acquisti di titoli del debito pubblico da parte della Banca Centrale hanno raggiunto i 900 miliardi di Euro, gli acquisti di obbligazioni bancarie hanno raggiunto i 184 miliardi di Euro, e altre operazioni di acquisto su strumenti quotati hanno raggiunto quasi 30 miliardi di Euro, per un totale di oltre 1.100 miliardi di Euro.

Queste misure straordinariamente espansive proseguiranno anche se emergono, nel tempo, preoccupazioni sulla possibilità da parte della BCE di riattivare il ciclo economico, se accanto a misure di ampliamento dell'offerta di moneta, non si accompagnano misure di stimolo della domanda. Quest'ultime spettano solamente ai Governi.

un aumento dello 0,1% della spesa delle famiglie, ma di una contrazione dello 0,3% delle spese della Pubblica amministrazione e una flessione dello 0,3% degli investimenti fissi lordi, determinata soprattutto dalla minor spesa delle imprese per i macchinari. Il PIL è stato anche frenato dalla flessione delle esportazioni che nei primi sei mesi hanno registrato una contrazione dell'1,2%,

Sul **fronte delle imprese** l'attività manifatturiera è lievemente diminuita nel secondo trimestre, mentre si è consolidata la ripresa nei servizi e sono emersi segnali di recupero nel settore edile. Gli **indicatori di fiducia delle imprese**, nonostante la Brexit, **si sono nel complesso mantenuti elevati**, attestandosi al valore di 100. Inferiore di circa 8 punti rispetto al valore dell'ottobre 2015, ma superiore di circa 20 punti rispetto ai valori di gennaio 2013. Dalle ultime rilevazioni disponibili è diminuita la quota di imprese italiane che si aspetta un incremento della domanda estera entro la fine del 2016 per i propri prodotti, soprattutto per l'effetto delle aumentate tensioni geopolitiche, mentre **non sembra più impattare lo stimolo sulla domanda legato alla discesa del prezzo del petrolio**.

Sul fronte degli investimenti, che rappresentano un tallone d'Achille per la ripresa economica, le imprese sembrano essere comunque reattive. Durante l'inverno si è registrata una ripresa degli investimenti (+0,2%) che hanno raggiunto

i livelli più elevati dal 2013. Poiché l'impulso principale è provenire dall'accelerazione della componente degli impianti e macchinari (+1,3%), un buon contributo è stato generato dall'avvio delle misure di stimolo agli acquisti di beni strumentali introdotte dalla legge di stabilità per il 2016.

Segnali di miglioramento emergono nel settore immobiliare. È proseguito l'aumento del numero di compravendite di abitazioni che ha segnato un aumento nel primo trimestre del 4,7% e nel secondo trimestre di un ulteriore 17,8% segnando il quinto rialzo consecutivo portandosi sui livelli più elevati degli ultimi quattro anni e mezzo. Nello stesso periodo i prezzi hanno continuato a scendere (-0,9%) così come sono scese le nuove costruzioni (-14,5%).

Sul fronte delle famiglie ha continuato a rafforzarsi la dinamica relativa ai consumi che vede un lento miglioramento dall'estate del 2013. Hanno avuto un impatto positivo il recupero del reddito disponibile e i segnali di miglioramento sul mercato del lavoro.

La fiducia resta complessivamente su livelli elevati e si attesta a 109,4 valore superiore di 25 punti al minimo del periodo luglio 2012 - gennaio 2013, ma inferiore rispetto ai valori di inizio anno quando l'indicatore raggiunge il valore di 118,7. Livelli comunque elevati di fiducia, nonostante il contesto economico non brillante, derivano da un giudizio positivo dei consumatori relativamente al proprio bilancio familiare.

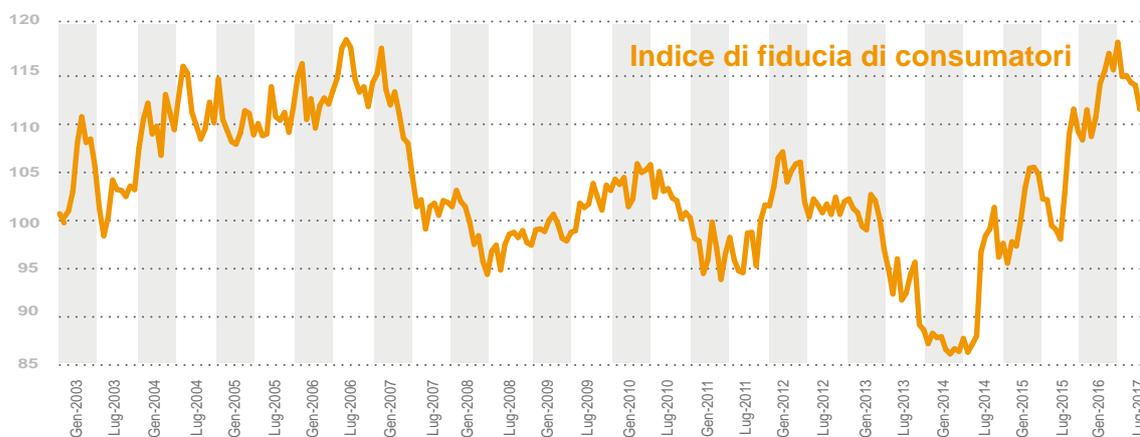
È sceso al 62% il debito delle famiglie italiane (vs i 62,4%

registrato alla fine del 2015), in rapporto al reddito disponibile, mantenendosi inferiore a quello medio dell'area dell'euro che si attesta al 95%

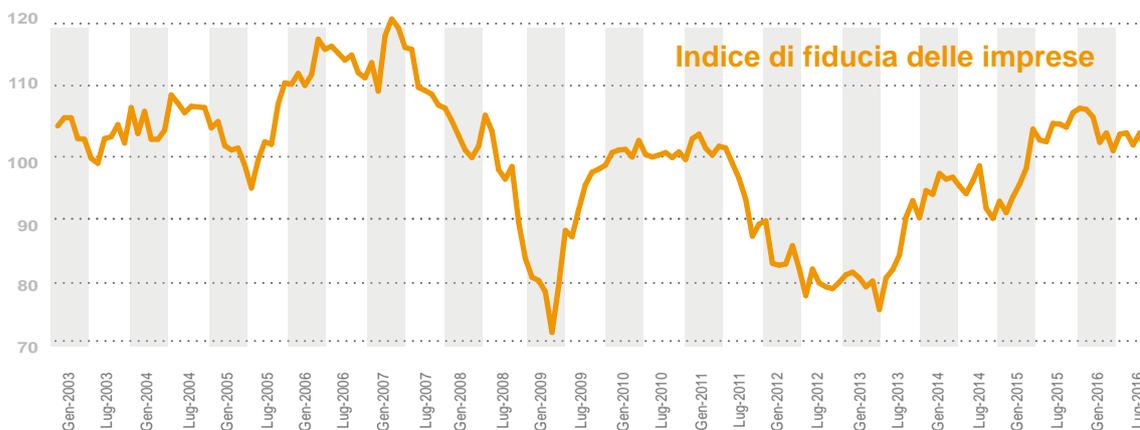
Gli effetti dell'esito del referendum del Regno Unito per l'Italia sembrano contenuti.

Non si sono registrate particolari tensioni sugli spread, grazie alla buona guardia della BCE, e anche sul fronte commerciale la nostra esposizione nei confronti del Regno Unito è di gran lunga inferiore a quella di Germania e Francia e di Paesi del Nord Europa come Olanda e Belgio. L'Italia esporta nel Regno Unito circa 27 miliardi di dollari, un quarto della Germania che esporta in UK quasi 100 miliardi di dollari. Anche Francia con 40 miliardi di dollari, Olanda con 55 miliardi di dollari e Belgio con 34 miliardi di dollari esportano in UK più dell'Italia. Ancora maggiore è il differenziale in termini di surplus commerciale: l'Italia genera 12 miliardi di dollari di attivo commerciale verso UK, contro i 50 miliardi di dollari della Germania.

Infine, a fronte dei continui e massicci interventi sulla liquidità da parte della BCE, a fine giugno 2016 l'Eurosistema aveva acquistato titoli pubblici italiani per 144 miliardi di Euro con vita media residua di 9,3 anni, il tasso medio sui prestiti alle imprese è ulteriormente diminuito e si è attestato all'1,8% azzerando lo spread con il costo del credito dell'area Euro. Anche il costo dei prestiti alle famiglie ha registrato una contrazione, riducendo a soli 20 punti il differenziale con il costo dei prestiti nell'area Euro: i mutui si attestano al 2,5% a tasso fisso e all'1,8% a tasso variabile.



Indice di fiducia delle consumatori
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a luglio 2016



Indice di fiducia delle imprese
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a luglio 2016

Le previsioni per il 2017

L'OCSE stima una **crescita del PIL mondiale al 3% quest'anno**, contro una previsione del 3,6% elaborata a fine 2015. La crescita rimane in linea con quanto registrato nel 2015 quando il PIL mondiale è cresciuto del 3,1%. Per il **2017**, invece, le stime indicano una crescita **del 3,3%**.

A livello complessivo la crescita rimane modesta e sembra non incidere più l'effetto positivo che, storicamente, alcuni elementi hanno avuto a favore della crescita: prezzo del petrolio oggi molto basso; tassi di interesse che sono in molti Paesi ai minimi storici; rilevanti interventi di stimolo da parte delle Banche Centrali a livello internazionale.

In Europa le stime per quest'anno indicano una crescita dell'1,5%, che consolida i valori positivi del 2015 ma, come evidenziato in precedenza, permangono rischi

al ribasso e, soprattutto, non si registra una crescita omogenea tra gli Stati Membri e tra i settori economici. Nel 2017 è prevista una crescita dell'1,4%, leggermente inferiore ai valori attuali.

La Spagna è il paese che, con tutta probabilità, metterà a segno la crescita maggiore pari al 2,8% quest'anno e all'1,9% il prossimo. La Germania si stima cresca dell'1,6% quest'anno e dell'1,3% nel 2017.

Per la Francia si prevede una crescita dell'1,4% nel 2016 e dell'1,3% nel 2017. Sul Regno Unito le previsioni rimangono molto aleatorie fino a che il nuovo Governo non attiverà l'articolo per 50 del Trattato di Lisbona. Per l'Italia l'anno dovrebbe chiudersi con una crescita vicino all'1%.

	Italia		Germania		Francia		Spagna		Eurozona		Regno Unito	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Bank of America Merrill Lynch	1,0	1,0	1,5	1,0	1,5	0,9	2,8	1,7	1,5	1,1	1,5	0,2
BNP Paribas	0,9	0,3	1,5	1,1	1,3	1,0	2,9	1,6	1,5	1,0	1,6	0,7
Commerzbank	1,0	1,0	1,5	1,3	1,4	1,3	2,9	2,5	1,5	1,5	1,2	0,5
Deutsche Bank	0,9	0,4	1,7	1,3	1,5	1,3	2,8	1,7	1,6	1,1	1,7	0,9
European Central Bank	1,1	1,2	1,6	1,6	1,4	1,5	2,7	2,3	1,6	1,7	-	-
European Commission	1,1	1,3	1,6	1,6	1,3	1,7	2,6	2,5	1,6	1,8	1,8	1,9
HSBC Bank	0,8	0,7	1,4	1,2	1,3	1,0	2,9	1,7	1,4	1,0	1,5	0,7
IMF	1,0	1,1	1,5	1,6	1,1	1,3	2,6	2,3	1,5	1,6	1,2	2,2
Intesa Sanpaolo	1,2	1,4	1,7	1,6	1,5	1,7	2,8	1,6	1,7	1,6	-	-
Morgan Stanley	0,8	0,7	1,5	1,0	1,3	0,9	2,7	1,5	1,3	1,0	1,2	0,5
OECD	1,0	1,4	1,6	1,7	1,4	1,5	2,8	2,3	1,6	1,7	1,7	2,0
UBS Investment Bank	0,9	0,9	1,4	1,1	1,4	1,4	2,8	1,9	1,5	1,3	1,3	0,5
UniCredit Group	0,9	0,6	1,7	0,9	1,4	0,9	2,7	1,7	1,6	1,0	1,5	0,0
Media	1,0	0,9	1,6	1,3	1,4	1,3	2,8	1,9	1,5	1,4	1,5	0,9

Previsioni 2016 e 2017 dell'andamento del PIL nell'area Euro e nei suoi principali Paesi e nel Regno Unito
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a ottobre 2016

Fuori dall'Europa per il secondo anno consecutivo il primato della crescita va all'India la cui crescita è prevista al 7,5% nel 2017.

La Cina dovrebbe proseguire il cammino, graduale, che porterà la sua economia a tassi di crescita sostenibili. Per il 2017 il dragone è previsto crescere del 6,3%.

Preoccupa sempre la capacità di gestione del Governo cinese che sta cercando di traghettare un'economia basata sull'export a un'economia basata più sui consumi interni, e quindi più sostenibile in futuro.

Non è un'operazione semplice, dato che il modello di sviluppo che ha permesso alla Cina di crescere si è basato sull'esportazione e su bassi costi di produzione.

Il Brasile anche quest'anno segnerà una contrazione economica superiore al 3%, nonostante a fine 2015 le aspettative erano di una ripresa intorno all'1%.

La discesa dei prezzi delle materie prime non ha aiutato l'economia brasiliana che fatica, in ogni caso, a rimanere competitiva sui mercati. Le previsioni per il 2017 indicano una leggera ripresa, anche se è opportuno verificare in futuro mese dopo mese gli avvenimenti politici ed economici per capire quale strada potrà intraprendere il Brasile.

La Russia, invece, dopo aver subito le sanzioni e il contemporaneo calo del prezzo del petrolio che ha impattato negativamente sull'economia ha reagito meglio del previsto e si sta rialzando dalla recessione che l'aveva colpita nel 2015.

Per il 2016 la contrazione rimane nell'ordine dell'1%, mentre le stime per il 2017 indicano un ritorno alla crescita nell'ordine dell'1,2%.

La Russia è riuscita, in parte, a contenere gli effetti negativi derivanti dalla caduta del prezzo del petrolio, aumentando la produzione dello stesso e diventando con 10,5 milioni di barili di petrolio estratti ogni giorno, il più grande produttore mondiale, davanti all'Arabia Saudita.

La Turchia è risultata meno esposta alla volatilità delle materie prime, anche se alcune preoccupazioni sono emerse nel corso dell'anno sulla stabilità governativa. Ad oggi, comunque, dalle stime internazionali sembra uno dei Paesi con maggiore potenziale di crescita.

Il Giappone è uscito dalla recessione e stagnazione, anche (e soprattutto) a fronte degli stimoli economici continui e massicci da parte della propria Banca Centrale, ma la crescita rimane asfittica e da zero virgola.

In sintesi, le previsioni per il 2017 indicano una prospettiva di crescita economica, anche se non particolarmente robusta e con aumentati rischi al ribasso.

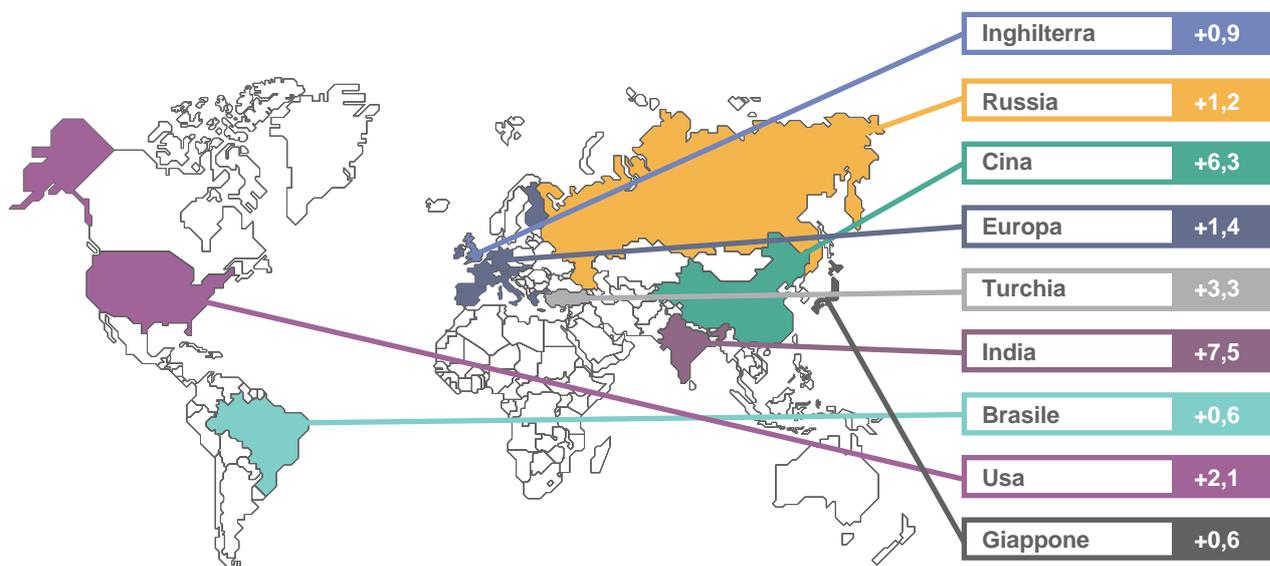
L'Europa e il Giappone sono in stagnazione o modesta crescita da anni, la Cina, che cresce al 6,3%, sta gestendo con difficoltà una fase di rallentamento economica, gli emergenti hanno subito lo shock del prezzo del petrolio di cui sono esportatori e hanno gravi problemi interni di competitività. In questo quadro, rimane solo una grande economia che, seppur con tutte le cautele del caso, tiene

il passo ed è quella degli Stati Uniti. Ma l'America da sola non ha più la forza, come 20 anni fa, di trainare l'economia mondiale e la Federal Reserve dopo aver annunciato a fine 2015 un cambiamento di politica monetaria, indicando un aumento di circa 100 punti base del tasso di interesse, è stata costretta a bloccare la sua azione per tutto il 2016, preoccupata che in un contesto di debolezza internazionale un rialzo dei tassi avrebbe danneggiato l'economia USA.

	USA		Giappone		Cina		Brasile		Russia		Turchia		India	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Asian Development Bank	2,3	2,5	0,6	0,5	6,5	6,3	-	-	-	-	-	-	7,4	7,8
Bank of America Merrill Lynch	1,5	2,1	0,6	0,9	6,4	6,5	-3,5	1,5	-0,5	1,1	3,7	3,7	7,7	8,3
Bank of China	2,0	-	0,5	-	6,7	-	-3,0	-	-1,0	-	3,0	-	7,5	-
BNP Paribas	1,5	1,6	0,4	0,1	6,6	6,3	-3,0	2,0	0,0	2,2	2,7	3,0	7,6	8,2
Commerzbank	1,8	2,2	0,5	0,5	6,3	5,8	-3,6	0,3	-1,0	1,3	-	-	7,0	6,1
Deutsche Bank	1,5	1,7	0,2	1,1	6,6	6,5	-3,2	1,0	-	-	4,0	3,8	7,5	7,6
European Commission	2,3	2,2	0,8	0,4	6,5	6,2	-3,7	0,3	-1,9	0,5	3,5	3,7	7,4	7,4
HSBC Bank	1,8	1,9	0,6	0,8	6,7	6,5	-3,3	1,0	0,0	1,5	2,9	2,3	7,4	7,2
IMF	2,4	2,5	0,5	-0,1	6,5	6,2	-3,8	0,0	-1,8	0,8	3,8	3,4	7,5	7,5
Intesa Sanpaolo	1,9	2,3	0,3	0,5	6,3	6,1	-	-	-	-	-	-	7,5	7,5
Morgan Stanley	1,7	1,5	0,2	0,8	6,4	6,2	-3,6	0,9	-0,6	1,4	3,3	3,1	7,7	7,8
OECD	1,8	2,2	0,7	0,4	6,5	6,2	-4,3	-1,7	-1,7	0,5	3,9	3,7	7,4	7,5
UBS Investment Bank	1,7	2,3	0,5	1,1	6,6	6,3	-3,5	0,8	-0,6	1,5	4,0	3,5	7,4	7,6
UniCredit Group	1,9	2,0	0,6	0,7	6,5	6,2	-	-	-1,8	1,1	3,6	3,0	-	-
Media	1,9	2,1	0,5	0,6	6,5	6,3	-3,5	0,6	-1,0	1,2	3,5	3,3	7,5	7,5

Previsioni 2015 e 2016 dell'andamento del PIL nelle principali economie extra-EU
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a ottobre 2015

In sintesi, ad un generale rallentamento dei BRIC, ad eccezione dell'India, l'economia dovrebbe acquisire ulteriore forza in USA, Europa e Giappone.



Previsioni 2017 dell'andamento del PIL nelle principali economie mondiali
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a ottobre 2016

UVET Travel Index: stime di chiusura al 3° trimestre del 2016

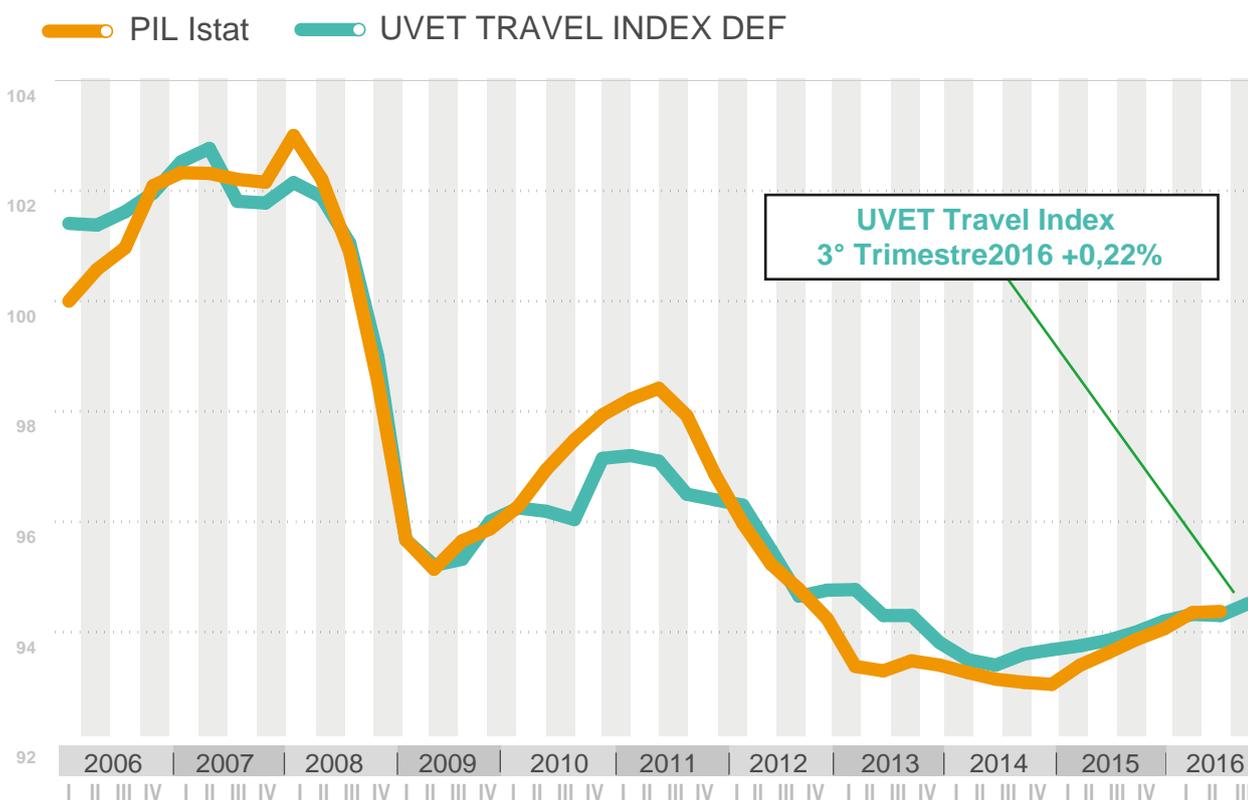
La doccia fredda del secondo trimestre ha sorpreso gli operatori e analisti di mercato. Il PIL è risultato fermo allo 0%, anche se sono state viste al rialzo le stime del PIL dei precedenti trimestri. In particolare, nel 2014 il PIL è aumentato di quasi mezzo punto percentuale, passando da -0,3% a + 0,1% nell'ultima revisione avvenuta a quasi 2 anni di distanza.

Le prospettive per i prossimi mesi sono incerte e non si prevedono, ad oggi, accelerazioni entro la fine dell'anno. Importante sarebbe mantenere il ritmo di crescita, da zero virgola, ma positivo degli ultimi 6/7 trimestri.

La nostra stima sul PIL per il terzo trimestre dell'anno è stata formulata, come di consueto, considerando la forte capacità esplicativa e predittiva contenuta nelle statistiche sui viaggi d'affari, e sulla base dei dati consuntivi fino a settembre 2016 sul *Business Travel Managed*, forniti da UVET, che dispone di un patrimonio informativo unico e distintivo nel panorama italiano.

La stima dell'UVET Travel Index per il terzo trimestre del 2016 indica **un aumento dello 0,22%** del PIL su base congiunturale, cioè rispetto al secondo trimestre del 2016.

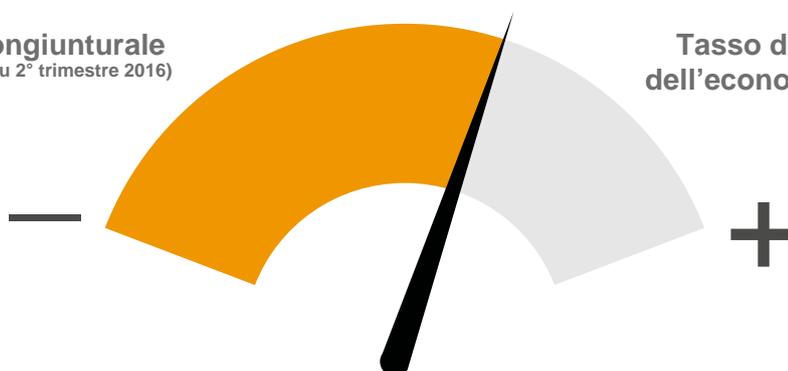
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UVET



L'UVET Travel Index, come emerge dal grafico precedente, fin dalla sua prima elaborazione, che risale a fine 2012, ha evidenziato una elevata correlazione con il Prodotto Interno Lordo italiano¹.

+0,22 PIL congiunturale
(3° trimestre 2016 su 2° trimestre 2016)

Tasso di Crescita dell'economia italiana



¹ Come nota metodologica statistica, si segnala che i test econometrici sui modelli elaborati a partire dalle serie storiche sui dato dei viaggi d'affari, nel periodo gennaio 2006 – settembre 2016, presentano elevati livello di significatività statistica: l'indicatore (R2) che misura la bontà del modello di regressione elaborato presenta un valore di 0,93, molto alto, considerando che il massimo è 1, e in altre parole significa che il 93% della variazione del PIL italiano può essere spiegata dal modello costruito che si basa sul database dei viaggi d'affari di UVET. Nella formulazione delle stime di settembre abbiamo utilizzato il nuovo metodo di destagionalizzazione dei dati X-13 del Census Bureau USA

La stima di chiusura del 2016

La **stima di chiusura del 2016 dell'UVET Travel Index** indica un'espansione dell'attività economica aggregata che si attesta al **+0,9%**.

Ciò implica una crescita su base congiunturale di circa lo 0,2% anche per il terzo e il quarto trimestre dell'anno. Queste previsioni sono ragionevoli, ma soggette ad alcuni fattori di incertezza, oltre che di carattere generale come l'incertezza economica e geo-politica mondiale, anche specifica per l'Italia. L'esito del referendum sulla riforma costituzionale potrebbe incidere, in modo significativo, sulla percezione degli investitori esteri sull'Italia e sui flussi

di capitali in entrata e in uscita dal Paese.

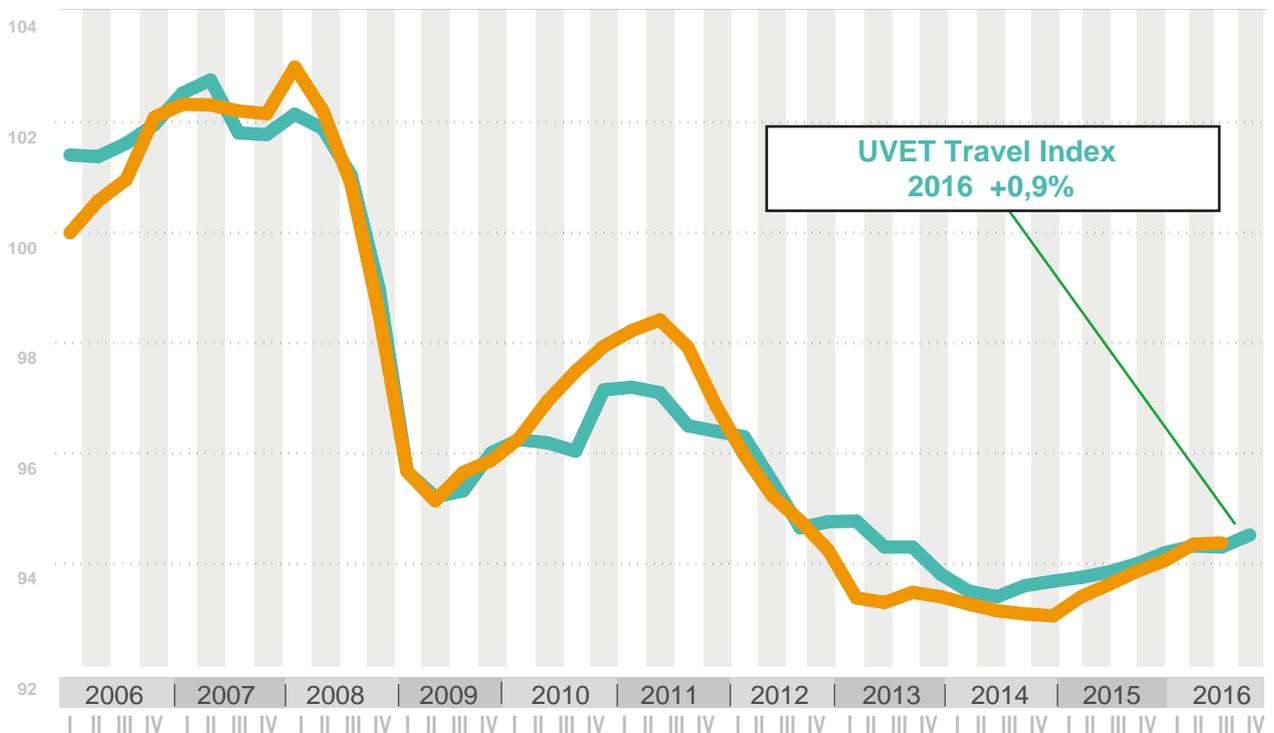
L'anno scorso in questo periodo l'economia italiana viaggiava con un impulso tendenziale alla crescita dell'1,5% circa. Infatti, nonostante l'anno si chiuse con +0,8%, la crescita su base congiunturale trimestrale che si registrava a fine anno sfiorava lo 0,4%.

Le stime di chiusura dell'anno si basano su dati consuntivi del settore *Business Travel Managed* a settembre 2016 e di previsioni degli stessi dei mesi di novembre e dicembre del 2016. Pertanto, con riferimento all'ultimo trimestre dell'anno l'incertezza nelle stime aumenta.

 PIL Istat

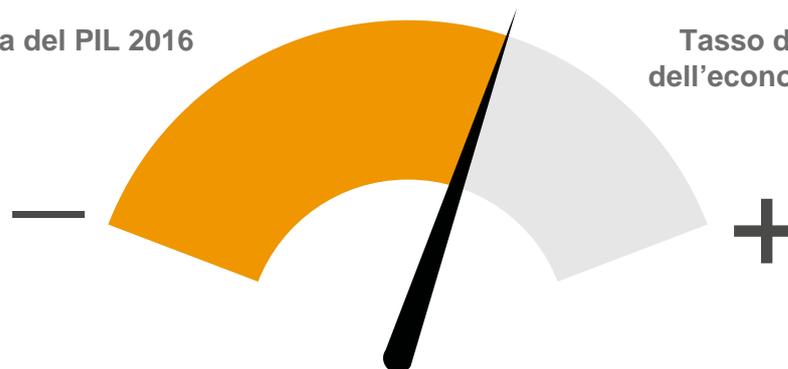
 UVET TRAVEL INDEX DEF

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UVET



+0,9% crescita del PIL 2016

Tasso di Crescita dell'economia italiana



Previsioni per l'anno 2017

L'UVET Travel Index per il 2017 indica una crescita del PIL dello 0,8%. Tale previsione è effettuata applicando il modello econometrico che si è dimostrato affidabile e consistente su un orizzonte temporale di 10 anni, e utilizzando come input le stime di andamento del *Business Travel Managed* di UVET per il 2017.

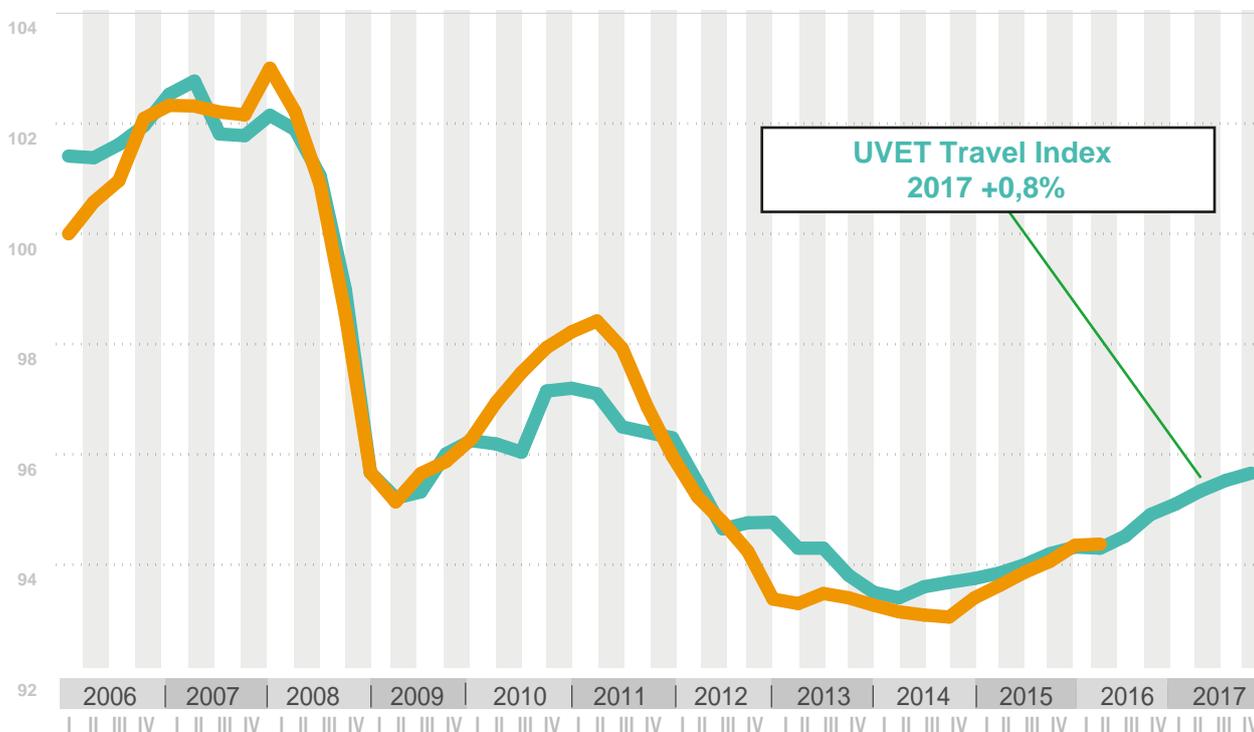
Anche se il modello statistico-econometrico di stima, da noi elaborato e che ci consente di effettuare le previsioni trimestrali, si basa sulla riconosciuta affidabilità dei dati

consuntivi di UVET di evidenziare "in tempo reale" l'andamento dell'economia dell'Italia. In tal senso, sulla base della storica capacità di UVET di prevedere, entro margini di errori accettabili, le dinamiche del proprio settore, abbiamo utilizzato il modello statistico-econometrico anche per stimare la dinamica del PIL nel 2017. Nel grafico sottostante si presenta la serie storica del PIL italiano e dell'UVET Travel Index dal gennaio del 2006 e la stima di quest'ultimo fino a fine 2017.

—●— PIL Istat

—●— UVET TRAVEL INDEX DEF

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UVET



La stima non indica una crescita brillante e non si discosta dal tasso di crescita registrato nel 2015 (+0,8%) e da quello stimato dall'UVET Travel Index per il 2016 (+0,9%).

+0,8% PIL 2017

Tasso di Crescita dell'economia italiana

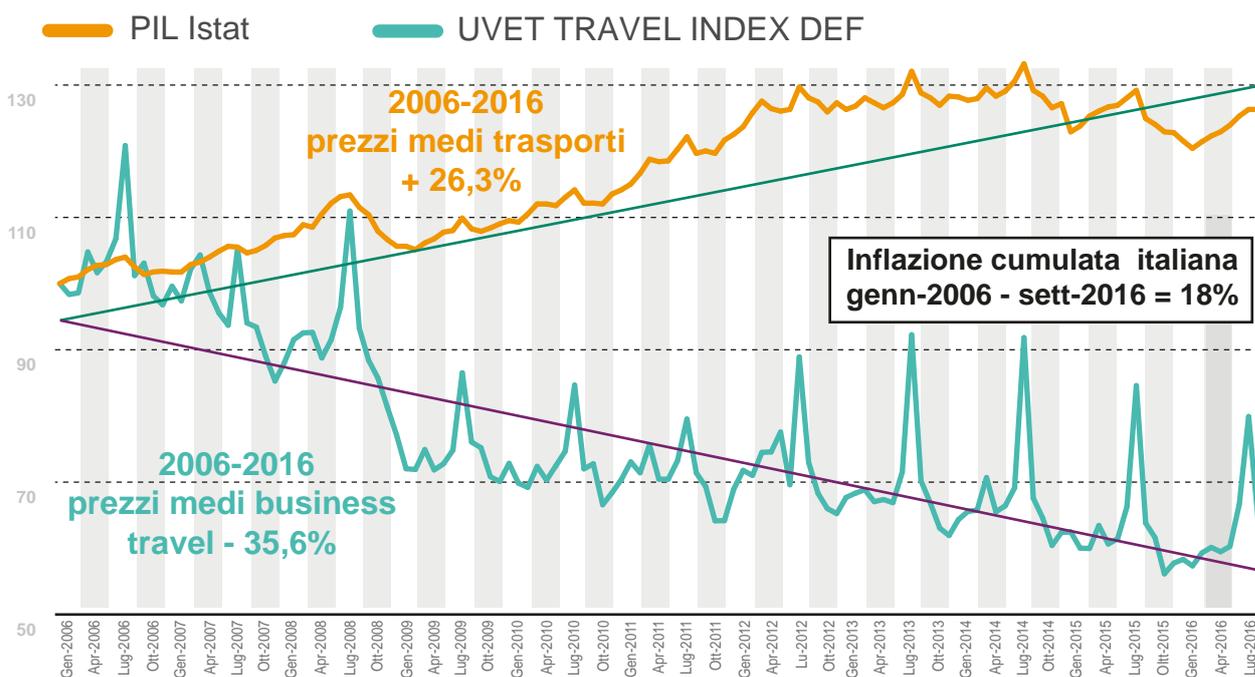


L'efficienza generata dal settore del Business Travel Managed

Da oltre 10 anni il *Business Travel Managed* genera efficienza nel sistema economico, con elevati risparmi per le imprese relativamente ai costi di viaggio del personale. L'analisi dei dati è chiara e semplice. Il *Business Travel Managed* si è caratterizzato per essere un settore con un livello di efficienza crescente nel tempo e che consente una compressione graduale e costante dei prezzi. Anche durante il 2016 ad una riduzione dei prezzi medi di viaggio rilevati nel *Business Travel Managed*, è corrisposto un aumento dei volumi, quindi dei viaggi venduti.

Queste caratteristiche sono importanti perché il **Business Travel Managed genera risparmi per le imprese del Paese, crea efficienza e competitività a servizio dell'intero sistema economico.**

Tra gennaio 2006 e settembre 2016, a fronte di un incremento dei prezzi nel settore trasporti del 26,3%, la dinamica dei prezzi nel *Business Travel Managed* ha registrato una contrazione del 35,6%. A livello complessivo l'incremento medio dei prezzi nel sistema economico, cioè l'inflazione, è stato del 18%.



Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati ISTAT e Gruppo UVET, 2016

L'efficienza generata nel sistema economico e misurata in termini di minori costi per i viaggi può essere costata sintetizzata: a parità di caratteristiche e condizioni, un viaggio venduto all'interno del *Business Travel Managed* che costava 100 Euro nel 2006, oggi costa 64,4 Euro, mentre se avesse seguito la media dei prezzi dell'intero settore dei trasporti complessivamente considerato, sarebbe dovuto costare 126,3 Euro, circa il doppio.

Dagli spunti emersi nel corso degli ultimi anni e al fine di rendere l'analisi più granulare, quest'anno presentiamo gli indicatori di risparmio/efficienza del *Business Travel Managed* con riferimento al trasporto aereo e al trasporto ferroviario.

Negli ultimi 5 anni il *Business Travel Managed* ha **prodotto un risparmio medio annuo del 3% nel settore aereo.**

In questo caso il risparmio si realizza quasi interamente (3%) nel fatto che la crescita dei prezzi nel settore aereo non si è riflessa nel *Business Travel Managed* che, invece, ha registrato una variazione mediamente nulla negli ultimi 5 anni.

Con riferimento al **trasporto ferroviario**, sempre negli ultimi 5 anni, i numeri evidenziano come il *Business Travel Managed* abbia prodotto **un risparmio medio annuo del 10,9%** così scomponibile: 10,2% è il risparmio medio annuo creato direttamente nel *Business Travel Managed* attraverso la riduzione dei prezzi a parità di servizio; 0,7% è il risparmio che deriva dalla crescita dei prezzi nel settore dei trasporti che non si è riflessa nel *Business Travel Managed*.

3% risparmio medio annuo del business travel nel trasporto aereo



Efficienza generata dal Business Travel Managed ultimi 5 anni - trasporto aereo

10,9 risparmio medio annuo del business travel nel trasporto ferroviario



Efficienza generata dal Business Travel Managed ultimi 5 anni - trasporto ferroviario

Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati ISTAT e Gruppo UVET

L'Italia nel quadro del commercio internazionale

L'Italia è uno dei principali Paesi esportatori a livello globale: nel 2015 ha esportato merci per un **valore totale di 414 miliardi di Euro**, pari al 2,8% di tutte le esportazioni a livello mondiale, classificandosi al 10° posto dietro a Cina, Stati Uniti, Germania, Giappone, Paesi Bassi, Corea del Sud, Hong Kong, Francia e Regno Unito¹.

Considerando le economie avanzate, l'Italia appartiene a quel ristretto gruppo di Paesi che, durante la globalizzazione, hanno conservato maggiori quote di mercato a livello internazionale. Dopo l'irruzione della Cina e dei Paesi BRICS² nel mercato mondiale, l'Italia è riuscita a mantenere il 76% delle quote di *export* rispetto al 2000: una *performance* non paragonabile a quella della Germania (89%), ma migliore rispetto agli Stati Uniti, che hanno subito una riduzione al 73%, al Regno Unito (57%), alla Francia (61%), al Canada (60%) e al Giappone (50%).

La dinamica registrata dall'*export* nel corso del 2015, evidenzia il contributo decisivo che il "*made in Italy*" fornisce alla ricchezza nazionale. Soprattutto nell'ultimo quinquennio, le esportazioni hanno sostenuto gran parte

dell'economia e delle imprese italiane, appesantite dalla recente crisi economico-finanziaria³.

Analizzando l'andamento degli scambi commerciali con l'estero nel corso del 2015 (ultimo dato annuale disponibile), emergono tre considerazioni:

- l'*export* italiano nel mondo è **cresciuto del 4%** rispetto al 2014, il valore più elevato dal 2011;
- il saldo commerciale ha registrato un attivo di **45,2 miliardi di Euro**, il più alto degli ultimi 15 anni, e il terzo più alto tra i paesi dell'Unione Europea (dietro a Germania e Paesi Bassi);
- il *surplus* della bilancia commerciale italiana è continuato a migliorare, seppur in modo meno consistente rispetto agli anni precedenti. Si tratta di un segnale positivo, in quanto rivela che, nonostante la complessa situazione economica e politica mondiale, l'Italia mantiene il *trend* positivo delle esportazioni, mentre il rallentamento del ritmo di crescita nel *surplus* della bilancia commerciale è un segnale della ripresa delle importazioni (+3,4% rispetto al 2014), che evidenzia un aumento della domanda interna.

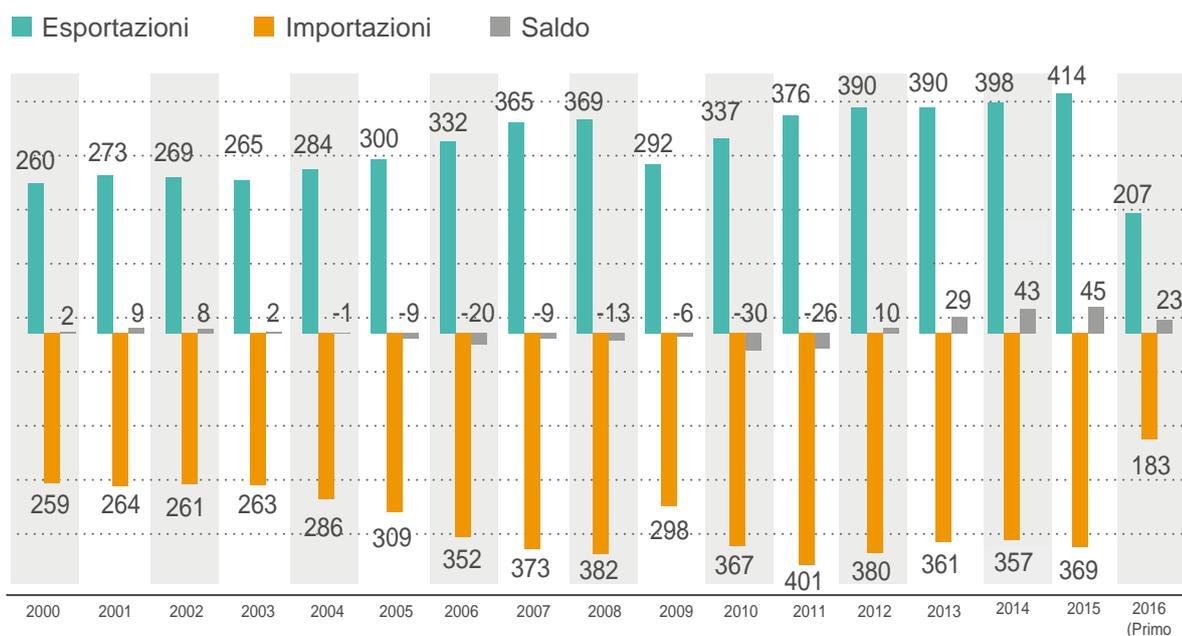


Figura 1. Esportazioni, importazioni e saldo commerciale dell'Italia (miliardi di Euro, 2000 – 2016 – 1° semestre).

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2016

Nel complesso, le esportazioni italiane sono cresciute ad un **tasso annuo composto del 3,2% tra il 2000 e il 2015** e il crescente grado di apertura dell'economia italiana ha consentito, da un lato, di sfruttare il vantaggio dell'aumentato gradimento dei prodotti "*made in Italy*" in una platea sempre più ampia di mercati, dall'altro di cogliere le opportunità dei vantaggi comparati della produzione, vista la crescente frammentazione della

catena del valore.

Sono soprattutto le economie avanzate, caratterizzate da una crescente sofisticazione dei gusti e con un potere di spesa maggiore, a richiedere ed apprezzare le eccellenze italiane⁴. Guardando ai primi 10 Paesi di destinazione delle esportazioni, emerge infatti che i mercati delle economie avanzate sono lo sbocco principale delle esportazioni italiane, a cui si aggiungono Cina e Turchia.

¹ Nel 2014, l'Italia si classificava 8° per merci esportate, dietro a Cina, Stati Uniti, Germania, Giappone, Paesi Bassi, Francia e Corea del Sud, con una quota di mercato pari al 2,8%.

² Brasile, Russia, India, Cina e Sud Africa.

³ Le esportazioni, in percentuale sul PIL, sono cresciute con un trend costante dal 27,1% nel 2011 al 30,2% nel 2015 (per il 2016 e il 2017 si stimano valori pari al 29,7% e 31,2%, rispettivamente), a conferma della forte propensione alle esportazioni delle imprese italiane e della crescente importanza che il commercio con l'estero ricopre nell'economia nazionale.

⁴ Le esportazioni italiane si attestano su una fascia di prezzo medio-alto, segnale della riconosciuta qualità degli stessi. Nel corso del 2015, si è registrato un aumento dei valori medi unitari pari al 1,9%. Gli aumenti dei prezzi si sono verificati in maniera più rilevante per quei paesi che hanno svalutato le proprie valute (soprattutto paesi emergenti dell'Asia e dell'America centro-meridionale); anche in America settentrionale si è verificato un apprezzamento delle merci italiane del 10%.

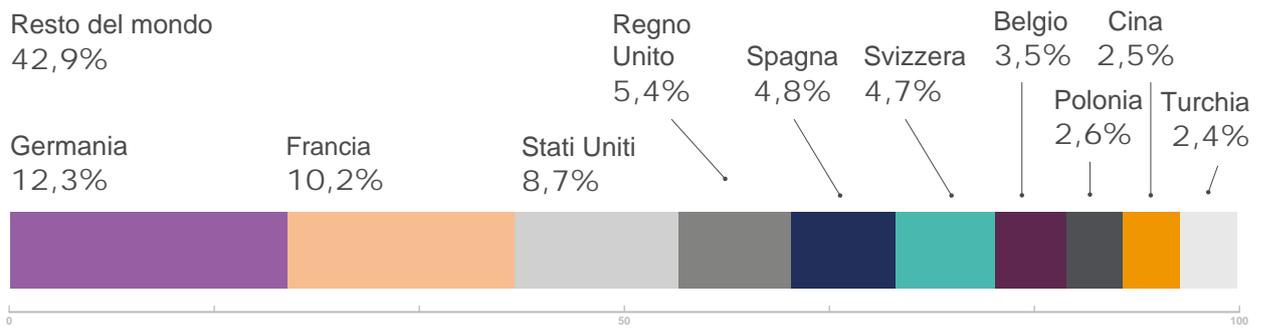


Figura 2. I primi 10 Paesi di destinazione delle esportazioni italiane (% sulle esportazioni totali, 2015).
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati UNCTAD, 2016

Nel 2015, i mercati più dinamici per l'*export* sono gli Stati Uniti (+20,9%), il Belgio (+10,6%), l'India (+10,3%) e la Spagna (+10,1%), mentre si registra una marcata flessione delle esportazioni verso la Russia (-25,2%). Un contributo rilevante al saldo commerciale attivo di 45,2 miliardi di Euro è stato fornito dall'incremento del saldo manifatturiero che, da solo, vale **più di 100 miliardi di dollari** (secondo avanzo commerciale manifatturiero all'interno dell'Unione Europea, dopo la Germania). A livello settoriale, le prime **10 attività economiche in Italia per valore dell'export sono nel settore manifatturiero**, che nel complesso ha

esportato merci per un valore complessivo di 397 miliardi nel 2015. Tra questi, spicca in testa alla classifica il settore dei macchinari ed apparecchi meccanici (76 miliardi di Euro di *export*) che include le macchine industriali di impiego generale e le macchine industriali specializzate. Si tratta di un settore caratterizzato da forti investimenti tecnologici e altamente innovativo, un elemento che contraddistingue tutti i principali settori per esportazioni, non solo quelli *high-tech* (chimico, farmaceutico, mezzi di trasporto), ma anche quelli più tradizionali, che stanno rivedendo la filiera tradizionale (tessile, alimentare, ecc.).

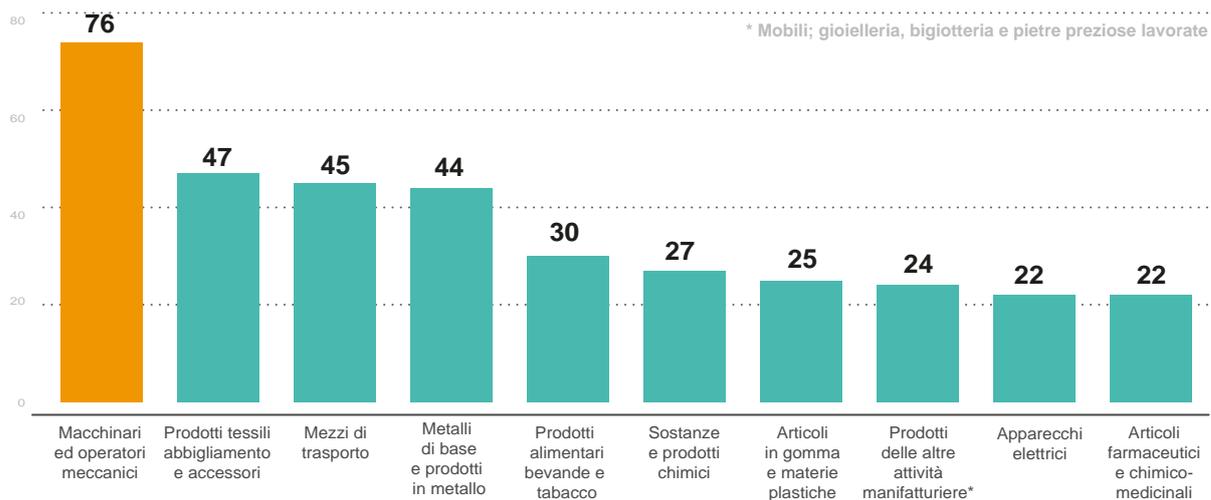


Figura 3. I primi 10 settori ATECO 2007 per scambio con l'estero (valori in miliardi di Euro, 2015).
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2016

L'analisi settoriale delle esportazioni italiane per area geografica

Una analisi più approfondita delle esportazioni italiane per area geografica e settore merceologico permette di evidenziare alcuni trend d'interesse per le imprese esportatrici. Il primo confronto riguarda le esportazioni italiane dirette verso i Paesi dell'Unione Europea (UE-28) e gli Stati Uniti, due tra le aree economiche più sviluppate e interessanti per le imprese esportatrici italiane. I Paesi dell'Unione Europea, verso cui l'Italia ha esportato **oltre 227 miliardi di Euro nel 2015 (il 54,8% di tutte le esportazioni italiane)**, registrano alti tassi di crescita (ad eccezione del settore dei metalli di base e prodotti in metallo) e valori assoluti superiori a tutte le altre economie considerate. Il primo settore italiano per esportazioni verso i Paesi dell'UE-28, macchinari ed apparecchiature, arriva a segnare 33,2 miliardi di Euro di prodotti esportati,

superiore all'8% di tutte le esportazioni italiane, seguito dai metalli di base e prodotti in metallo, con 27,3 miliardi di Euro di merci esportate. Il terzo settore industriale per *export* verso l'UE-28 nel 2015 è quello dei mezzi di trasporto, salito di una posizione rispetto alla classifica del 2014, passando da 23 a 25,3 miliardi di Euro. Rimane invece sostanzialmente invariato l'*export* del settore tessile (24 miliardi di Euro nel 2014, 24,5 nel 2015), mentre le aziende produttrici di alimenti, bevande e tabacco registrano un aumento delle esportazioni di 1 miliardo di Euro rispetto al 2014.

Gli Stati Uniti, pur presentando un valore totale di esportazioni di quasi 36 miliardi di Euro (l'8,7% del totale italiano, +21% rispetto al 2014), **mostrano tassi di crescita che superano, in 4 dei 5 settori analizzati,**

* Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2016.

	settore	Esportazioni (Mld euro2015)	CAGR (2013-2015)
UE-28	1 Macchinari ed apparecchi meccanici	33,2	5,80%
	2 Metalli di base e prodotti in metallo esclusi macchine e impianti	27,3	-0,03%
	3 Mezzi di trasporto	25,3	8,86%
	4 Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	24,5	3,46%
	5 Prodotti alimentari, bevande e tabacco	19,1	4,18%
USA	1 Mezzi di trasporto	7,7	27,07%
	2 Macchinari ed apparecchi meccanici	7,0	14,40%
	3 Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	4,0	13,32%
	4 Prodotti alimentari, bevande e tabacco	3,5	12,49%
	5 Metalli di base e prodotti in metallo esclusi macchine e impianti	2,7	9,39%

Figura 4. I primi 5 settori delle esportazioni italiane verso i Paesi UE-28 e gli Stati Uniti (miliardi di Euro e tasso annuo di crescita composto-CAGR, 2015). Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2016

il 10% all'anno nel periodo 2013 - 2015. Sicuramente le dinamiche che hanno interessato il tasso di cambio Euro-Dollaro negli ultimi due anni hanno favorito questa espansione, ma rimane comunque innegabile il potenziale che la prima economia del mondo rappresenta per le imprese esportatrici italiane. Lo stesso tipo di esercizio è stato replicato per i Paesi BRICS. È interessante osservare come il rallentamento delle esportazioni verso alcuni di questi paesi (-31% in Brasile, -25% in Russia, rispetto al 2014) sia stato bilanciato da una crescita dell'export verso altre economie emergenti (+10% in India, +1% in Sud Africa, rispetto al 2014), mentre le esportazioni verso la Cina sono rimaste pressoché invariate rispetto al 2014, attestandosi a più di 10 miliardi di Euro. A questo proposito, merita un'attenzione particolare il caso della **Russia**, viste le sanzioni introdotte dall'Unione Europea nel luglio 2014, in risposta alle azioni del Paese volte a destabilizzare la situazione in Ucraina. Introdotte inizialmente per un anno, sono poi state prorogate fino al 31 gennaio 2017, e hanno colpito soprattutto i prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (-73%, passando da 63 milioni di Euro a fine 2014 a 17 milioni di

Euro a fine 2015) e i prodotti manifatturieri (-25%, da 9,4 a fine 2014 a 7 miliardi di Euro nello stesso periodo del 2015).

A livello settoriale, si osservano alcune differenze tra le economie avanzate ed i Paesi emergenti:

- i settori dei **macchinari e delle apparecchiature**, dei mezzi di trasporto e quello dei **metalli e dei prodotti in metallo** rientrano nella *top-5* tanto nelle economie avanzate quanto nei Paesi appartenenti ai BRICS (a conferma dell'alta qualità dei prodotti italiani in questi settori);
- i **prodotti tessili e alimentari** sono tra i primi 5 settori solo nelle economie mature (fatta eccezione per il settore tessile in Russia e Cina, settori che includono la domanda di questi Paesi per i beni di lusso, in cui l'Italia vanta numerose eccellenze);
- i **prodotti chimici e gli apparecchi elettrici** figurano tra i primi 5 settori solo nelle economie emergenti, anche se la domanda di questi prodotti, trainata dai processi di sviluppo e industrializzazione, si è ridotta negli ultimi due anni nella maggior parte dei BRICS, in linea con una produzione sempre più localizzata all'interno dei propri confini.

	settore	Esportazioni (Mld euro2015)	CAGR (2013-2015)
Brasile	1 Macchinari ed apparecchi meccanici	0,11	-22,64%
	2 Mezzi di trasporto	0,04	-28,39%
	3 Sostanze e prodotti chimici	0,03	-4,18%
	4 Articoli farmaceutici e chimico-medicinali	0,02	-25,98%
	5 Metalli di base e prodotti in metallo esclusi macchine e impianti	0,02	-19,29%
Russia	1 Macchinari ed apparecchi meccanici	2,24	-11,92%
	2 Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	1,34	-23,96%
	3 Prodotti delle altre attività manifatturiere (mobili e gioielleria)	0,61	-18,42%
	4 Sostanze e prodotti chimici	0,51	-5,83%
	5 Apparecchi elettrici	0,46	-16,24%
India	1 Macchinari ed apparecchi meccanici	1,29	13,51%
	2 Sostanze e prodotti chimici	0,38	-56,33%
	3 Metalli di base e prodotti in metallo esclusi macchine e impianti	0,37	64,93%
	4 Mezzi di trasporto	0,20	77,41%
	5 Articoli in gomma e materie plastiche	0,15	-82,54%
Cina	1 Macchinari ed apparecchi meccanici	3,34	-3,41%
	2 Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	1,75	9,54%
	3 Mezzi di trasporto	0,87	3,96%
	4 Sostanze e prodotti chimici	0,65	4,08%
	5 Prodotti delle altre attività manifatturiere (mobili e gioielleria)	0,58	-179%
Sud Africa	1 Macchinari ed apparecchi meccanici	0,55	0,00%
	2 Mezzi di trasporto	0,19	1,20%
	3 Apparecchi elettrici	0,17	6,10%
	4 Computer, apparecchi elettronici e ottici	0,16	15,97%
	5 Prodotti delle altre attività manifatturiere (mobili e gioielleria)	0,14	20,92%

Figura 5. I primi 5 settori delle esportazioni italiane verso i paesi BRICS – Brasile, Russia, Cina, India e Sud Africa (miliardi di Euro e tasso annuo di crescita composto-CAGR, 2015). Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2016

I PRINCIPALI RISCHI GLOBALI NEL 2017

Nel corso del 2016, diversi **rischi di natura economica** e geopolitica hanno caratterizzato lo scenario internazionale. Sul terreno economico, si sono manifestati alcuni segnali di ripresa (o almeno di controtendenza) rispetto alla crisi economico-finanziaria del 2007-2008, anche se con alti livelli di eterogeneità tra i diversi Paesi. La ripresa è stata più evidente negli Stati Uniti, più lenta in Europa e quasi assente per la maggior parte dei Paesi BRICS. Sul piano politico, si è assistito all'implosione dell'ordine internazionale, sia su scala globale, sia su scala regionale. Questo fenomeno ha riguardato soprattutto l'area mediterranea, il quadrante di riferimento della politica estera italiana.

Alcune caratteristiche dello scenario politico ed economico internazionale influenzano, **in maniera significativa, l'andamento dei flussi turistici**. A questo proposito, si possono prendere in considerazione i due aspetti

considerati sopra: la congiuntura economica e il quadro geopolitico internazionale. Per quanto riguarda il primo, la volatilità dei tassi di cambio e dei mercati finanziari, l'inflazione e le condizioni in cui versa l'economia di un Paese impattano sulla fiducia delle imprese e delle famiglie, comportando cambiamenti nella propensione al consumo e nella composizione della spesa. Con riferimento al secondo, uno scenario internazionale caratterizzato da tensioni e incertezze, con il rischio di attentati terroristici, condiziona gli spostamenti degli individui. In particolare, c'è un effetto di sicurezza percepita, a cui fa seguito un effetto sostituzione: mete più vicine, o ritenute più sicure, anche se poco conosciute, possono essere preferite ad altre. Tali fattori incidono sulla scelta delle destinazioni, sul mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti e anche sulla tipologia di vacanza (durata del soggiorno, caratteristiche della struttura ricettiva, ecc.).



Figura 1. I principali fattori di rischio a livello internazionale nel 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2016 .

² Il termine "alleanza vuota" viene utilizzato per indicare che oggi l'alleanza tra Europa e Stati Uniti è più debole e meno influente che in qualsiasi altro momento del XX secolo. Questo perché entrambi i Paesi sono alle prese con importanti sfide interne. Da una parte, l'Europa deve fronteggiare un'ondata migratoria senza precedenti, gestire le conseguenze del referendum con cui i cittadini inglesi hanno espresso la loro volontà di uscire dall'Unione ("Brexit") e reagire alla crescente minaccia del terrorismo; dall'altra, gli Stati Uniti sono concentrati sulla sfida politica tra Hillary Clinton e Donald Trump nella corsa alla Casa Bianca.

L'industria turistica e il settore del trasporto hanno pertanto un **alto grado di vulnerabilità al contesto internazionale**² ed è quindi fondamentale, per gli attori del settore, conoscere i principali fattori di rischio dello scenario internazionale. Nel 2017 possono essere identificati almeno **7 grandi rischi globali** in grado di influenzare significativamente le dinamiche di crescita a livello di macro-area e di singoli Paesi.

L'acutizzarsi dei **flussi migratori in Europa** sta polarizzando il dibattito politico, dividendo l'Unione Europea sui suoi valori fondanti.

Lo stesso Capo di Stato tedesco, Angela Merkel, ha ricevuto forti critiche per la sua apertura ai rifugiati di guerra siriani, indebolendo molto la sua *leadership* interna e europea e alimentando la difficoltà dell'Europa nel rispondere e nel risolvere le crisi continentali.

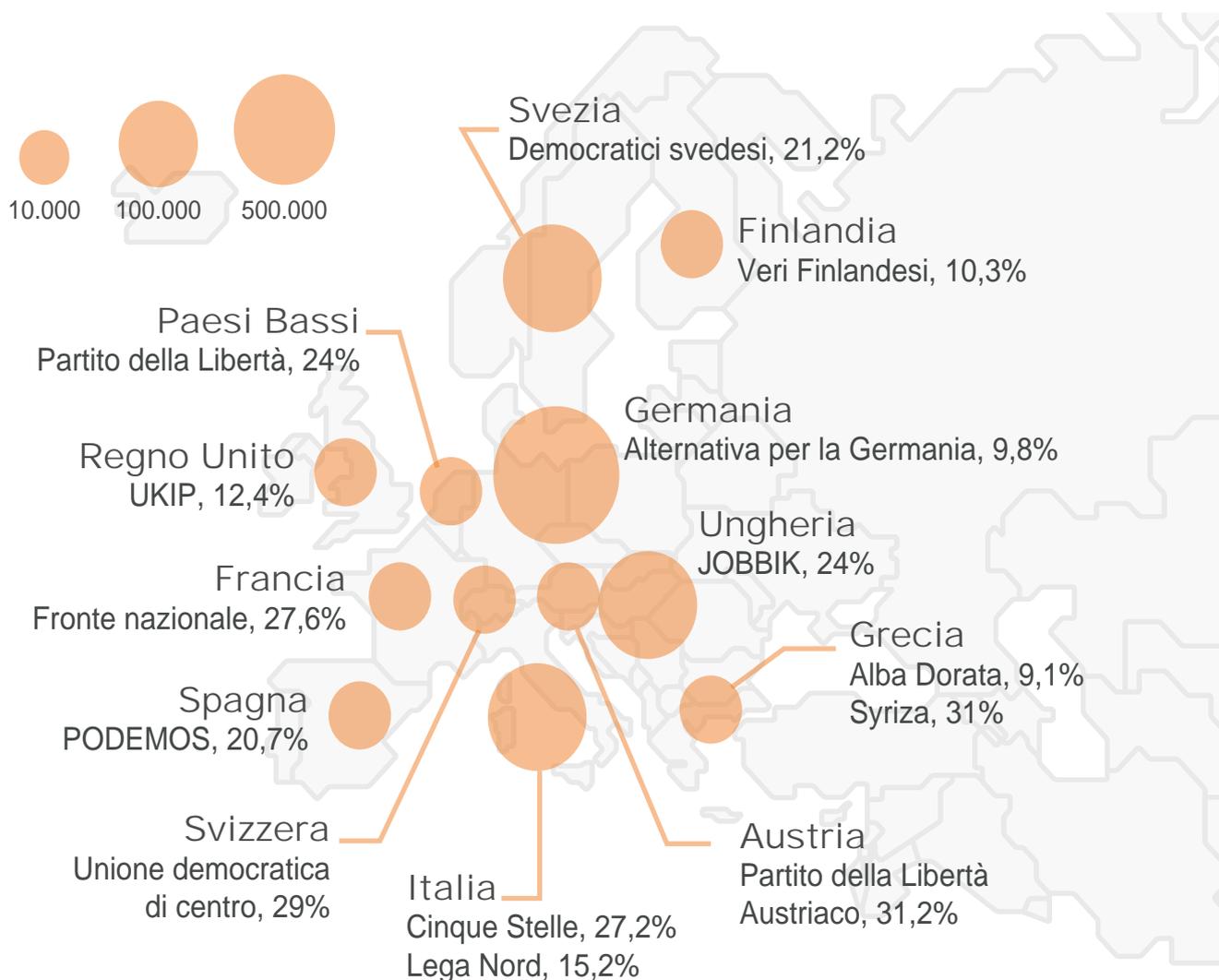


Figura 2. Numero di rifugiati e risultati elettorali ottenuti dai partiti eurosceptici in alcuni Paesi europei (valore assoluto e %, 2015).
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati e Eurasia Group, 2016.

Questi fattori stanno favorendo l'ascesa di molti partiti politici xenofobi e eurosceptici in diversi paesi dell'Unione Europea, quali ad esempio Danimarca, Germania, Grecia, Polonia Spagna, Svezia e Ungheria. In questo quadro si inserisce il risultato del referendum del 23 giugno 2016, con cui i cittadini della Gran Bretagna hanno scelto di lasciare l'Unione Europea, minacciando ulteriormente il processo di integrazione europea.

La minaccia crescente del terrorismo jihadista è un

altro fattore destabilizzante per lo scenario internazionale. L'ISIS ha allargato le proprie radici oltre Iraq e Siria, verso Afghanistan, Yemen, Mali, Libia e altre aree del Nord Africa.

Questo ha avuto impatti notevoli sull'economia della regione, a partire dal turismo: le visite turistiche sono diminuite del 8% in Nord Africa nel 2015, contro un trend mondiale in crescita (+4,4% nello stesso anno)³.

Gli attentati terroristici hanno fatto crollare gli arrivi interna-

² Fonte: "Il turismo internazionale nei sistemi locali: vulnerabilità e impatto", Livia Simongini (2008), "Tourism in Crisis: Managing the Effects of Terrorism", Sevil F. Sönmez (1999) e "Influence of Terrorism Risk on Foreign Tourism Decisions", Sevil F. Sönmez (update 2012).

³ Fonte: United Nations World Tourism Organisation, 2015.

zionali anche in Francia: nel secondo trimestre del 2016 la presenza di clienti stranieri nel Paese è scesa del 4,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente⁴.

Al contrario, si è registrato un aumento dei visitatori in Italia: nell'estate 2016, più di 20 milioni di italiani hanno deciso di spostarsi all'interno dei confini nazionali e le presenze complessive sono aumentate di circa il 10%⁵. In questo contesto, il forte disaccordo tra Stati Uniti e Russia (nell'ambito della guerra civile siriana, gli Stati Uniti sostengono i ribelli mentre la Russia appoggia il regime di Bashar al-Assad), il basso prezzo del petrolio e l'ostile risposta europea alla crisi dei rifugiati stanno rafforzando indirettamente la presenza territoriale e l'influenza di questa organizzazione terroristica.

In aggiunta, nel corso del 2016, si è assistito ad un indebolimento dell'alleanza politico-economica tra Stati Uniti ed Europa. Si tratta dell'alleanza più solida e duratura di sempre dal dopoguerra ad oggi, che ha contribuito al rilancio dell'economia globale con iniziative come il Piano Marshall e ha promosso la nascita di organizzazioni internazionali come NATO, Nazioni Unite, World Bank e Fondo Monetario Internazionale.

Questa partnership si sta tuttavia indebolendo per tre motivi principali:

- la contrapposizione tra Est e Ovest, che era stata il collante dell'alleanza tra Stati Uniti e Europa⁷, ha lasciato spazio, negli ultimi anni, ad una situazione geopolitica più frammentata, con la comparsa di nuovi attori, primo fra tutti la Cina, creando un clima in cui opportunità e alleanze sono sempre più variegata e in conflitto tra loro;
- gli Stati Uniti hanno condotto una politica estera ancor più unilaterale, coinvolgendo sempre meno l'Europa;
- il vecchio continente, a causa di numerose crisi interne, sta perdendo rilevanza strategica a livello internazionale.

In questo quadro, si inserisce il ruolo decisivo della Cina che, oltre ad essere una delle principali potenze economiche, riveste oggi un ruolo di primaria importanza nell'*outlook* geopolitico. Questa importanza si affianca ad un altissimo livello di incertezze nelle sue future decisioni strategiche, come l'alleanza con la Russia e le recenti dispute territoriali nel mare cinese meridionale. Il Mar Cinese Meridionale è infatti attraversato da tensioni e controversie, in un complesso mosaico di dispute territoriali e mire energetiche che vede coinvolta come protagonista la Cina che contende il controllo dell'area a Vietnam, Filippine, Brunei, Taiwan e Malesia. Tutti questi Paesi rivendicano porzioni di territori di alcune isole dell'area⁸, ritenute ricche di gas e petrolio. La Cina riven-

dica il 90% delle isole come proprio territorio nazionale e queste ambizioni sono state contrastate in via ufficiale anche dagli Stati Uniti, che da tempo assicurano che la libera circolazione nell'area costituisce un "interesse nazionale americano".

La Cina si trova anche a dover affrontare una importante transizione economica, da economia "export-led" ad economia "consumer-led". Si tratta di un processo lungo e complesso, che ha l'obiettivo di migliorare la domanda interna, affinché l'economia si basi anche sui consumi interni e non più solamente sull'export di massa. Parte integrante di questa transizione è il miglioramento della produttività del lavoro, dell'efficienza del capitale e della qualità degli investimenti.

Anche il Medio Oriente si trova a dover gestire una situazione di delicati equilibri. In Arabia Saudita, il basso prezzo del petrolio, che in un sistema economico non differenziato è la principale fonte di reddito, ha creato tensioni interne dovute a tagli nel welfare e aumento della tassazione per far fronte ai mancati introiti da petrolio. L'Arabia Saudita è oggi responsabile di circa il 10,5% della produzione mondiale di petrolio⁹ e una sua possibile instabilità politica incrementerebbe il rischio di tutti i player del settore energetico. Questo difficile clima interno è accompagnato dalla perdita di influenza tra i propri alleati Sunniti e dai recenti accordi politici tra Stati Uniti e Iran. Il 14 luglio 2015, Stati Uniti, Gran Bretagna, Cina, Russia, Francia e Germania hanno infatti firmato con l'Iran un'intesa storica¹⁰, nella quale Teheran accetta di limitare il suo programma atomico, in cambio della rimozione delle sanzioni economiche che gravavano sul Paese. L'accordo degli Stati Uniti con l'Iran, paese sciita e quindi storico rivale dell'Arabia Saudita, ha reso il Regno saudita più isolato geopoliticamente di quanto non sia stato negli ultimi decenni.

Nell'ambito dei delicati equilibri mediorientali, non si può non considerare la guerra civile in Siria, iniziata nel 2011. Quella che agli inizi era stata solo una rivolta pacifica contro la dittatura di Assad, ha finito per coinvolgere Stati Uniti, Russia, Arabia Saudita, Iran e Turchia in un conflitto che ha provocato la morte di 300.000 persone e ha generato ondate migratorie senza precedenti verso la Turchia e l'Europa. A quattro anni dall'inizio della guerra civile, in Siria ci sono combattenti locali e non: la Russia e l'Iran sostengono Assad, mentre Stati Uniti e Stati del Golfo armano i ribelli. In questo quadro, si inserisce lo Stato Islamico (ISIS), il cui ruolo nella regione è stato contenuto ma non ancora sconfitto.

Il Brasile è invece nel pieno di una profonda crisi politica, culminata con l'impeachment del Presidente Dilma

⁴ Fonte: Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 2016

⁵ Fonte: Federturismo Confindustria, 2016.

⁶ Questo fenomeno ha spinto Ian Bremmer, Presidente di Eurasia Group, a definire l'alleanza tra Stati Uniti e Unione Europea una "hollow alliance" ("alleanza vuota")

⁷ Oggi non vi è più un Paese rivale, come era la Russia durante gli anni della Guerra Fredda, che rappresenti una minaccia credibile contro la quale allearsi.

⁸ Soprattutto le isole Spratly e le isole Paracel.

⁹ Fonte: Eurasia Group, 2016.

¹⁰ Piano d'azione congiunto globale, comunemente noto come accordo sul nucleare iraniano. In base all'accordo, firmato a Vienna il 14 luglio 2015, l'Iran ha accettato di eliminare le riserve di uranio a medio arricchimento, di tagliare del 98% le riserve di uranio a basso arricchimento e di ridurre di due terzi le sue centrifughe a gas per tredici anni. Per i successivi quindici anni, l'Iran potrà arricchire l'uranio solo al 3,67%. L'Iran ha inoltre pattuito di non costruire alcun nuovo reattore nucleare ad acqua pesante per lo stesso periodo. L'accordo prevede che in cambio del rispetto dei suoi impegni, l'Iran otterrà la cessazione delle sanzioni economiche imposte dagli Stati Uniti, dall'Unione Europea e dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite a causa del suo programma nucleare.

¹¹ Nel 2015, il PIL del Paese è cresciuto di -3,8% e le stime per il 2016 e il 2017 sono del -3,6% e del 0,9%. Fonte: Morgan Stanley, 2016.

Rousseff, e di una recessione che si protrae da molti anni. I recenti Giochi Olimpici ne hanno evidenziato i numerosi limiti strutturali (il Paese ha dovuto gestire un aumento delle presenze turistiche, +29% rispetto all'estate 2015¹²) e la tacita decisione di Goldman Sachs di chiudere il proprio fondo di investimento BRICS¹³ nel 2015 può essere vista come la fine di un'era. Considerati i numerosi investimenti locali di *player* internazionali – Italia compresa – questo difficile clima ne rende molto incerto il loro futuro e la loro continuità.

Infine sono molto delicati anche gli equilibri in **Turchia**. Il mancato colpo di stato turco¹⁴ ha dimostrato quanto un fallimentare tentativo possa essere tanto destabilizzante quanto uno di successo. Assieme alla difficile situazione nazionale, la Turchia si ritrova in una posizione geopolitica ancora più delicata: è diventata uno dei principali *target* di attacco dell'ISIS e il principale punto di arrivo dei rifugiati siriani, più di 2.7 milioni¹⁵, causando ancora

maggiore instabilità sociale. La minaccia del terrorismo, la crisi dei rifugiati e le tensioni di Ankara con Mosca, hanno avuto impatti significativi sul turismo, un settore cruciale per l'economia del paese¹⁶. Secondo i dati del ministero del turismo turco, gli arrivi di stranieri nel primo semestre del 2016 sono calati di quasi il 41% rispetto allo stesso periodo del 2015. Anche in Grecia, la crisi dell'immigrazione ha colpito il turismo della regione, provocando cali di oltre il 60% delle presenze turistiche in isole come Lesbo e Chio, che ospitano *hotspot* per la gestione dei migranti e dei richiedenti asilo¹⁷.

L'evoluzione di questi fenomeni e i cambiamenti in atto avranno un impatto fondamentale per la stabilità dello scenario economico e geopolitico internazionale. Considerata l'elevata esposizione dell'industria turistica ai rischi del contesto internazionale, conoscere i principali fattori di rischio è di fondamentale importanza strategica per i *business leader* del settore.

¹² Fonte: Embratur – Instituto Brasileiro do Turismo, 2016.

¹³ Il termine BRIC è stato utilizzato per la prima volta proprio in una relazione di Goldman Sachs del 2001, a cura di Jim O'Neill, nella quale questi quattro Paesi (Brasile, Russia, India e Cina) venivano identificati come quelli che avrebbero dominato l'economia mondiale nei 50 anni successivi. È nato in seguito l'acronimo BRICS, con l'aggiunta del Sudafrica.

¹⁴ Il 15 luglio 2016 è fallito il golpe messo in atto da una parte delle forze armate turche per rovesciare il governo di Recep Tayyip Erdoğan e conquistare il potere nel Paese.

¹⁵ Fonte: Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati, 2016.

¹⁶ Fonte: Il contributo totale del settore "Viaggi e Turismo" sul GDP del Paese è stato pari a TRY251.1 miliardi (12,9% del PIL) nel 2015.

¹⁷ Fonte: EurActiv, 2016



Il 2016 ha registrato un trend costante di crescita del numero di trasferte pari al 10% mentre le spese di viaggio hanno subito solo un aumento del 2%.

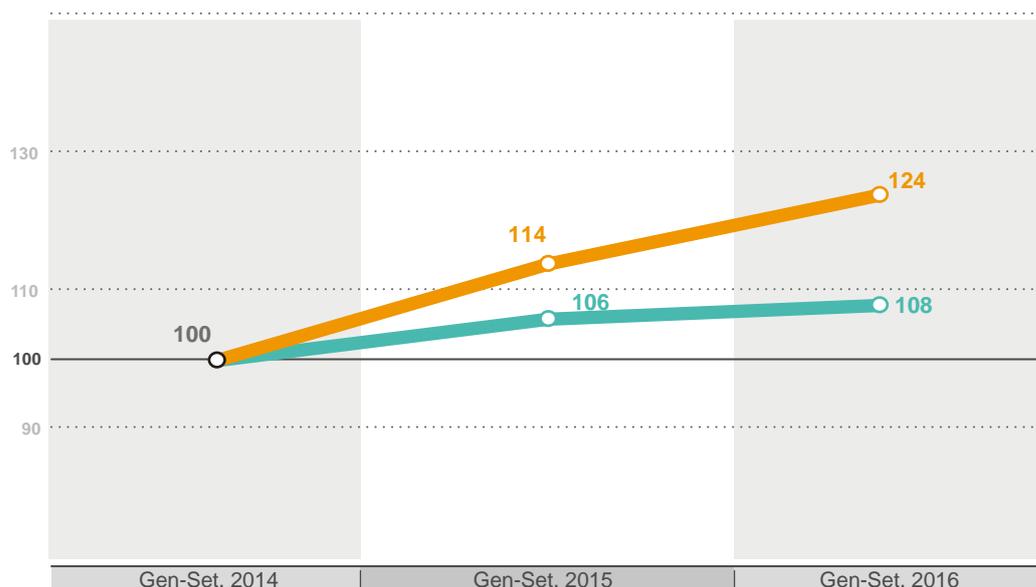
Considerando l'ultimo triennio 2014-2016, il numero di trasferte è aumentato del 24% mentre le spese di viaggio solo dell'8%.

Il mercato italiano del Business Travel continua ad aumentare il suo numero di trasferte riducendo, attraverso Travel Policy sempre più restrittive, il costo totale della trasferta.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO

numero indice base Gen-Set 2014

- Num Trasferte
- Spese di Viaggio



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

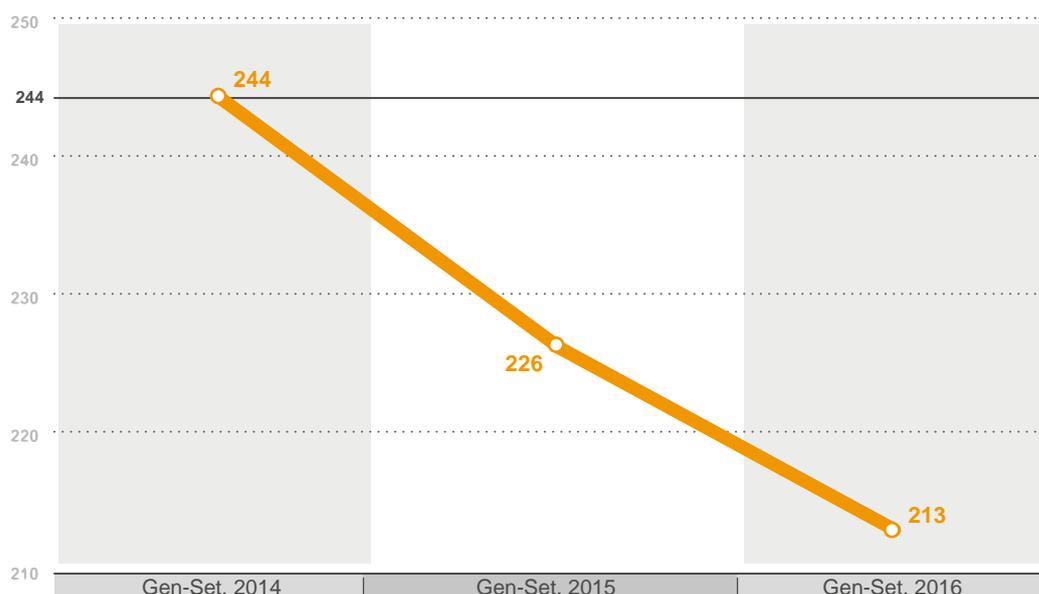
Anche nel 2016 si registra una riduzione del costo medio per trasferta.

Rispetto al 2015 il costo medio è sceso di 13 euro. Se osserviamo il comportamento degli ultimi tre anni, riscontriamo una riduzione di ben 31 euro.

COSTO MEDIO PER TRASFERTA

(euro)

- Costo medio per trasferta



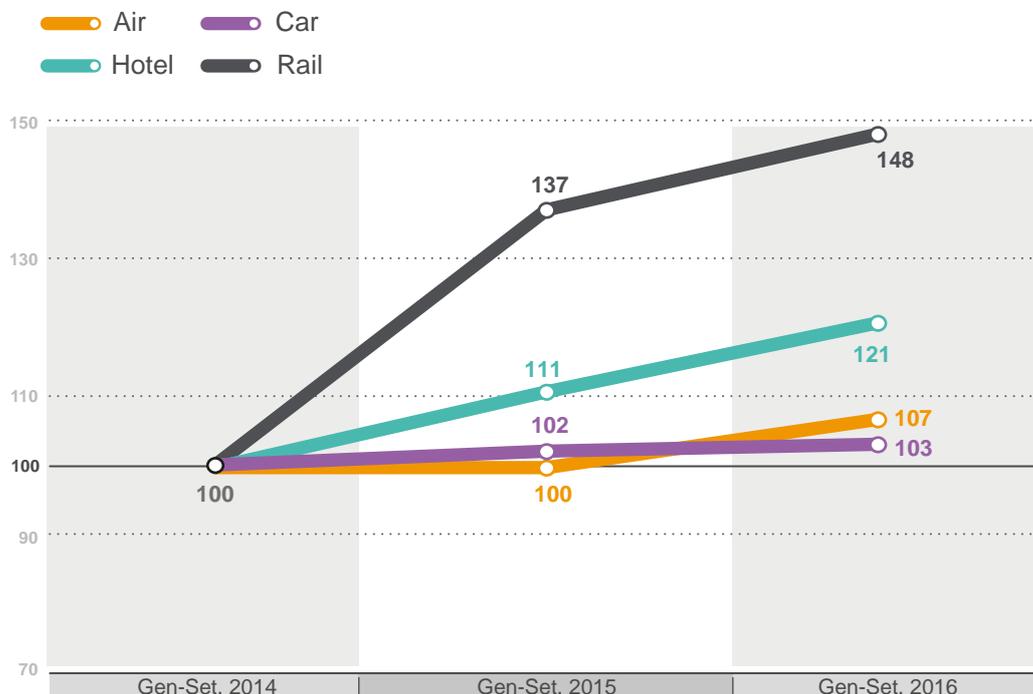
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel



Gen – Set 2016 vs 2014

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

numero indice base Gen-Set 2014

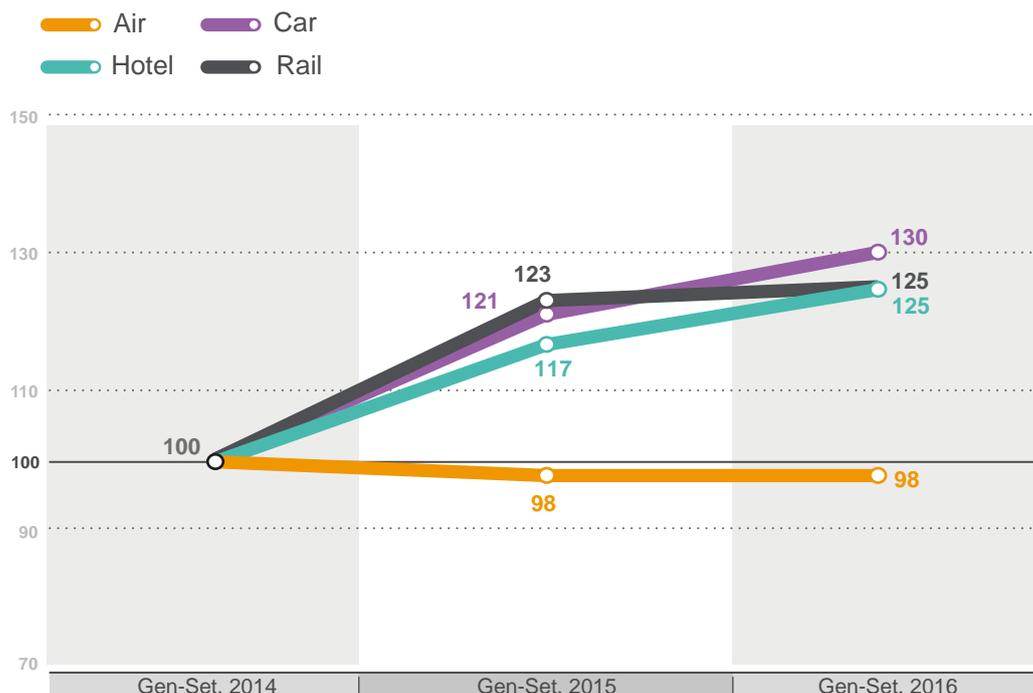


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Analizzando i primi nove mesi del 2016 tutte le tipologie di servizio confermano il loro trend positivo. Dopo la forte crescita del numero di trasferite Rail rilevata nel 2015 rispetto al 2014 pari al 37%, il 2016 si presenta come un anno di assestamento registrando una crescita dell'11% rispetto al 2015. Gli Hotel aumentano del 10% mentre il servizio Air dopo un 2015 a crescita zero incrementa la sua tendenza di crescita al 7%. Il servizio Car rimane sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

numero indice base Gen-Set 2014



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Il grafico relativo alle spese di viaggio mostra valori in aumento per ogni sua componente ad eccezione del servizio Air che rimane stabile. Dopo una forte crescita nel 2015 rispetto al 2014, dovuta essenzialmente all'effetto EXPO 2015, le spese di viaggio per gli Hotel e per i Rail si attestano, rispettivamente, su una crescita dell'8% e del 7%, mentre le Car chiudono con una crescita del 4%.

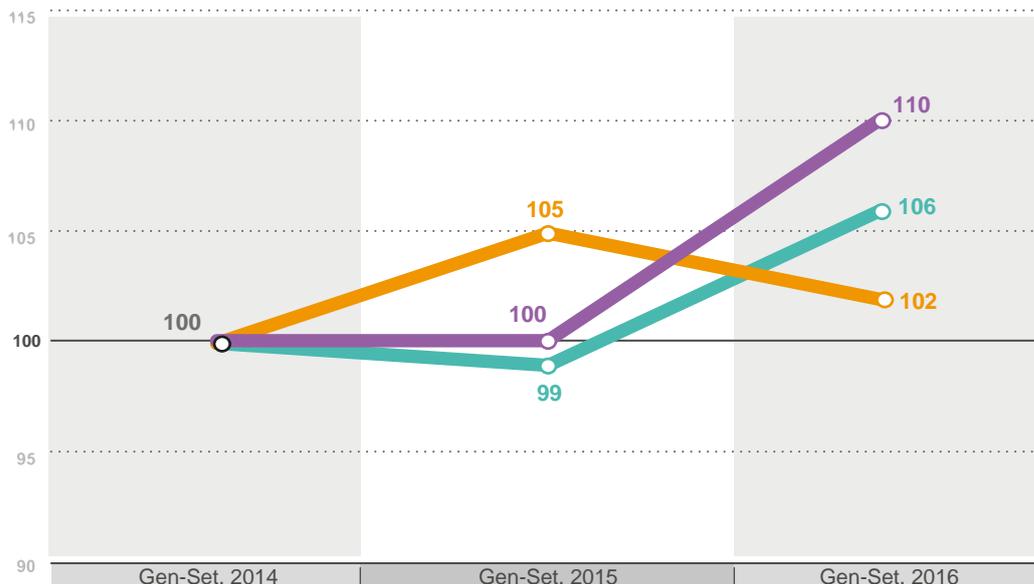


Il traffico domestico registra la crescita più significativa nello scenario 2016 attestandosi al 10% rispetto al 2015. Il traffico europeo, dopo uno stop nel 2015, riparte con una crescita del 7%, il traffico intercontinentale fa rilevare una decrescita rispetto al 2015 del 3%.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER TIPOLOGIA

numero indice base Gen-Set 2014

Intercontinentale Domestico
Europeo



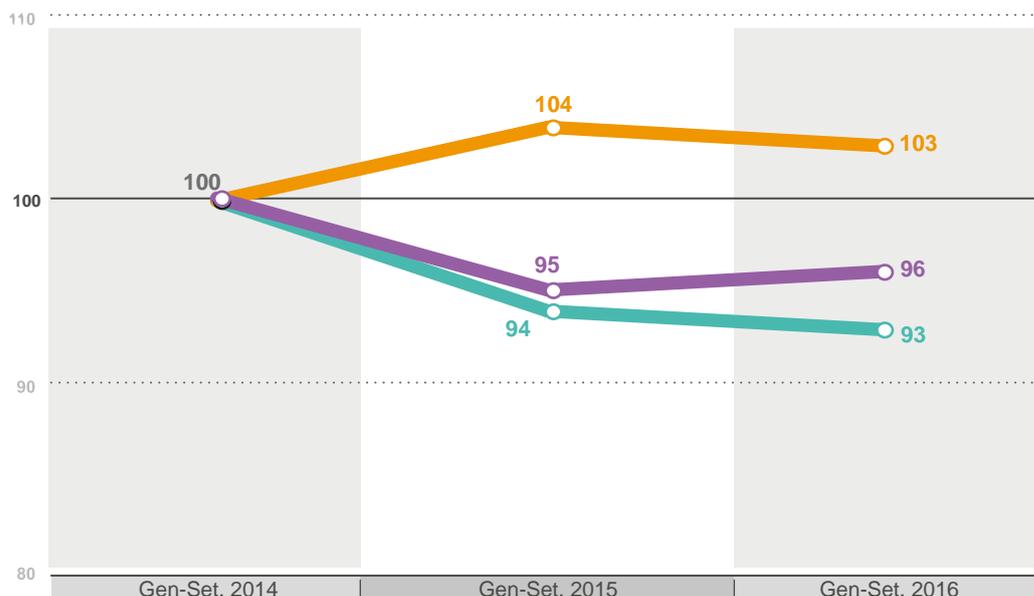
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Sostanzialmente, l'andamento delle spese di viaggio nel 2016 riconferma tutti gli indici del 2015. Gli scostamenti sono solo dell'1% in decremento, rispettivamente, per il settore europeo ed intercontinentale, mentre il domestico fa registrare un incremento dell'1%.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO AEREE PER TIPOLOGIA

numero indice base Gen-Set 2014

Intercontinentale Domestico
Europeo



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel



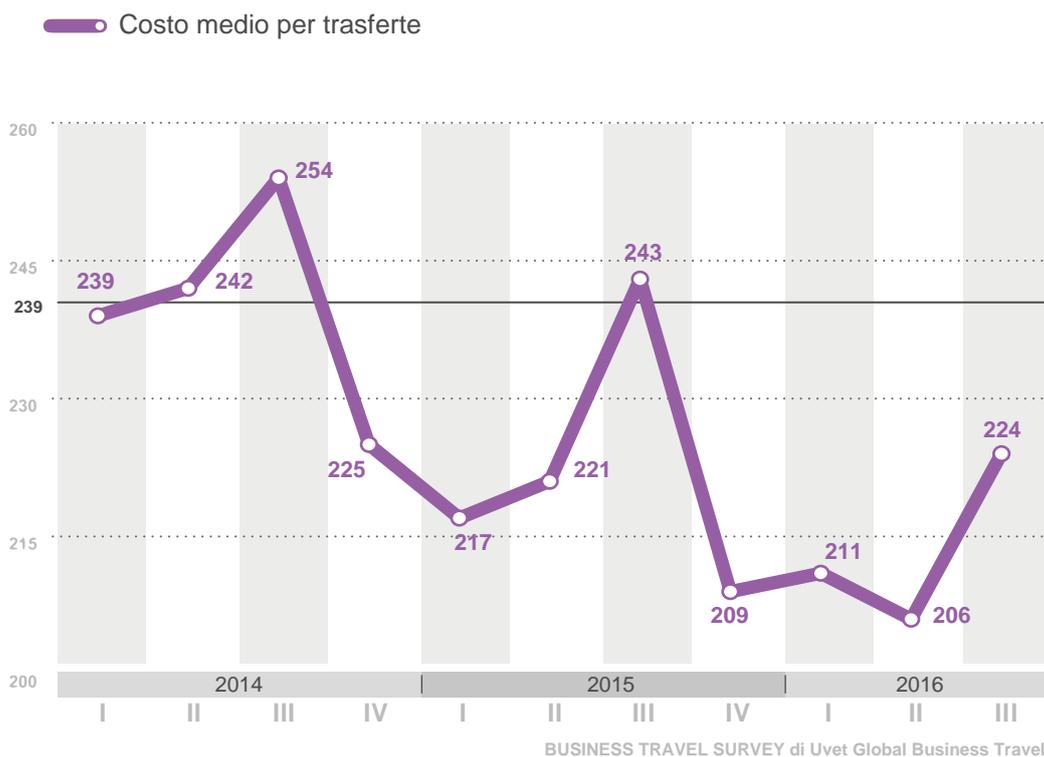
ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO

numero indice base 1° Trim.2014

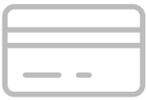


L'andamento trimestrale delle trasferte e delle spese di viaggio è costantemente in crescita, da evidenziare un picco, registrato nelle trasferte del 2° trimestre 2016 del 13% rispetto all'anno precedente. Le spese di viaggio hanno una variazione percentuale moderata di incremento rispetto al 2015 dall'1% al 4%.

COSTO MEDIO PER TRASFERTE (Euro)



Mentre nel primo trimestre 2016 il prezzo medio decrementa solo di 6 euro a trasferta rispetto al 2015, nel secondo trimestre 2016 si registra un decremento medio di 15 euro a trasferta per arrivare ad un decremento di 19 euro per il terzo trimestre. Se consideriamo il risultato dal 2014 al 2016, passiamo da un decremento del costo della trasferta di 28 euro sul primo trimestre a 36 euro nel 2° trimestre per arrivare a 30 euro nel terzo trimestre.

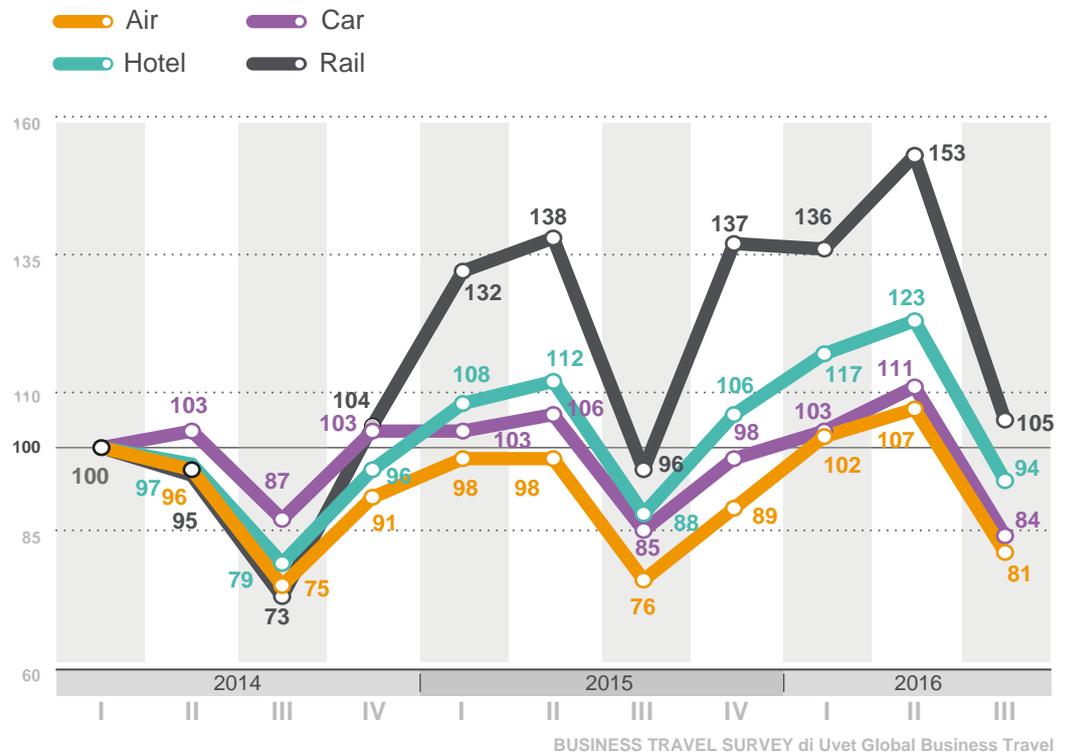


Analizzando il 3° trimestre 2016 rispetto al 2015 si registra un aumento del numero di trasferte per i servizi Rail del 9% mentre gli Hotel chiudono al 6% di crescita.

Il numero di trasferte dei servizi Air si attestano su una crescita del 5%, mentre i servizi car diminuiscono dell'1%.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

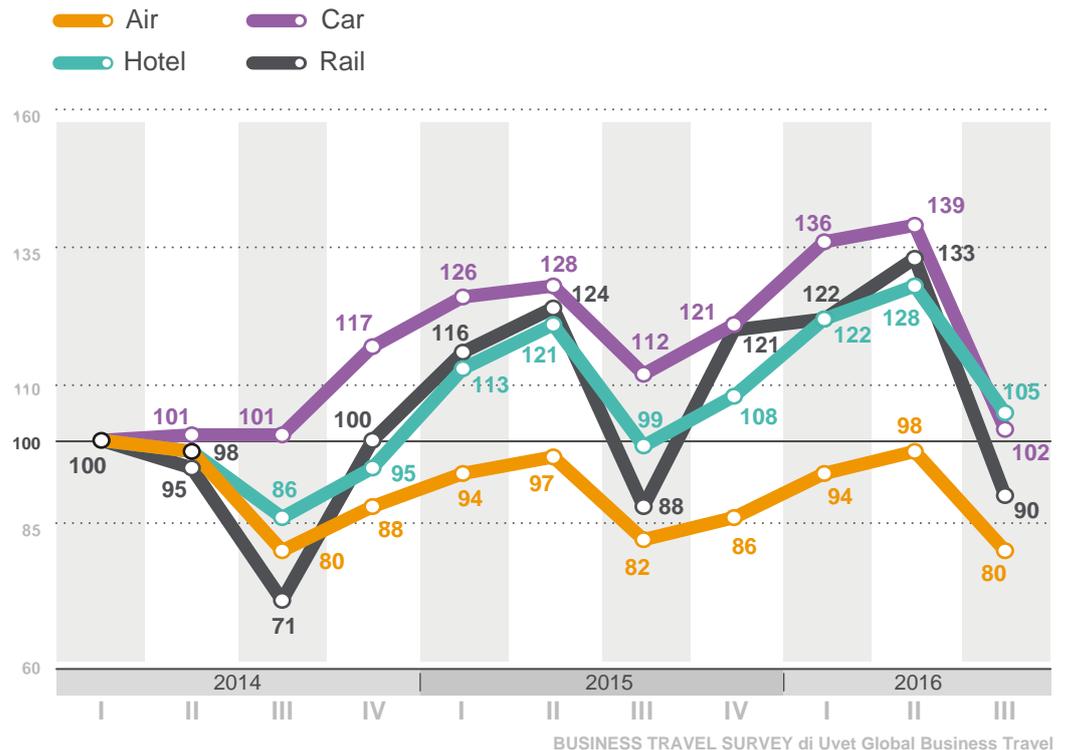
numero indice base 1° Trim. 2014

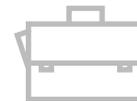


L'andamento delle spese di viaggio nel 2016 ha fatto registrare nell'ultimo trimestre un decremento del 2% per le spese Air e un decremento del 10% delle spese Car. Continua il trend positivo di crescita per le spese Hotel e Rail rispettivamente del 6% e del 2%.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

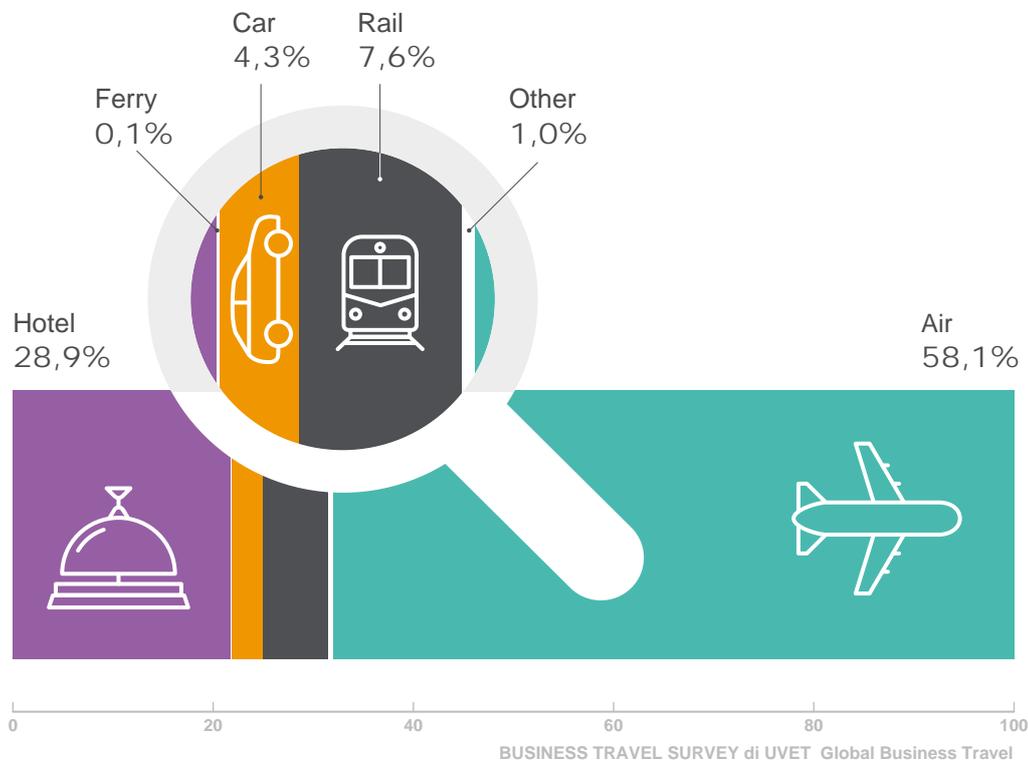
numero indice base 1° Trim. 2014





RIPARTIZIONE DELLE SPESE DI VIAGGIO

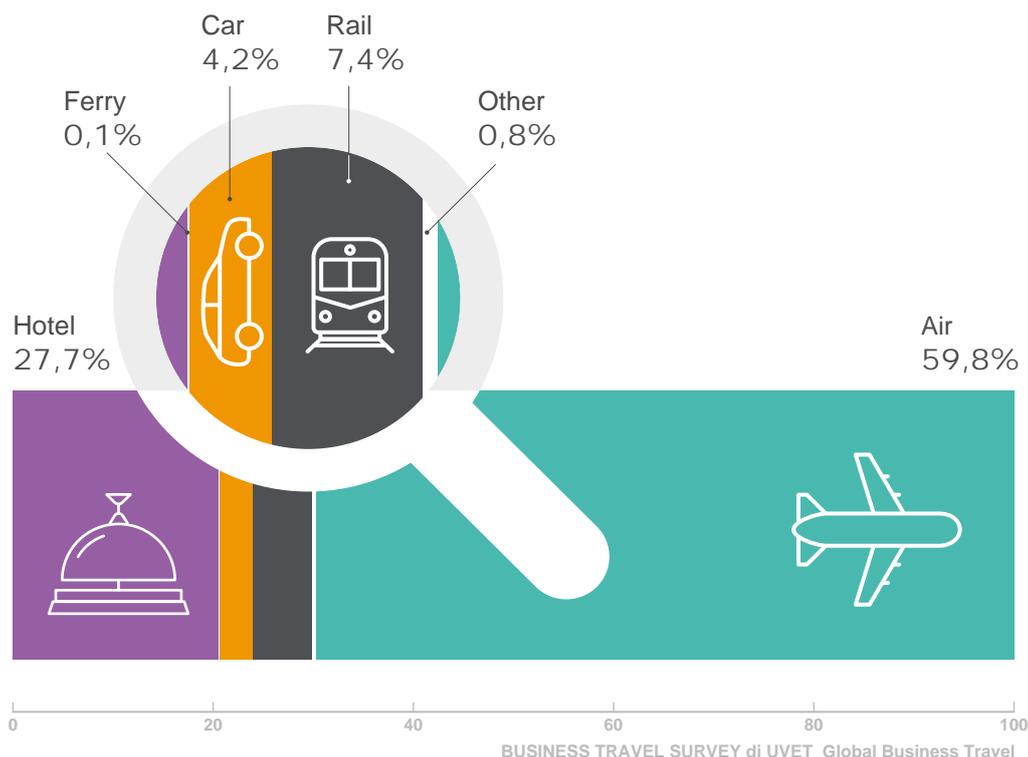
Gennaio-Settembre 2016



Nonostante più della metà delle spese totali di viaggio provengano dal settore aereo, nel 2016 la quota del trasporto aereo è scesa di quasi 2 punti percentuali a causa della riduzione del costo medio delle tariffe. L'Hôtellerie copre oltre un quarto delle spese globali, incrementando nel 2016 la propria quota di più di 1 punto percentuale. Anche se in lieve aumento, rimangono sostanzialmente invariate le spese relative al servizio Rail e Car.

RIPARTIZIONE DELLE SPESE DI VIAGGIO

Gennaio-Settembre 2015



Nel 2015 le spese di viaggio vedevano una maggiore predominanza del settore aereo rispetto al 2014. La riduzione delle spese del trasporto aereo è andata a ridurre lievemente la sua quota a vantaggio principalmente dei servizi Rail e Hotel.



Per la prima volta nella storia un aeroporto ha infranto la barriera dei 100 milioni di passeggeri: si tratta dello scalo di Atlanta. Negli ultimi anni si è evidenziato la forte crescita degli aeroporti asiatici e medio-orientali, tanto che nella top cinque, la maggioranza si trovano in queste aree geografiche. Nessuno scalo europeo è presente tra i primi cinque. Si denota infine la forte crescita di Pechino e Dubai, che probabilmente nei prossimi anni diventeranno gli scali più grandi al mondo in termini di passeggeri trasportati.

RANKING AEROPORTI MONDIALE

Dati: in milioni

Aeroporto	2006	Aeroporto	2015
Atlanta	85,9	Atlanta	101,5
Chicago	76,5	Beijing	89,9
Los Angeles	61,5	Dubai	78
Dallas	59,2	Chicago	76,9
London Lhr	67,9	Tokyo	75,3
Tokyo	63,3	London Lhr	75
Paris Cdg	53,8	Los Angeles	74,7
Frankfurt	52,2	Hong Kong	68,3
Amsterdam	44,2	Paris Cdg	65,8
Las Vegas	44	Dallas	64,1
Madrid	41,9	Istanbul	61,8
Denver	43,9	Frankfurt	61
Bangkok	39	Shanghai	60,1
Phoenix	41,2	Amsterdam	58,3
Houston	39,7	New York Jfk	56,8
Hong Kong	40,3	Singapore	55,4
Beijing	41	Guangzhou	55,2
New York	41,9	Jakarta	54,1
Minneapolis	37,6	Denver	54
Detroit	36,4	Kuala Lumpur	48,6

Fonte: Analisi CRIET su dati aeroporti

Londra Heathrow si conferma il primo aeroporto europeo, davanti a Parigi Charles De Gaulle. Questi due scali crescono poco, così come Francoforte, che è sceso dalla terza alla quarta posizione, superato da Istanbul Atatürk. Tassi di crescita più elevati sono registrati da Amsterdam e Madrid, quest'ultimo cresciuto di oltre l'11 per cento in un anno. L'aeroporto spagnolo tuttavia è lontano dai massimi raggiunti prima della crisi economica degli ultimi anni. L'unico scalo italiano in classifica è Roma Fiumicino che superato per la prima volta la barriera dei 40 milioni di passeggeri l'anno.

AEROPORTI EUROPEI

Dati: numero di passeggeri annui

Aeroporto	2014	2015	Var.
London Heathrow	73.371.195	74.958.031	2,2%
Paris CDG	63.813.756	65.766.986	3,1%
Istanbul Atatürk	56.695.166	61.322.729	8,2%
Frankfurt	59.566.132	61.032.022	2,5%
Amsterdam	54.978.023	58.285.118	6,0%
Madrid	41.833.374	46.828.279	11,9%
Munich	39.716.877	40.982.384	3,2%
Roma Fiumicino	38.506.467	40.422.156	5,0%
London Gatwick	38.094.845	40.275.430	5,7%
Barcelona	37.559.044	39.711.276	5,7%
Paris ORY	28.862.586	29.664.993	2,8%
Istanbul Gökçen	23.508.141	28.112.438	19,6%
Antalya	28.341.063	27.724.249	-2,2%
Copenhagen	25.627.093	26.610.332	3,8%
Zurich	25.477.622	26.281.228	3,2%
Dublin	21.712.173	25.049.335	15,4%
Oslo	24.269.235	24.672.531	1,7%
Palma de Mallorca	23.115.499	23.745.131	2,7%
Brussels	21.933.190	23.460.018	7,0%
Stockholm Arlanda	22.417.351	23.142.536	3,2%

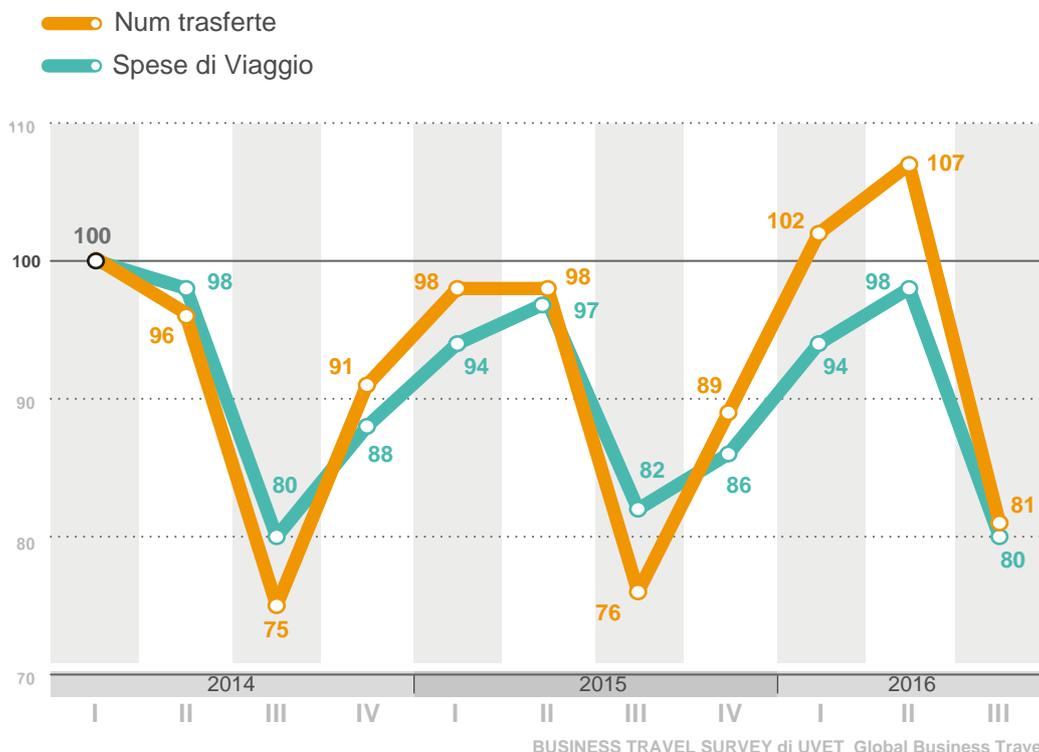
Fonte: Analisi CRIET su dati aeroporti

VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE FOCUS ON AIR



ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO AEREE

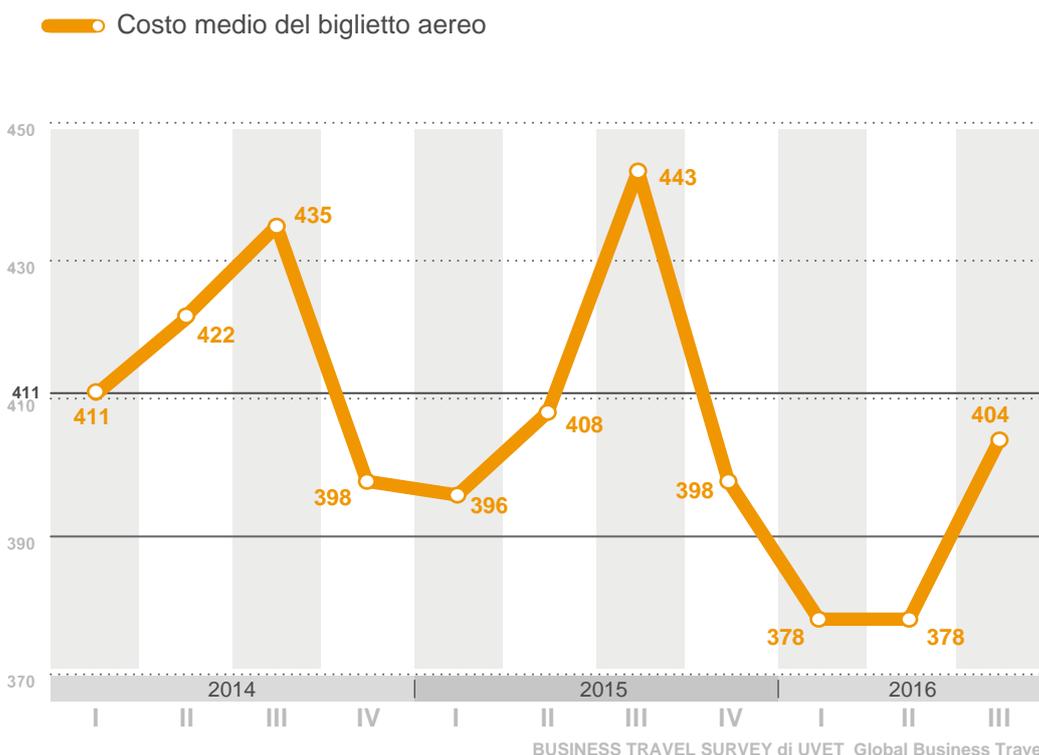
numero indice base 1° Trim. 2014



Osservando l'andamento delle spese di viaggio aeree nel 2016 non si rileva alcun scostamento significativo della spesa rispetto allo stesso periodo del 2015, mentre il numero di trasferte passa da un incremento del 4% nel primo trimestre 2016 al 10% nel secondo trimestre per chiudere nel terzo trimestre 2016 al 5%.

COSTO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO

(Euro)



Negli ultimi 9 mesi del 2016 si è assistito ad un calo significativo del costo medio del biglietto aereo. Nel primo e nel secondo trimestre 2016 si registra il prezzo medio più basso in questi ultimi tre anni. Considerando il terzo trimestre 2016 rispetto all'anno precedente si registra un costo medio inferiore di 39 euro.

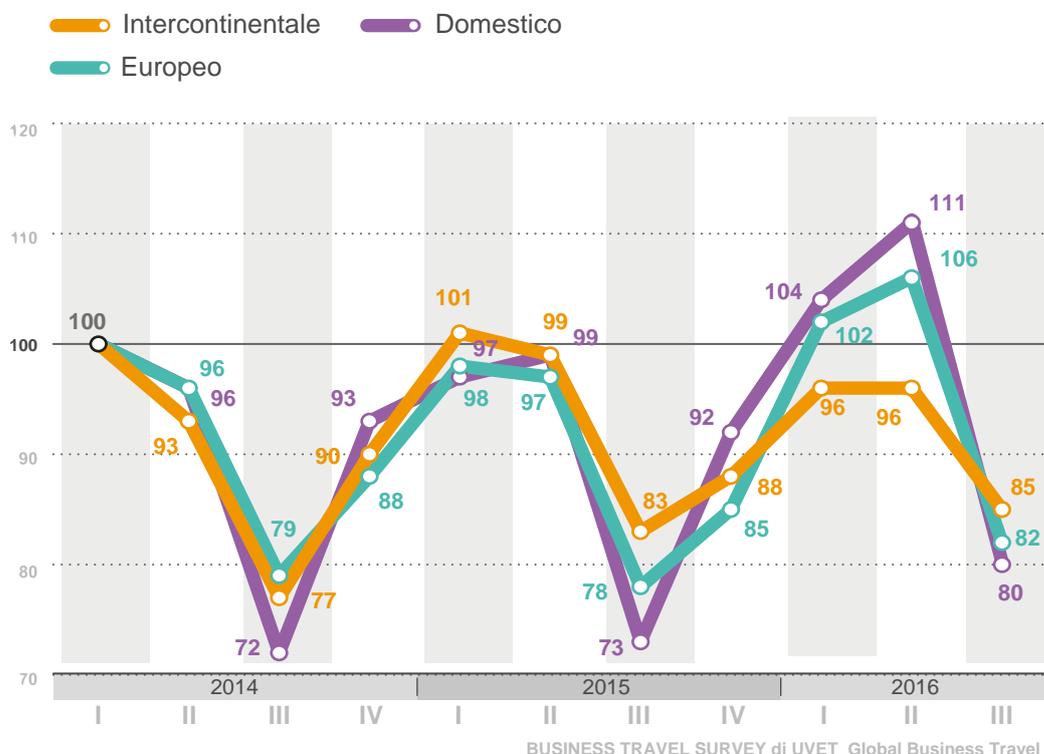


VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE FOCUS ON AIR

Nel 2016 possiamo osservare un incremento sostanziale nel 2° trimestre sia per le trasferte europee che domestiche rispettivamente del 9% e dell'12%. Le trasferte per i viaggi intercontinentali fanno registrare una modesta decrescita del 3%.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER TIPOLOGIA

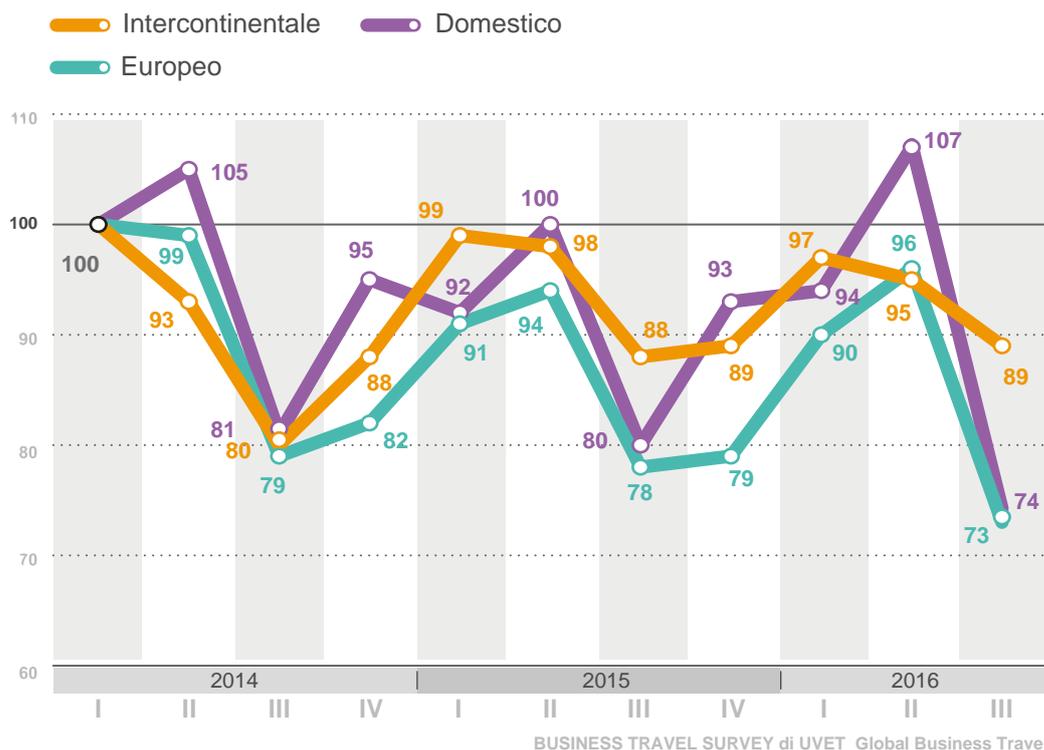
numero indice base 1° Trim. 2014



Mentre il numero delle trasferte aeree, ad eccezione del segmento intercontinentale, aumenta nel 2016, le spese di viaggio continuano a diminuire o, nel caso dei viaggi intercontinentali, rimangono sostanzialmente invariate. Il 3° trimestre 2016 vede un calo delle spese di viaggio per il segmento domestico del 6% e del 5% per il segmento europeo.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO AEREE PER TIPOLOGIA

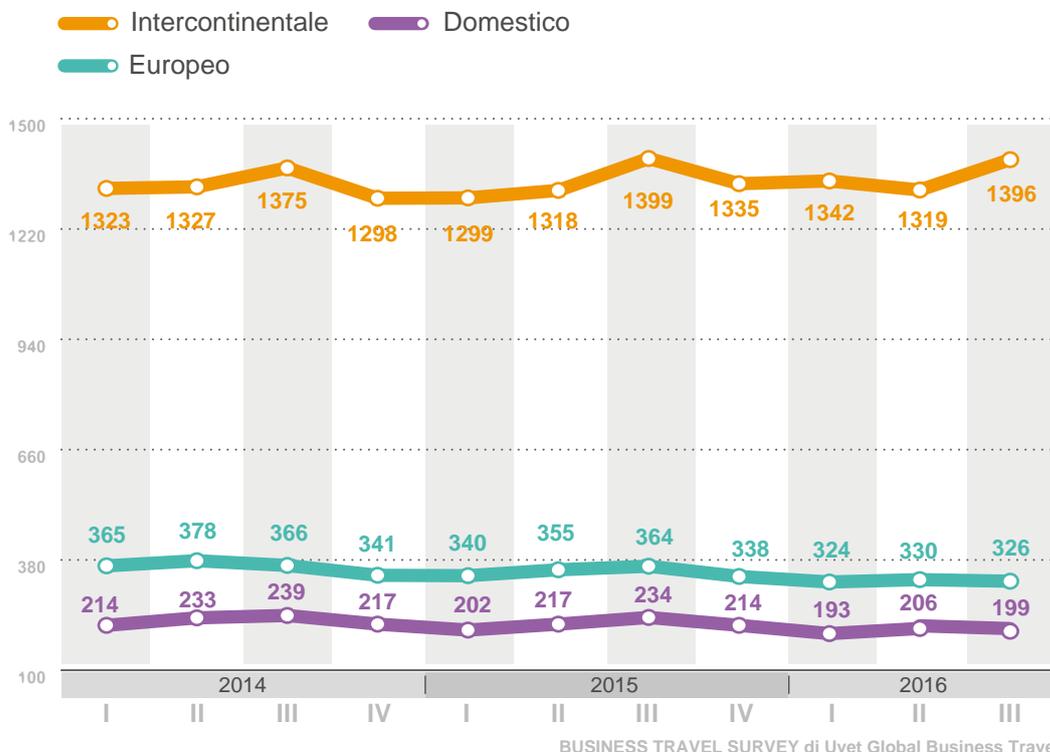
numero indice base 1° Trim. 2014





COSTO MEDIO DEL BIGLIETTO PER TIPO DI VIAGGIO

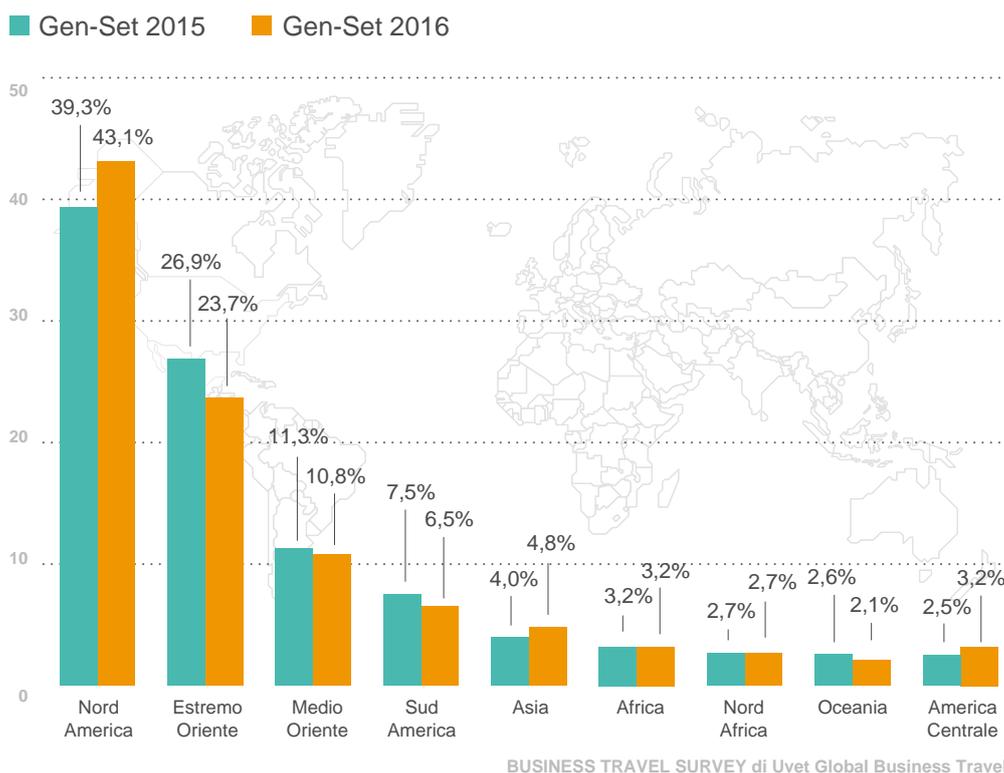
(Euro)



Nell'ultimo trimestre 2016 il costo medio per biglietto ha registrato, rispetto all'anno precedente, un decremento del 10% per il segmento europeo e del 14% per il segmento domestico.

Il costo medio per il segmento intercontinentale rimane sostanzialmente invariato rispetto al 2015. Stesso trend per il triennio 2014-2016, si assiste, infatti, ad una diminuzione del costo del biglietto europeo e nazionale mentre rimane sostanzialmente invariato il costo per le trasferte aeree intercontinentali.

ANDAMENTO DEI VOLUMI DI SPESA TRAFFICO INTERCONTINENTALE



Il traffico intercontinentale vede come principale destinazione il Nord America in crescita di circa il 4% rispetto al 2015.

L'Estremo Oriente incide di circa un quinto del totale dei volumi di spesa, come nel 2015 continua anche nel 2016 a registrare un trend negativo di crescita. In calo anche il Medio Oriente, il Sud America, e l'Oceania, mentre le altre destinazioni sono in lieve crescita.



VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

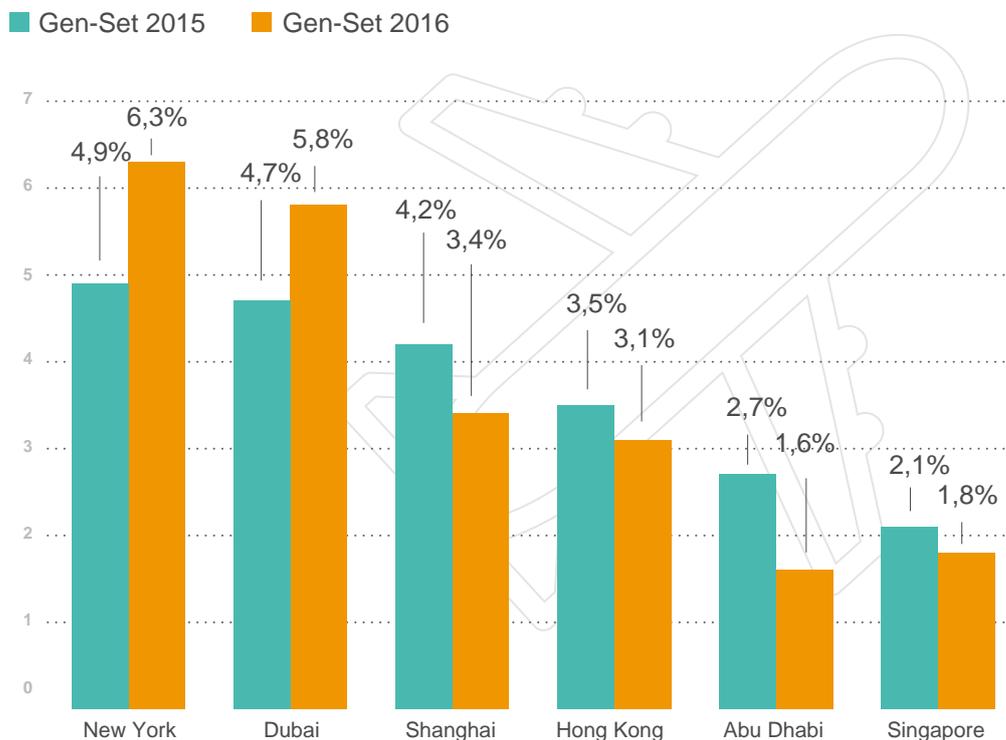
FOCUS ON AIR

I primi sei mesi del 2016 vedono New York la più importante destinazione del campione. Ciò conferma l'importanza della città come principale Hub aeroportuale per i nostri viaggiatori d'affari che si dirigono negli Stati Uniti. Al secondo posto troviamo Dubai quale Hub aeroportuale per chi viaggia in Oriente che registra un incremento della propria quota dell'1%.

Le altre destinazioni segnano tutte una decrescita negli ultimi 12 mesi.

PRINCIPALI DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

(Numero di Biglietti)



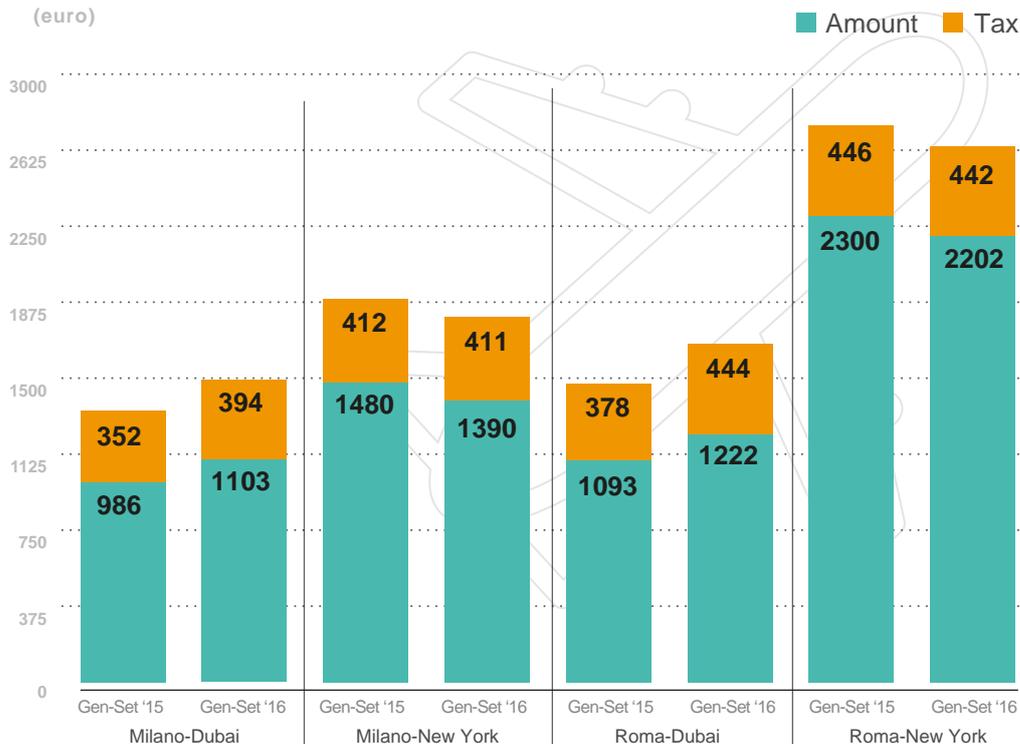
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Le destinazioni Roma-New York e Milano-New York subiscono una diminuzione del prezzo medio di circa 100 euro. In controtendenza le tratte per Dubai con origine sia da Milano che da Roma. Per queste destinazioni si è registrato un incremento del costo medio del biglietto di 158 euro per Milano-Dubai e 195 euro per Roma-Dubai.

Le tasse aeroportuali continuano ad essere una componente importante sui valori incrementali dei biglietti

DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE INTERCONTINENTALI

(euro)



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

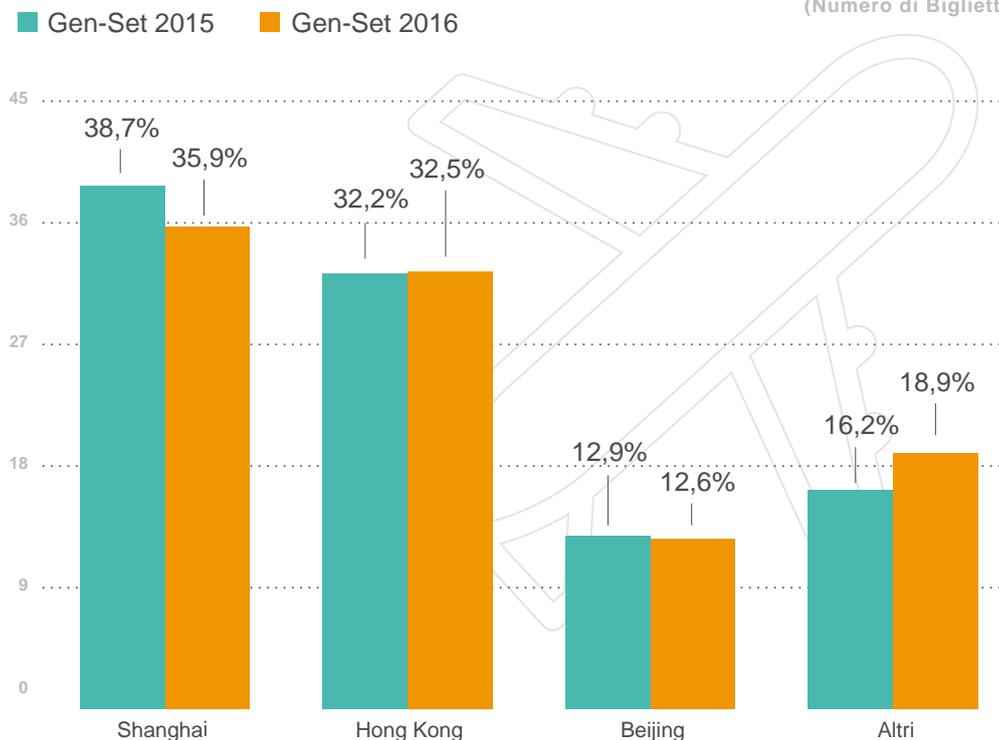
VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

FOCUS ON AIR



DISTRIBUZIONE AEROPORTUALE DEI VIAGGI IN CINA

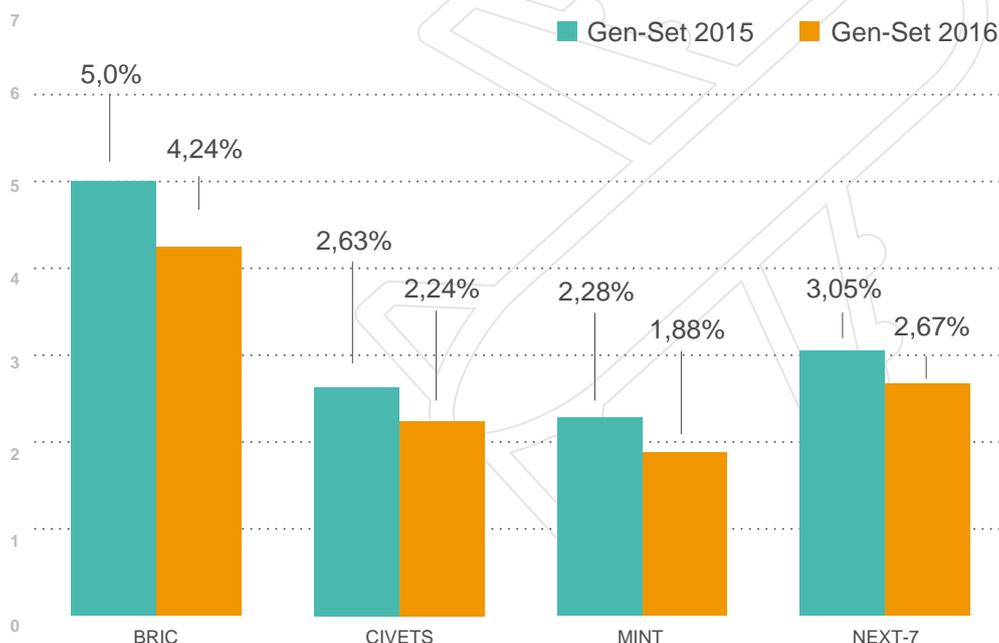
(Numero di Biglietti)



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Il peso sempre maggiore del traffico verso la Cina rispetto al traffico intercontinentale totale, rende importante vedere come si siano distribuite le trasferte nella Repubblica Popolare. Hong Kong mantiene invariata la propria quota, mentre Shanghai registra un decremento del 3% confermandosi, anche se di misura, la meta privilegiata dai viaggiatori d'affari del Paese Asiatico. Andamento costante per Pechino che chiude al 12,6%.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: BRIC, CIVETS, MINT, NEXT-7



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Tutti gli indicatori per l'area BRIC¹, CIVETS², MINT³ e NEXT-7⁴ registrano un calo, del numero di trasferte.

1 BRIC: Brasile, Russia, India e Cina

2 CIVETS: Colombia, Indonesia, Vietnam, Egitto, Turchia e Sud Africa

3 MINT: Messico, Indonesia, Nigeria e Turchia

4 NEXT-7: Egitto, Indonesia, Messico, Nigeria, Filippine, Turchia e Corea Del Sud



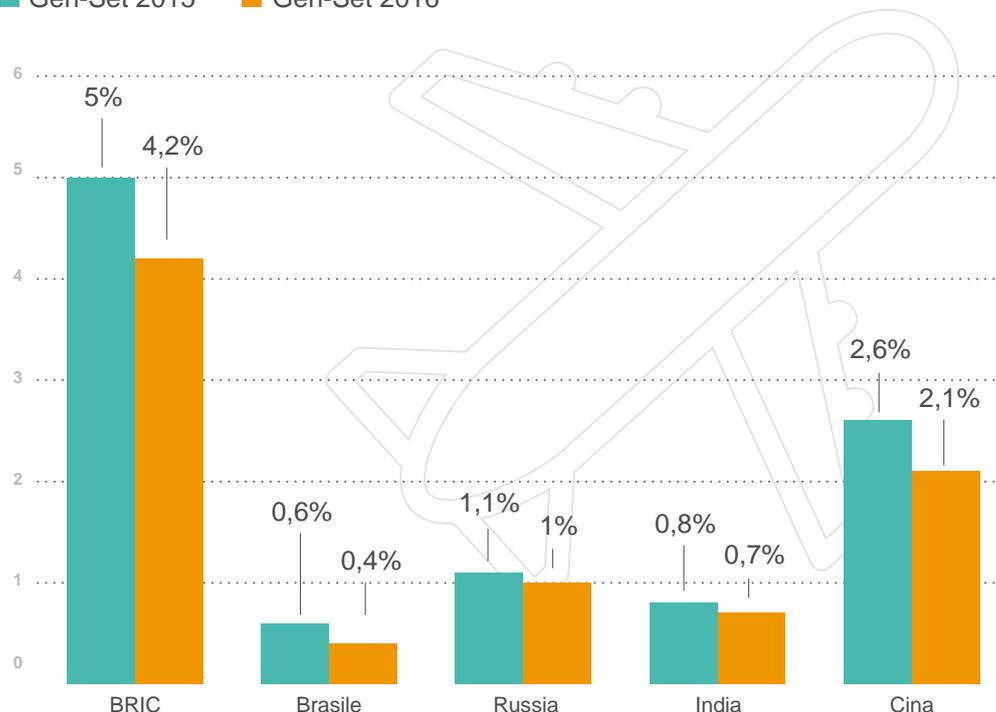
VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

FOCUS ON AIR

I Paesi appartenenti all'area economica BRIC¹ hanno visto quasi tutti una riduzione del numero di trasferte. Anche la Cina, a differenza del 2015 quando era l'unico Paese in crescita, nel 2016 registra un numero di trasferte inferiori. Rispetto al 2015 l'area BRIC¹ continua a decrementare la sua quota passando dal 5% al 4,2% sul totale dei volumi intercontinentali. Brasile, Russia e India confermano il loro trend di decrescita anche nel 2016.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: BRIC

■ Gen-Set 2015 ■ Gen-Set 2016

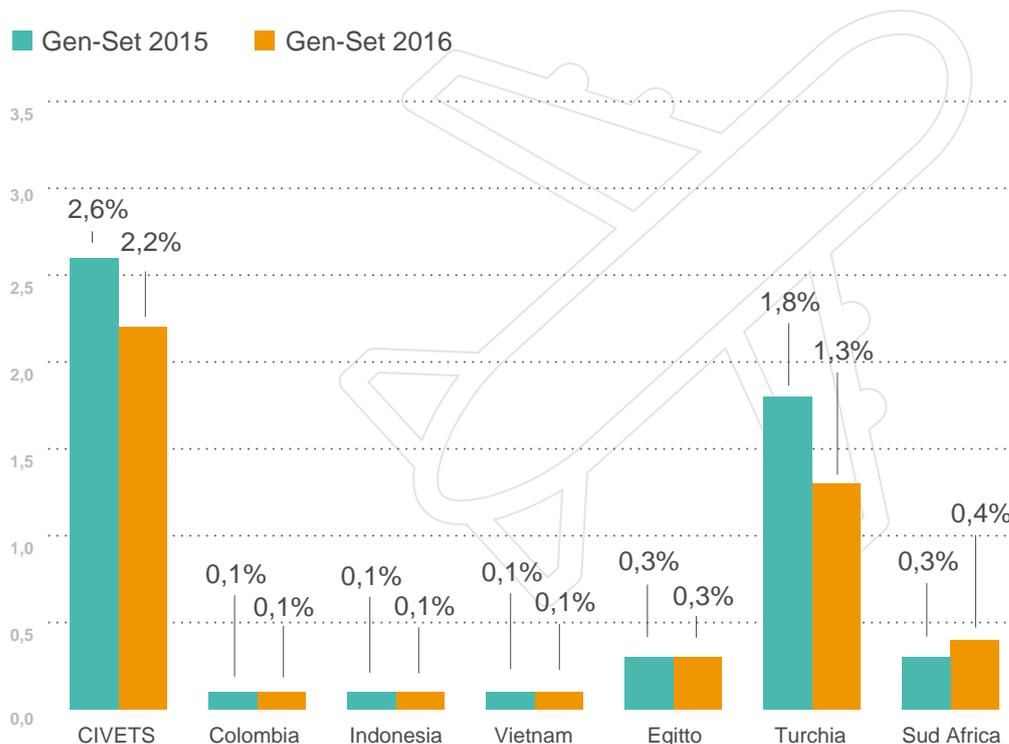


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

L'area economica CIVETS², considerando gli ultimi nove mesi del 2016, continua a vivere una decrescita che si traduce in una riduzione di 0,4% sul totale dei volumi. Colombia, Indonesia, Vietnam, Egitto e Sud Africa rimangono stabili. In continuo calo la Turchia a causa della forte crisi politica del Paese.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: CIVETS

■ Gen-Set 2015 ■ Gen-Set 2016



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

1 BRIC: Brasile, Russia, India e Cina

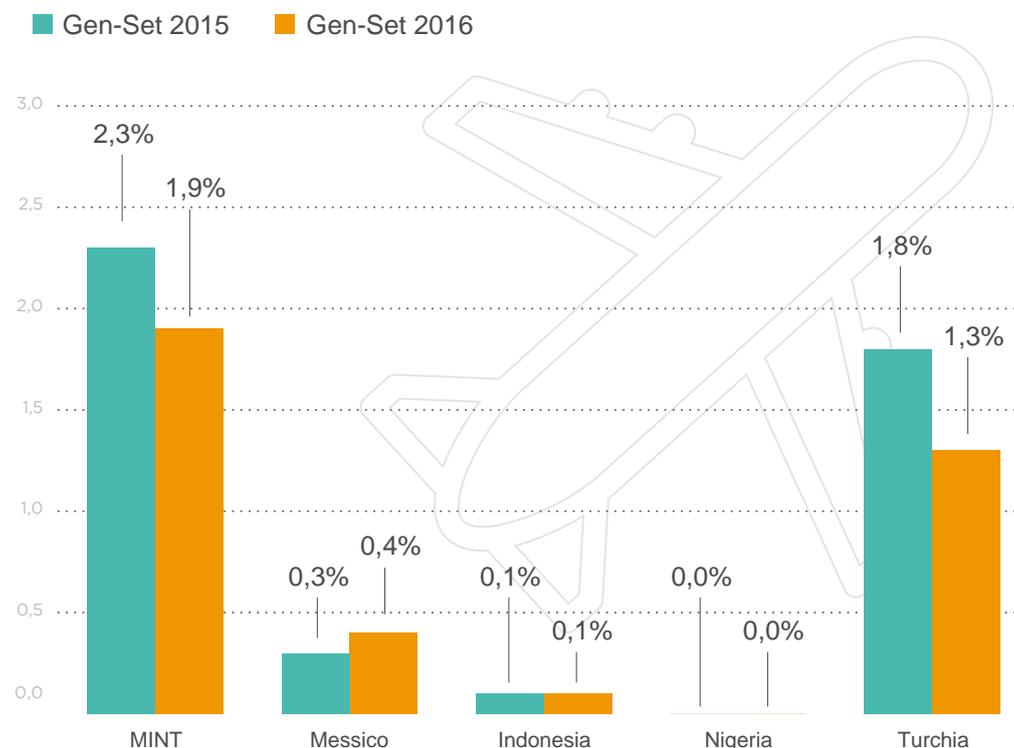
2 CIVETS: Colombia, Indonesia, Vietnam, Egitto, Turchia e Sud Africa

VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI



FOCUS ON AIR

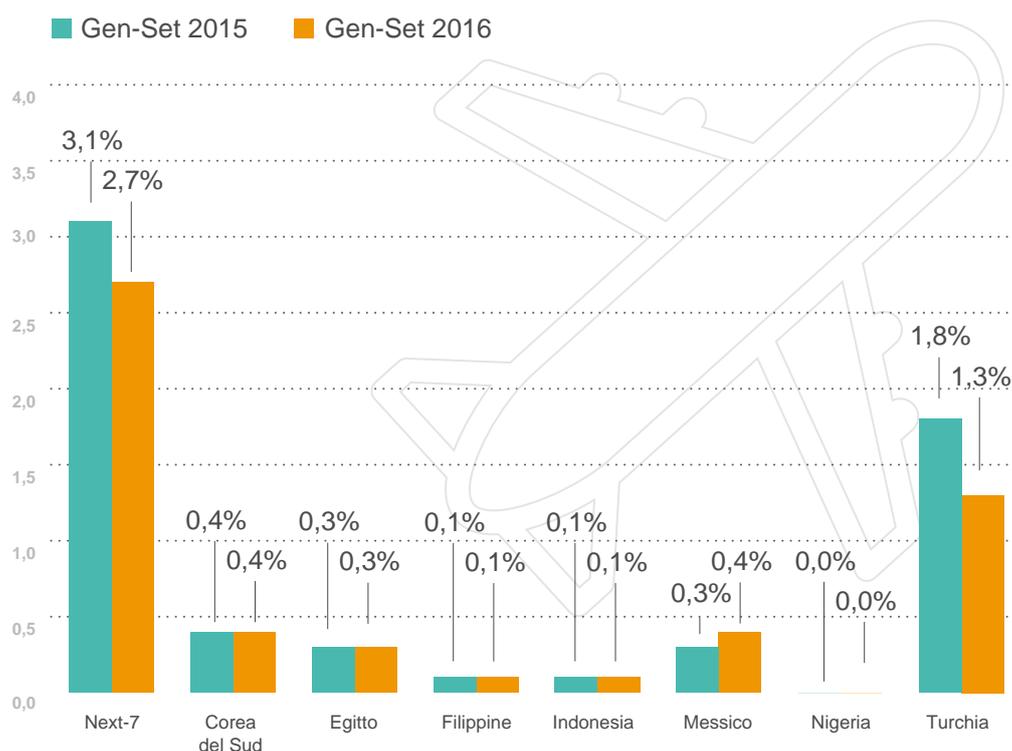
ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: MINT



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Per quanto riguarda l'area MINT¹, il 2016 ha fatto subito registrare un forte calo, determinato soprattutto dall'andamento negativo della Turchia. Il Messico in lieve controtendenza.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: NEXT-7



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Anche per quanto riguarda l'area NEXT-7², negli ultimi 12 mesi si è verificato un calo determinato dal rallentamento della Turchia

1 MINT: Messico, Indonesia, Nigeria e Turchia

2 NEXT-7: Egitto, Indonesia, Messico, Nigeria, Filippine, Turchia e Corea Del Sud

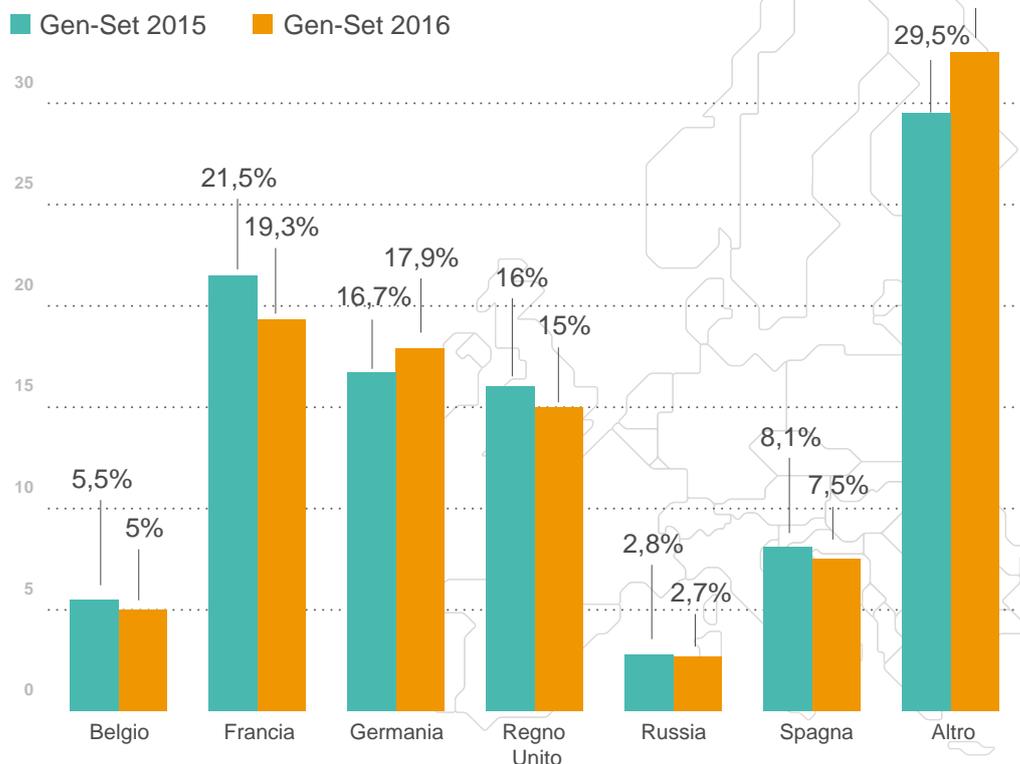


VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI EUROPEE

FOCUS ON AIR

Analizzando il mercato europeo, Francia e Germania hanno confermato la loro leadership da un punto di vista economico per l'Italia, anche se negli ultimi 12 mesi la prima ha visto diminuire la propria quota, mentre la seconda fa registrare un incremento dell'1%. Nell'ultimo anno hanno registrato valori in calo anche Regno Unito, Spagna e Belgio.

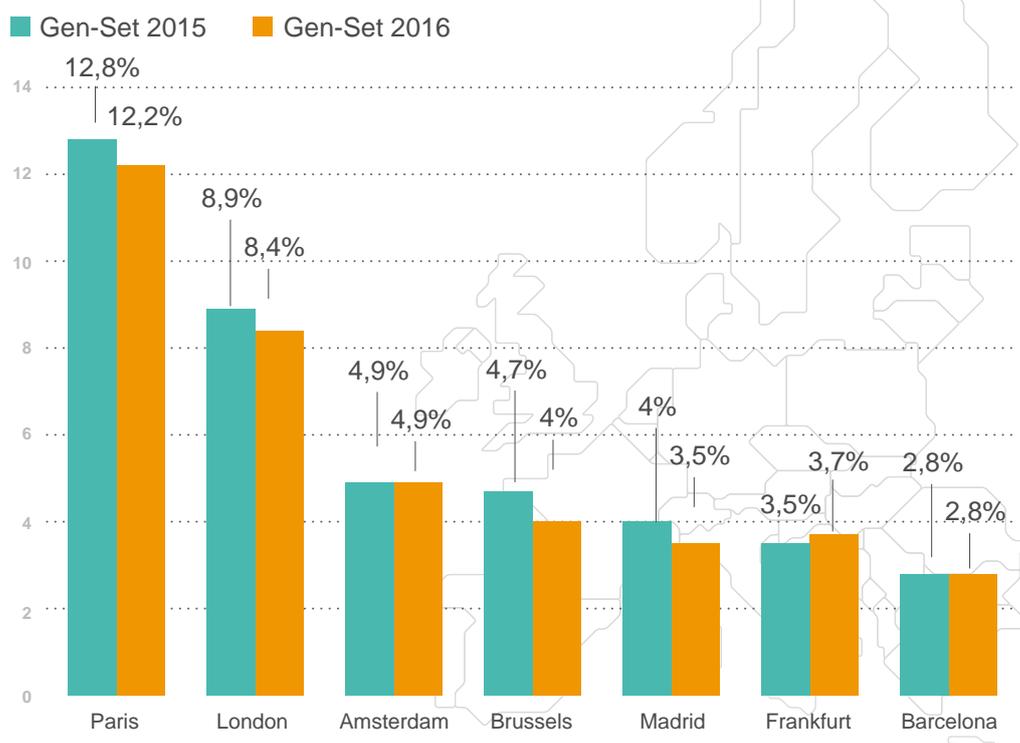
ANDAMENTO DEI VOLUMI DI SPESA TRAFFICO EUROPEO



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Anche nel 2016, con il 12% del totale dei viaggi effettuati in Europa, Parigi si conferma la principale destinazione. In calo Brussels, Londra e Madrid. Frankfurt mostra valori in crescita, mentre Amsterdam e Barcellona restano costanti.

PRINCIPALI DESTINAZIONI EUROPEE (Numero di Biglietti)

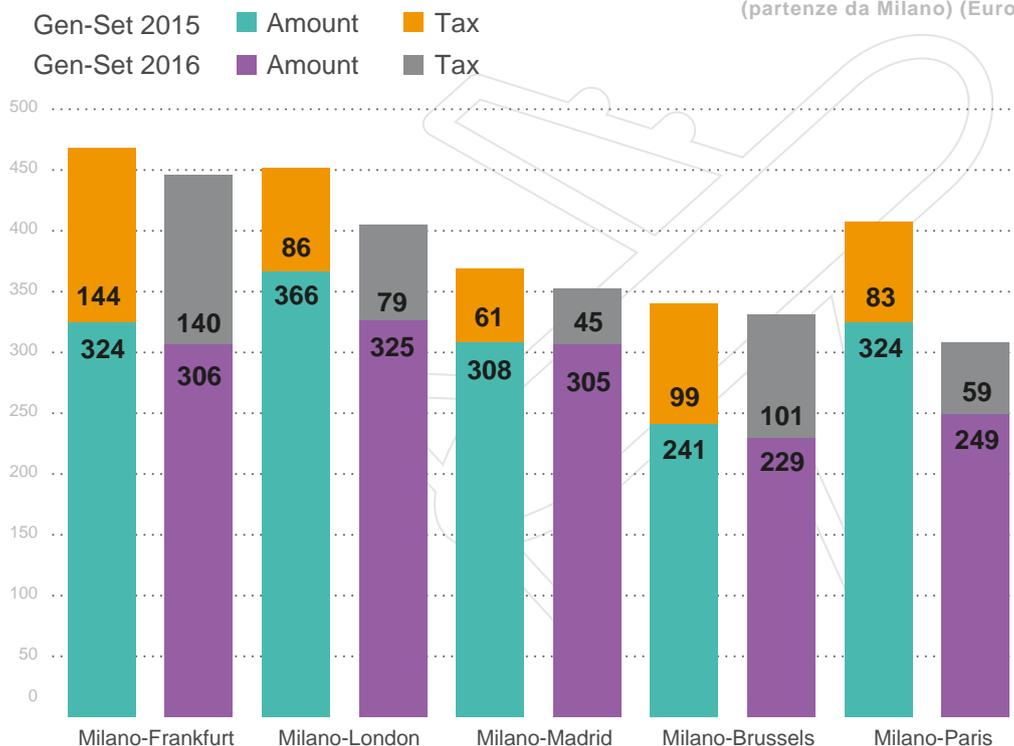


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel



DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE EUROPEE

(partenze da Milano) (Euro)

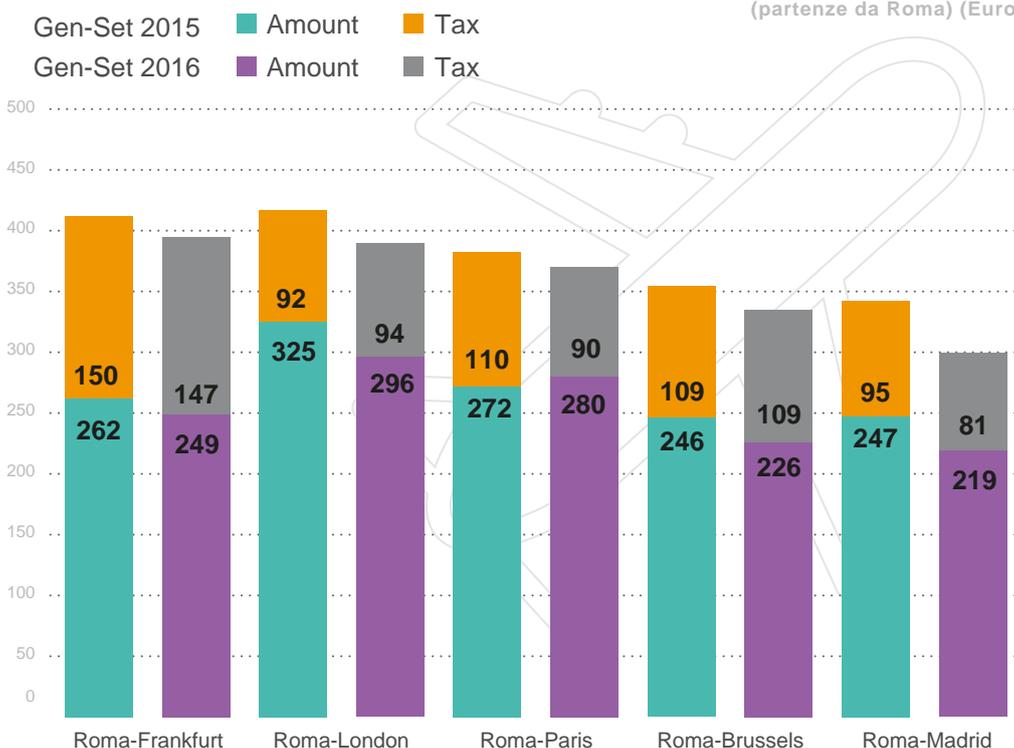


Le rotte con partenza da Milano hanno registrato tutte valori in decremento, la Milano-Parigi fa registrare rispetto allo scorso anno un costo medio inferiore di circa 98 euro per biglietto, segue la Milano-Londra con undecremento medio di 48 euro e per finire la Milano Francoforte con un decremento di 22 euro.

BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE EUROPEE

(partenze da Roma) (Euro)



Le rotte con partenza da Roma hanno registrato tutte valori in calo, Il dato più significativo si registra per la Roma-Madrid che decrementa il costo medio di 41 euro.

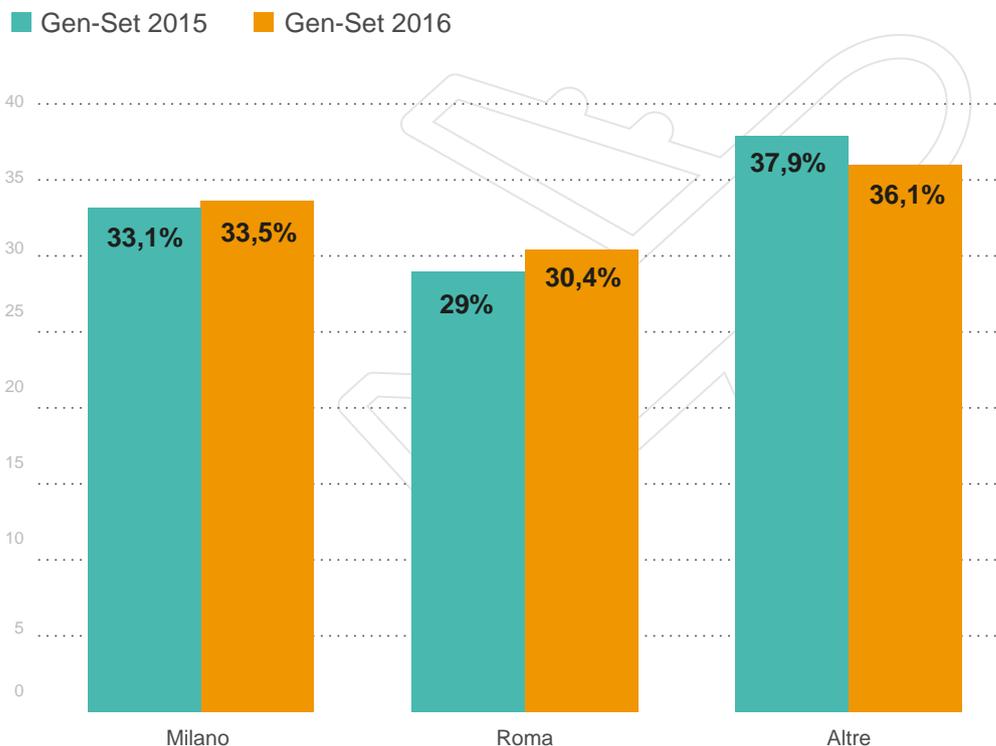
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel



Nel segmento nazionale Milano resta la principale destinazione dei viaggiatori d'affari con una quota del 34% e un trend, anche se minimo, di crescita. Anche Roma ha registrato negli ultimi 12 mesi una crescita, mentre le altre destinazioni hanno avuto un calo della propria quota di mercato di circa il 2%.

PRINCIPALI DESTINAZIONI NAZIONALI

(Numero di Biglietti)

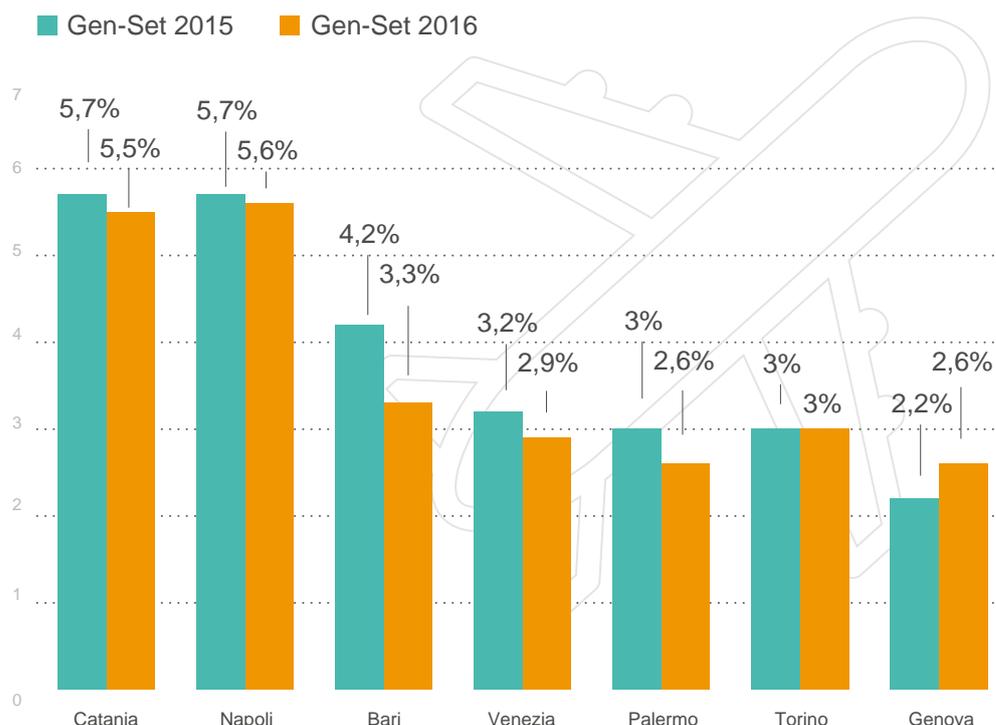


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Gli scali di Napoli e di Catania rimangono i favoriti tra le altre destinazioni nazionali, per queste destinazioni nel 2016 non si registra nessuna variazione sostanziale della propria quota. In seconda posizione troviamo Bari che decreta la sua quota dell' 1,1%, la seguono Venezia e Palermo con quote in diminuzione. In controtendenza la destinazione Genova che fa registrare un aumento della sua quota di mercato mentre Torino rimane stabile su un 3%.

LE ALTRE DESTINAZIONI NAZIONALI

(Numero di Biglietti)



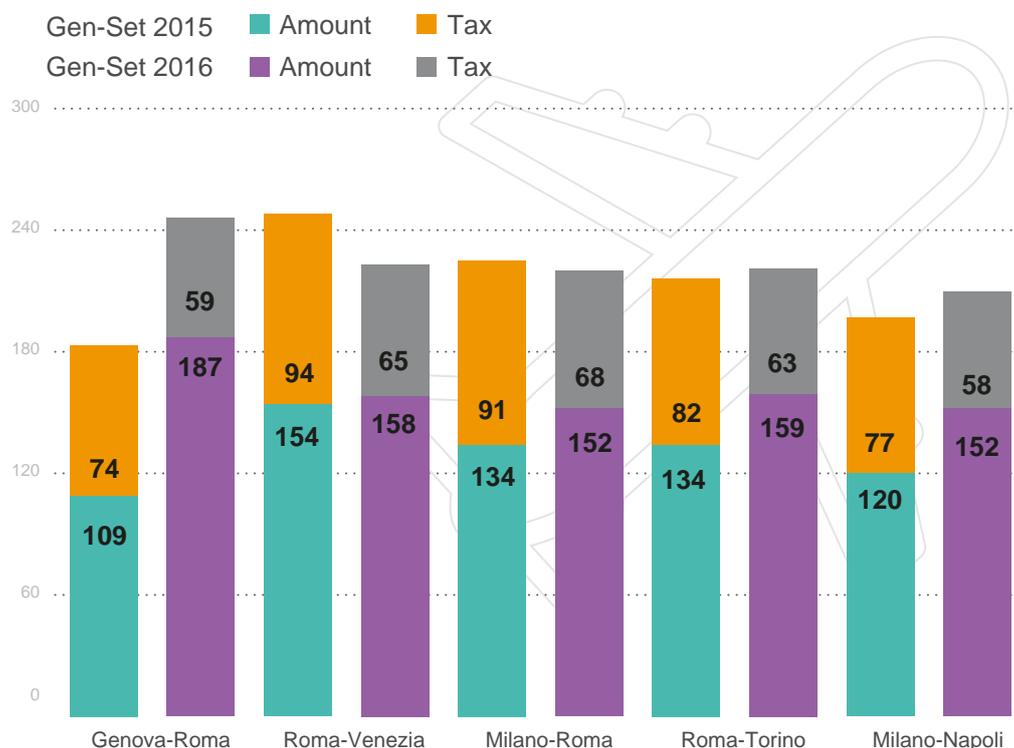
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI NAZIONALI



FOCUS ON AIR

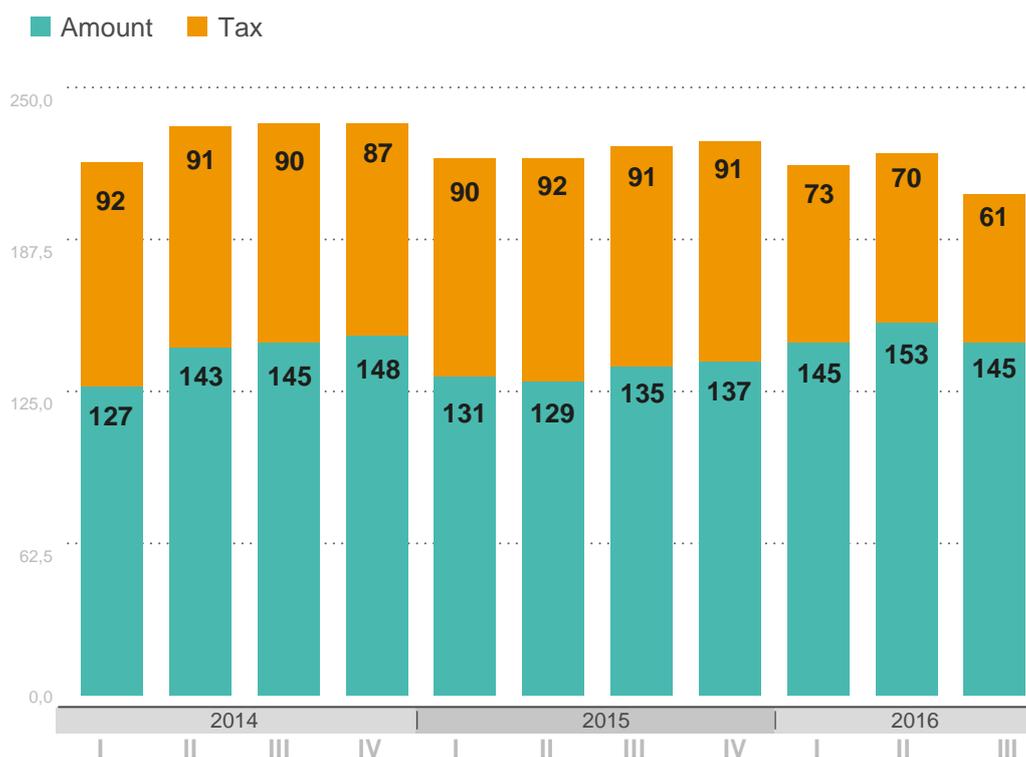
DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE NAZIONALI (Euro)



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Il prezzo medio sulle principali rotte italiane registra un aumento sulla Genova-Roma e sulla Milano-Napoli mentre per tutte le altre rotte, ad eccezione della Roma Venezia, non evidenziano differenze sostanziali di prezzo.

DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: MILANO ROMA (Euro)



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Anche la Milano Roma segue il trend delle principali rotte italiane facendo registrare nel terzo trimestre una diminuzione di circa 20 euro per biglietto. Il secondo ed il terzo trimestre 2016 sono sostanzialmente in linea con gli stessi periodi del 2015 con una lieve variazione in diminuzione di 3 euro per biglietto nel primo trimestre 2016.



Questa fotografia mostra come l'utilizzo dell'alta velocità si stia normalizzando e che l'uso del treno sia entrato sempre più a far parte delle abitudini dei nostri viaggiatori d'affari. L'andamento delle trasferte e delle spese di viaggio ferroviarie continua ad avere indicatori sempre in crescita ma, i risultati del 2016, registrano un incremento moderato se confrontato con il 2015 rispetto al 2014. Nell'ultimo trimestre 2016 si evidenzia una crescita delle spese di viaggio pari al 3% e un aumento del numero delle trasferte del 9%.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO FERROVIARIE

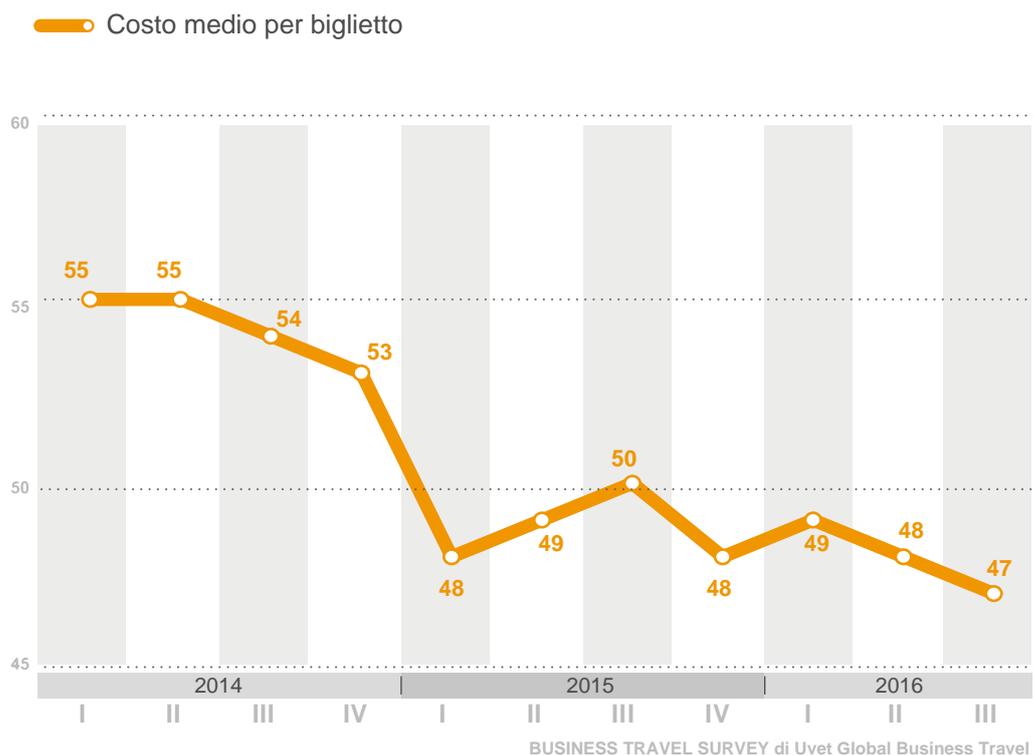
numero indice base 1° Trim. 2014



Il costo medio del biglietto ferroviario nei primi nove mesi del 2016 rimane sostanzialmente invariato mentre, se analizziamo l'andamento del prezzo dal 2014, possiamo evidenziare un decremento del biglietto medio di circa il 12%.

COSTO MEDIO DEL BIGLIETTO FERROVIARIO

(Euro)

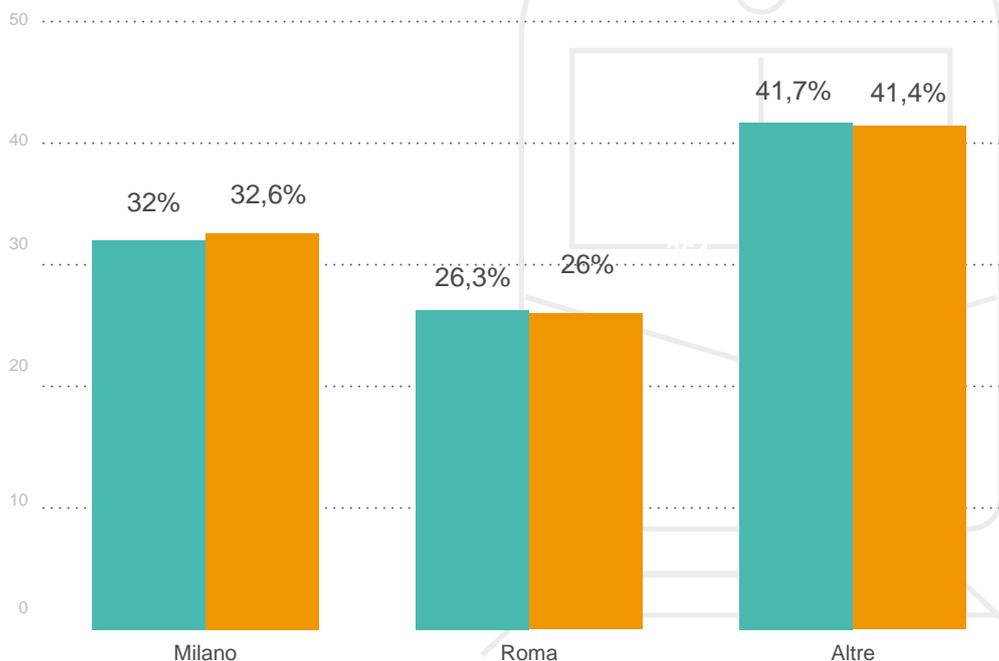




PRINCIPALI DESTINAZIONI FERROVIARIE NAZIONALI

(Numero di Biglietti)

■ Gen-Set 2015 ■ Gen-Set 2016

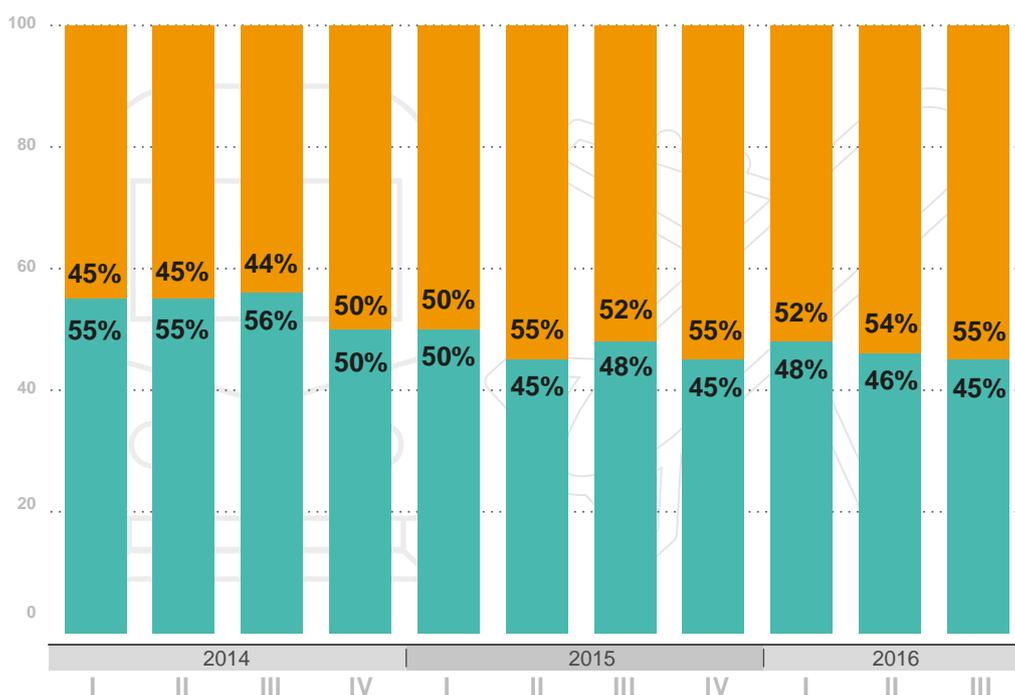


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Le quote di mercato sulle principali tratte ferroviarie non hanno subito variazioni rispetto a quanto rilevato nel 2015. Milano rimane la principale destinazione italiana dei viaggiatori d'affari, aumentando dello 0,6% la propria quota. Roma riduce lievemente la propria quota di mercato rispetto all'anno precedente, e lo stesso comportamento lo registrano le altre destinazioni. Tra le "Altre", le destinazioni principali restano quelle sulla tratta che percorre l'alta velocità come Torino, Bologna, Firenze e Napoli.

MILANO - ROMA MERCATO BUSINESS QUOTA DI MERCATO TRENO / AEREO

■ Air ■ Rail



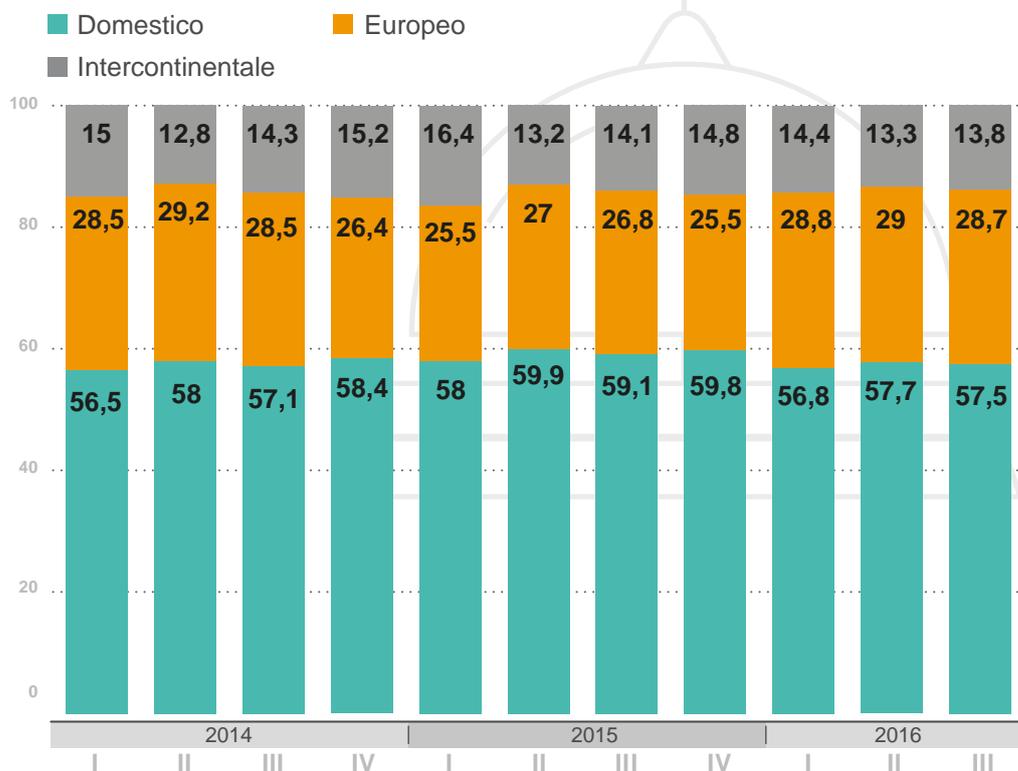
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Nell'ultimo triennio abbiamo assistito ad un cambiamento delle abitudini di chi viaggia per affari grazie all'alta velocità che ha ridotto il tempo di trasferta tra Roma e Milano e all'incremento dell'offerta posta dai due vettori Rail su questa tratta. Il secondo trimestre 2015 segna il sorpasso sulla Milano-Roma della quota del treno sull'aereo e lo mantiene fino ad oggi.



L'hôtellerie ha presentato nell'ultimo trimestre del 2016 una quota del segmento domestico di circa il 57% del totale, registrando un lieve calo della spesa. Il segmento europeo ha visto un aumento della sua quota di mercato del 2% rispetto al 2015. Si riduce lievemente la quota per le spese alberghiere intercontinentali.

RIPARTIZIONE DELLE SPESE DI HÔTELLERIE

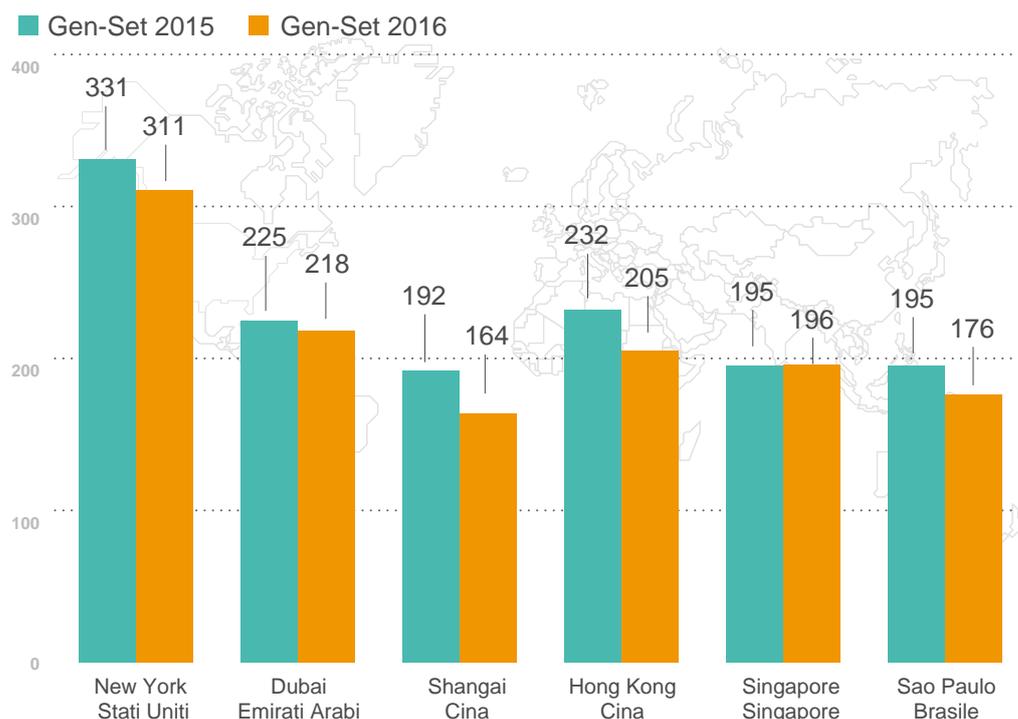


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

In controtendenza rispetto al 2015 il costo medio per room night è diminuito per tutte le destinazioni intercontinentali ad eccezione di Singapore che lascia sostanzialmente invariato il costo medio per notte. New York rimane la città nella quale il pernottamento medio ha un costo maggiore.

COSTO MEDIO PER ROOM NIGHT PRINCIPALI DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

(Euro)

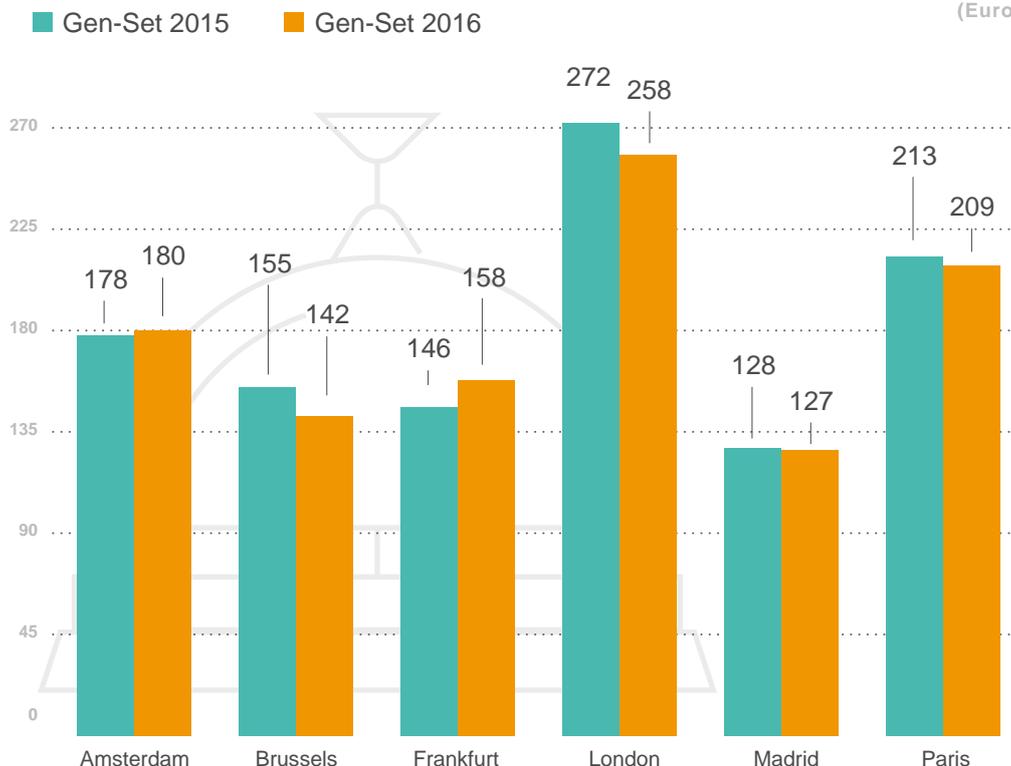


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel



COSTO MEDIO PER ROOM NIGHT PRINCIPALI DESTINAZIONI EUROPEE

(Euro)

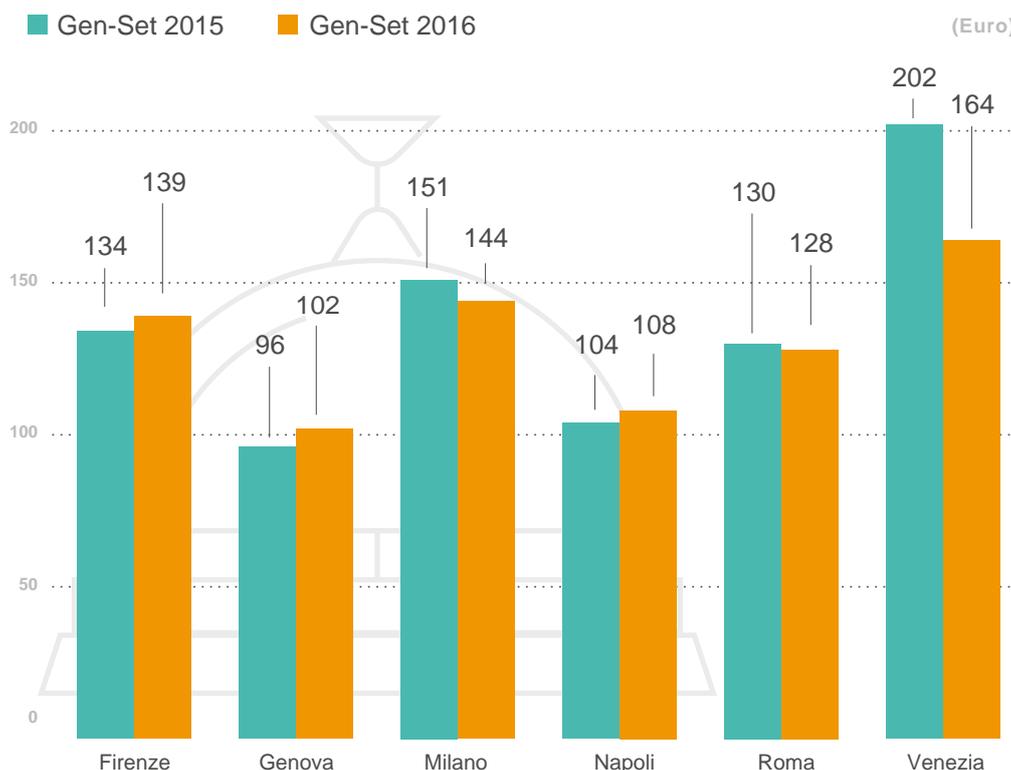


BUSINESS TRAVEL SURVEY di UVET Global Business Travel

Nei primi 9 mesi del 2016 il costo medio per room night nelle principali destinazioni europee fa registrare un incremento per le città di Amsterdam e Francoforte mentre si rileva una diminuzione del prezzo su tutte le altre destinazioni. La città più economica rimane Madrid mentre il primato della città più cara lo mantiene Londra seguita da Parigi.

COSTO MEDIO PER ROOM NIGHT PRINCIPALI DESTINAZIONI NAZIONALI

(Euro)



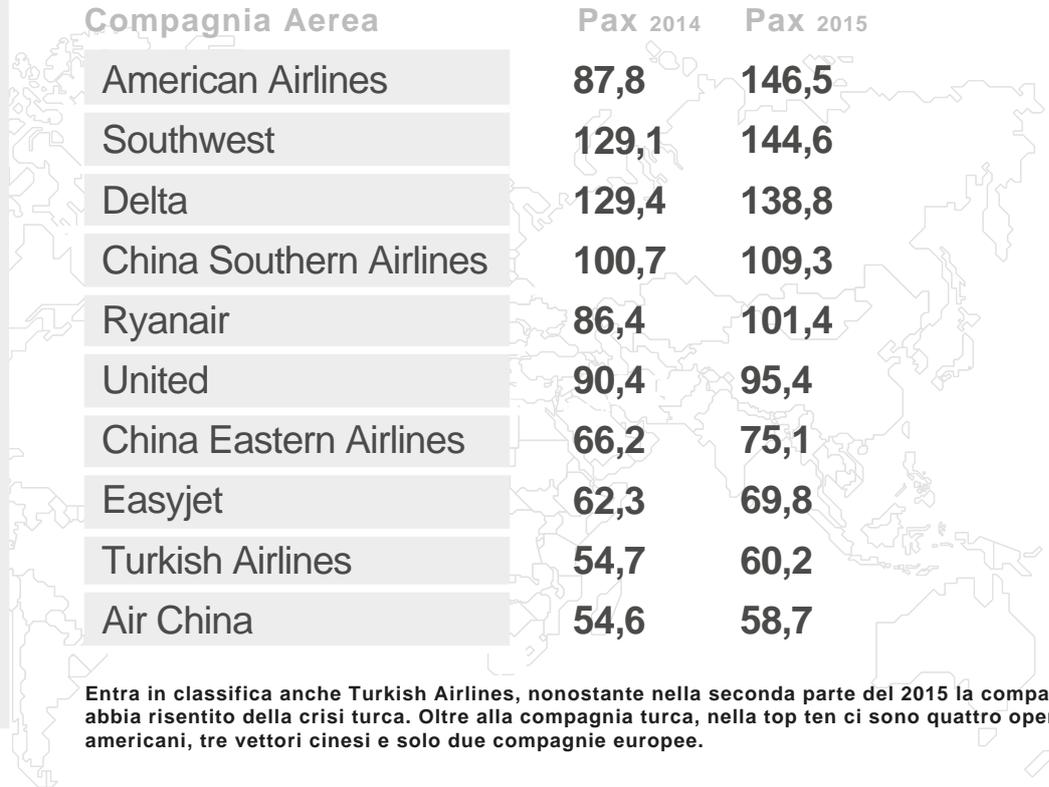
BUSINESS TRAVEL SURVEY di UVET Global Business Travel

Nonostante abbia avuto una riduzione del costo medio per room night di circa 38 euro la città in cui è più caro pernottare in Italia è Venezia. Al secondo posto troviamo Milano che fa registrare un decremento di circa 7 euro per notte, e successivamente, Firenze, Genova e Napoli che, in controtendenza, fanno registrare un aumento dei loro costi medi tra 4 e 5 euro per notte. Per la città di Roma il costo medio per notte rimane sostanzialmente invariato.



RANKING COMPAGNIE AEREE 2015

Le tre compagnie americane, American Airlines, Southwest e Delta sono le più grandi al mondo, con un traffico di passeggeri annuale vicino ai 150 milioni di passeggeri. Crescono tuttavia nuovi operatori asiatici e medio-orientali: China Southern ha superato la barriera dei 100 milioni di passeggeri nel 2014 e continua a crescere. Ryanair è la prima compagnia europea in classifica e nel corso dell'ultimo anno ha registrato una crescita di 15 milioni di passeggeri.

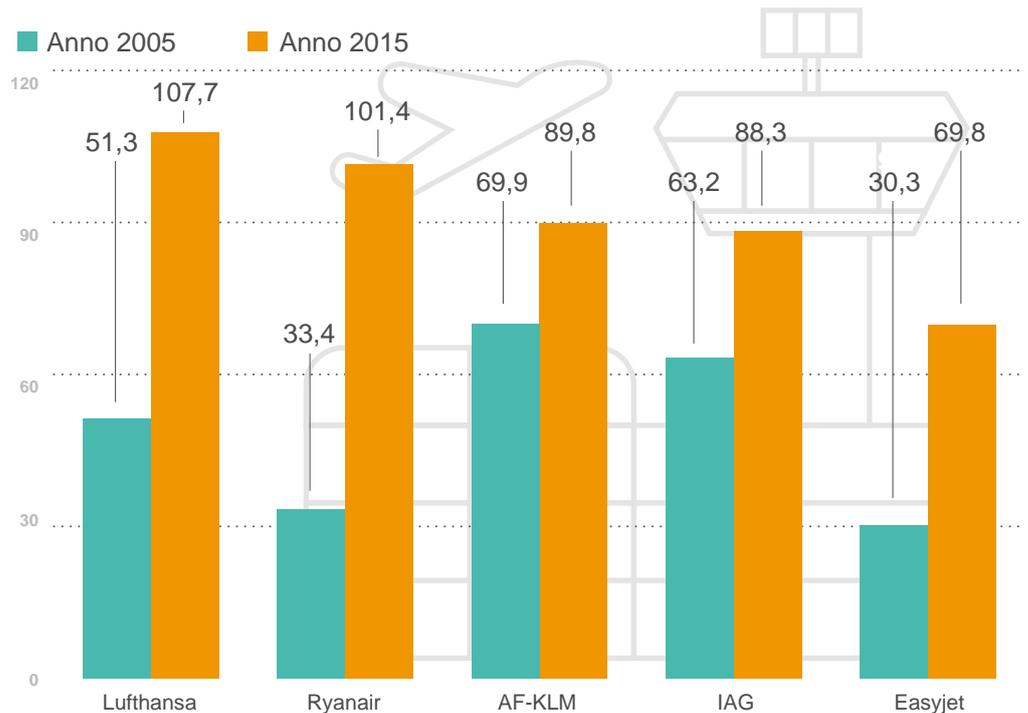


Fonte: Analisi TRA consulting su dati IATA

COMPAGNIE AEREE IN EUROPA

(mln di pax)

A livello europeo, il gruppo Lufthansa continua a crescere, anche grazie alle fusioni effettuate negli ultimi anni. Ryanair è passata da 33 a oltre 100 milioni di passeggeri in soli dieci anni. Terzo gruppo europeo è Air France-KLM, che anche grazie al traffico di Transavia. IAG, che ricomprende Iberia, British Airways, Vueling e AerLingus è vicina alla barriera dei 90 milioni di passeggeri. In quinta posizione si trova la seconda compagnia low cost europea, Easyjet, con quasi 70 milioni di passeggeri.

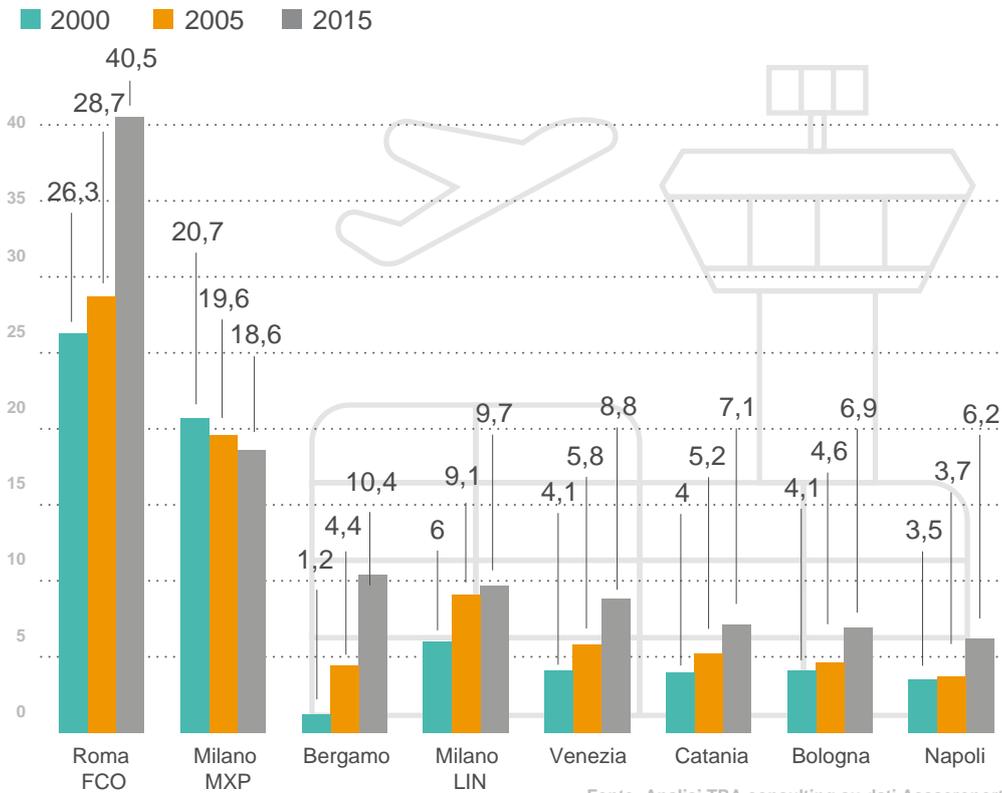


Fonte: Analisi TRA consulting su dati compagnie aeree



LO SVILUPPO DEGLI AEROPORTI ITALIANI

(in milioni di passeggeri annui)

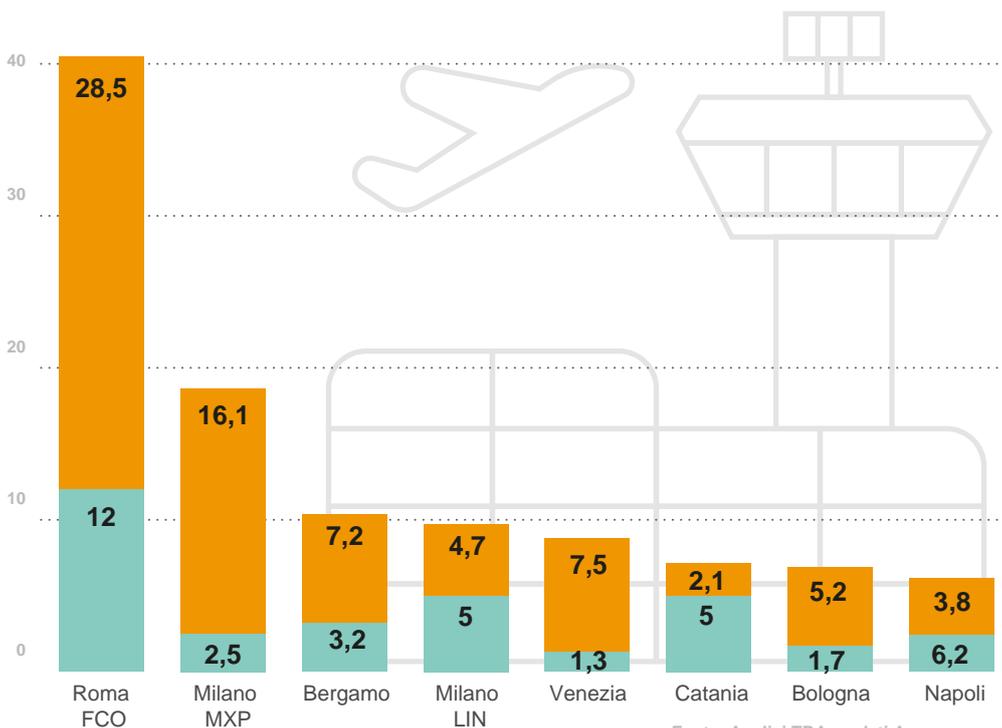


Fonte: Analisi TRA consulting su dati Assaeroporti

Roma Fiumicino ha superato per la prima volta nella storia i 40 milioni di passeggeri, in forte crescita rispetto al 2000 e al 2005. Milano Malpensa continua a registrare una caduta del numero di passeggeri. Bergamo Orio al Serio è l'aeroporto che ha registrato la crescita maggiore negli ultimi anni: nel 2015 ha superato i 10 milioni di passeggeri l'anno. Milano Linate continua la lenta crescita, nonostante le limitazioni imposte in termini di movimentazioni orarie. Tale aeroporto avrebbe un forte potenziale di crescita senza le barriere legali. Venezia ha visto il proprio traffico raddoppiare negli ultimi 15 anni, passando da 4,1 a 8,8 milioni di passeggeri.

PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI PER TRAFFICO PASSEGGERI NEL 2015

Domestici Internazionali



Fonte: Analisi TRA su dati Assoaeroporti

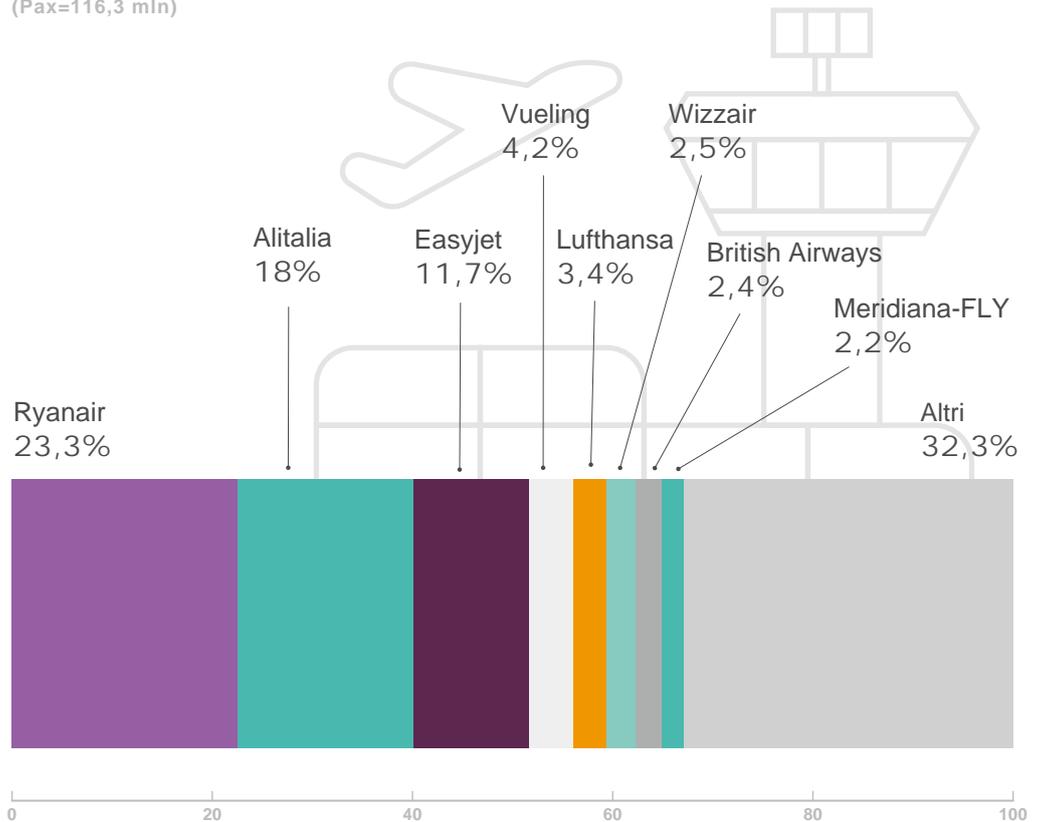
Roma Fiumicino si conferma come unico grande hub italiano, con un buon traffico a livello nazionale, oltre a quello internazionale. Milano Malpensa registra invece l'86 per cento del proprio traffico come internazionale, mentre vede un limitato numero di passeggeri domestici. Bergamo vede una maggioranza di traffico internazionale, mentre Milano Linate e Catania sono i due più grandi aeroporti italiani che evidenziano una maggioranza di traffico domestico rispetto all'internazionale.



Ryanair si conferma come primo vettore in Italia, con oltre il 23 per cento della quota di mercato con quasi 30 milioni di passeggeri trasportati nel 2015. Alitalia mantiene stabile il numero di passeggeri, ma la quota di mercato è scesa al 18 per cento. Al terzo posto Easyjet, vicina a superare i 15 milioni di passeggeri con una quota dell'11,7%. A completare le top cinque troviamo Lufthansa e Vueling con oltre 4 milioni di passeggeri trasportati nel 2015.

MARKET SHARE 2015

(Pax=116,3 mln)

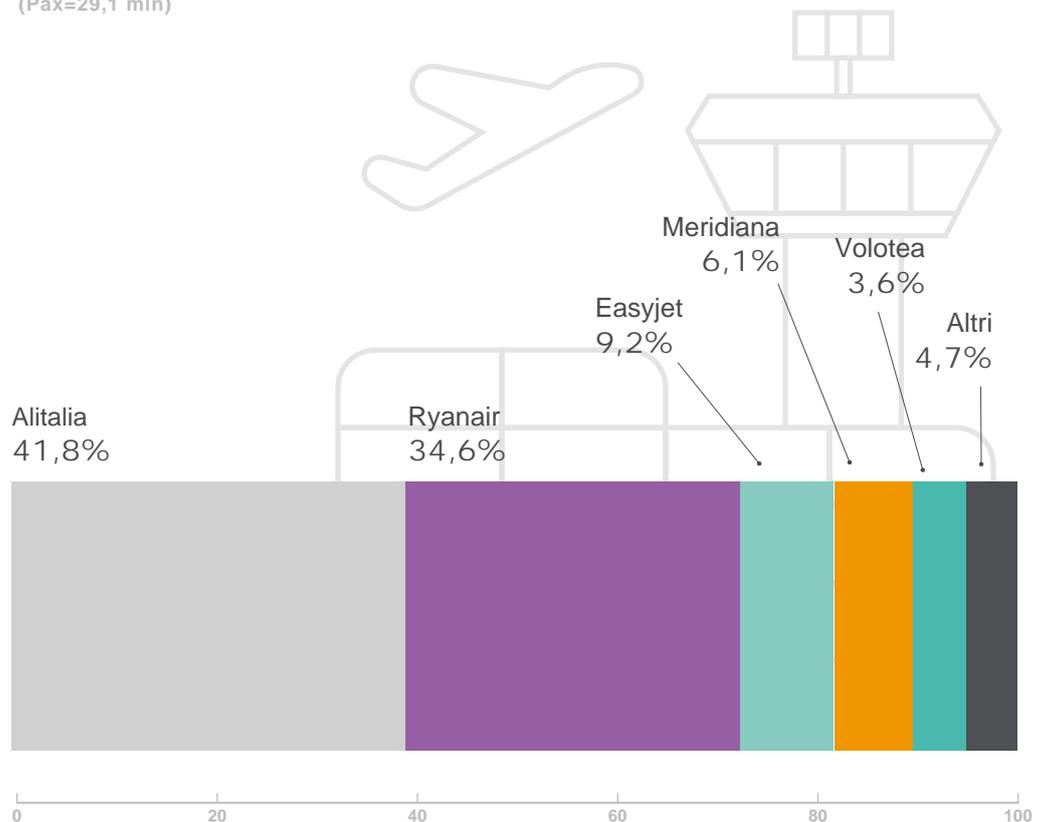


Fonte: Analisi TRA su dati ENAC

A livello domestico, Alitalia e Ryanair sono i due grandi player del mercato. Insieme raggiungono una quota di mercato di oltre tre quarti del totale, con il vettore italiano in una posizione di leadership. Alitalia trasporta oltre 12 milioni di passeggeri, circa 2 milioni in più della low cost irlandese. In terza posizione, ma con solo il 9,2% della quota di mercato Easyjet, davanti a Meridiana che detiene il 6%.

MARKET ITALIANO DOMESTICO NEL 2015

(Pax=29,1 mln)

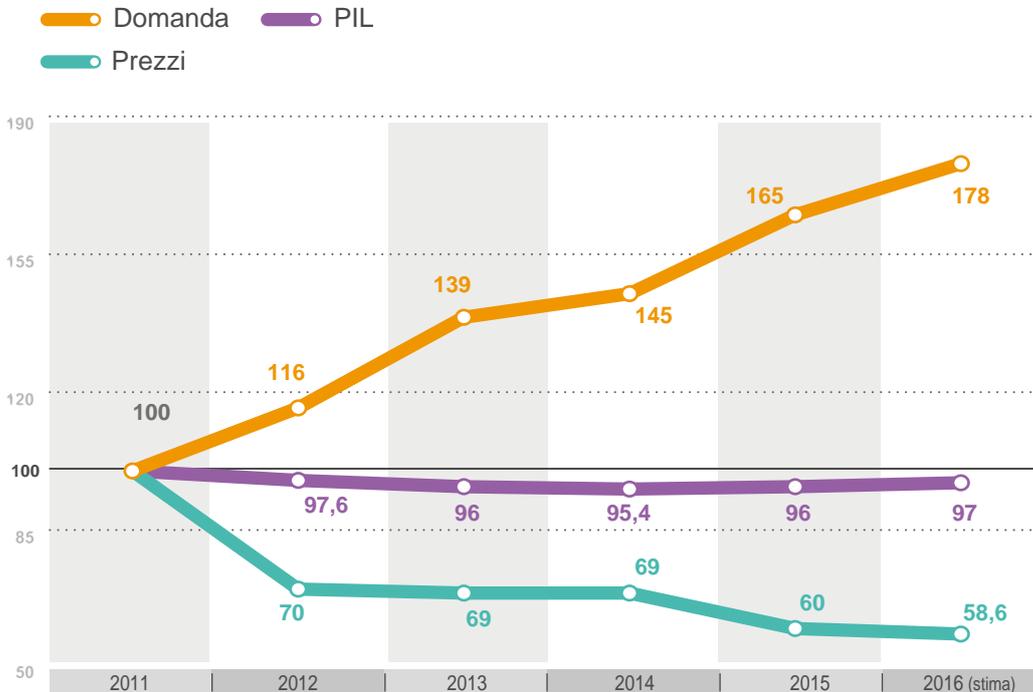


Fonte: Analisi TRA su dati ENAC



MERCATO AV - QUATTRO ANNI DI CONCORRENZA

(anno base 2011 = 100)

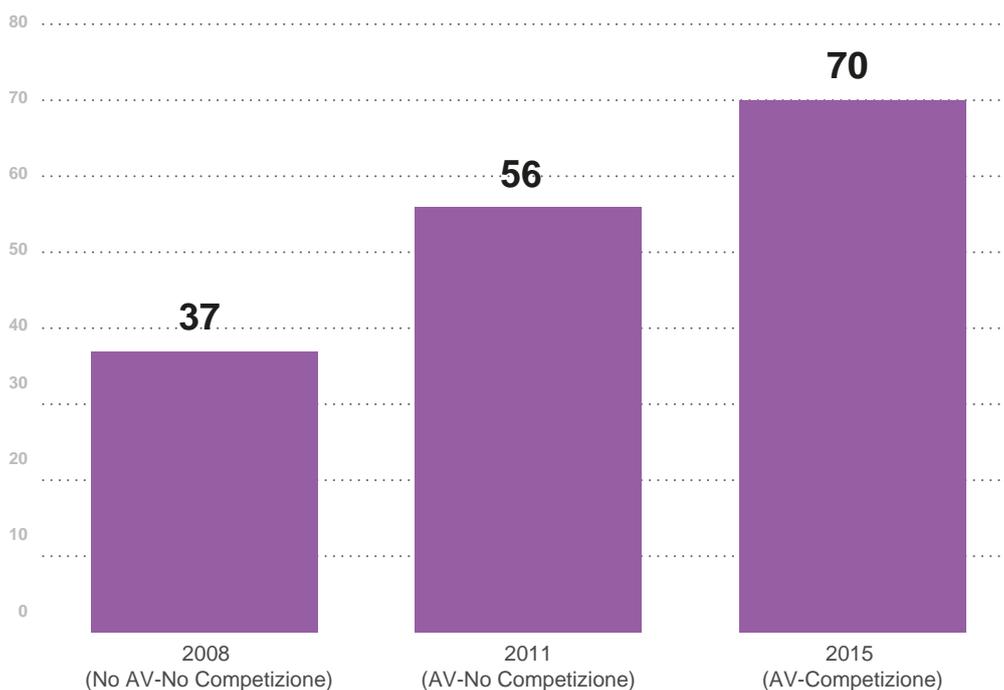


Fonte: Analisi CRIET

L'entrata della concorrenza nel mercato ferroviario ad alta velocità ha portato dei grandi benefici per i consumatori. L'arrivo di Italo ha dunque permesso una vera competizione. La domanda, espressa in passeggeri chilometro, è infatti incrementata tra il 2011 e il 2016 di quasi l'80% nonostante nel periodo considerato l'Italia abbia attraversato una difficile recessione. Questa grande espansione del numero di passeggeri è dovuta al fatto che i prezzi sono caduti di oltre il 40% oltre ad un aumento della qualità del servizio da parte degli operatori ferroviari.

Market Share AV Roma - Milano

(2008-2015)



Fonte: Analisi TRA consulting su dati compagnie ferroviarie e aeree

L'alta velocità ha incrementato la sua quota sul mercato domestico nei confronti dell'aereo. In particolare nella tratta Roma - Milano, la market share del treno AV è passata dal 37% del 2008 a circa il 70% nel 2015 (totale mercato Italia). Nel 2008, primo anno considerato, la rete ad alta velocità non era ancora completa e non c'era ancora competizione tra operatori. Con il completamento dell'infrastruttura ad alta velocità, la quota di mercato del treno è diventata prevalente, raggiungendo il 56% nel 2011. Nel 2015, in un ambiente competitivo grazie ad Italo, la quota di mercato dell'AV ha raggiunto il 70%.



INTRODUZIONE

Continua la collaborazione con SEA, società che gestisce e sviluppa il sistema aeroportuale per gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo tutti i servizi e le attività connesse.

Di seguito, quindi, grazie alla banca dati SEA, i dati principali inerenti alle compagnie aeree e alle destinazioni nazionali, europee ed intercontinentali dei due aeroporti Milano Linate e Milano Malpensa inerenti al traffico passeggeri.

Linate è caratterizzato da un'offerta bilanciata di voli nazionali e europei. Il traffico nazionale è pressoché stabile rispetto al periodo precedente, mentre è in aumento il traffico sulle destinazioni europee (in particolare Londra, Parigi ed Amsterdam per l'aumento dell'offerta dei voli easyJet).

A Malpensa aumenta il traffico sulle destinazioni europee, mentre l'offerta sui voli nazionali si attesta al 14% del totale. Il traffico intercontinentale rappresenta il 27% e si mantiene stabile essendo influenzato dal calo dei flussi sul Nord Africa a causa della situazione socio-politica.

TRAFFICO PASSEGGERI PER AREA GEOGRAFICA

(valori assoluti x 1000)

Linate

	oct14-sep15	oct15-sep16	shr	Δ%
Europa	4.450.913	4.695.794	49%	5,5%
Nazionale	4.995.365	4.929.700	51%	-1,3%
Totale complessivo	9.446.278	9.625.494	100%	1,9%

Malpensa

	oct14-sep15	oct15-sep16	shr	Δ%
Europa	10.682.800	11.280.038	60%	5,6%
Nazionale	2.552.907	2.594.973	14%	1,6%
Intercontinentale	4.999.167	5.020.769	27%	0,4%
Totale complessivo	18.234.874	18.895.780	100%	3,6%

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO



TRAFFICO PASSEGGERI EUROPEO DAGLI AEROPORTI LINATE E MALPENSA

Valori assoluti (x1000)

SISTEMA	oct14-sep15	oct15-sep16	Δ%
LONDON	1.838.738	2.191.169	19,2%
PARIS	1.665.195	1.679.502	0,9%
AMSTERDAM	967.433	1.097.961	13,5%
MADRID	734.185	813.723	10,8%
FRANKFURT	755.281	768.269	1,7%
BARCELONA	699.864	734.944	5,0%
MUNICH	422.129	483.374	14,5%
ISTANBUL	474.189	471.297	-0,6%
BRUSSELS	533.602	466.495	-12,6%
LISBON	370.086	386.074	4,3%
ALTRI	6.673.011	6.883.024	3,1%
Totale complessivo	15.133.713	15.975.832	5,6%

Il traffico europeo sull'intero sistema milanese cresce del 5,6% con Londra e Parigi che rappresentano circa un quarto del traffico totale. Londra è la destinazione principale con oltre 2 milioni passeggeri/anno e con una crescita del 19%, mentre Parigi, Bruxelles e Istanbul subiscono le conseguenze degli attentati terroristici.

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

TRAFFICO INTERCONTINENTALE DEI PASSEGGERI DA MALPENSA

In passeggeri (1 X 1.000)

MALPENSA	oct14-sep15	oct14-sep16	Δ%
NEW YORK	813.278	838.686	3,1%
DUBAI	602.258	582.096	-3,3%
DOHA	282.519	314.019	11,1%
ABU DHABI	193.509	262.164	35,5%
TEL AVIV	235.160	245.538	4,4%
HONG KONG	175.270	172.174	-1,8%
CAIRO	175.044	159.298	-9,0%
SAO PAULO	138.748	158.213	14,0%
CASABLANCA	198.738	140.935	-29,1%
SHANGHAI	145.837	137.841	-5,5%
ALTRI	2.038.806	2.009.805	-1,4%
Totale complessivo	4.999.167	5.020.769	0,4%

New York si conferma la prima destinazione intercontinentale (17% del totale) con una crescita del 3% rispetto all'anno precedente. Seguono gli hub del Golfo Persico (Dubai, Doha, Abu Dhabi) che rappresentano i principali gateway di connessione verso l'Asia. Tra questi Dubai segna un calo del 3% a favore di Doha e soprattutto di Abu Dhabi che cresce del 36% dopo l'introduzione del collegamento di Alitalia. In calo il Nord Africa per le vicende socio politiche che si ripercuotono sui flussi turistici in Egitto, Marocco e Tunisia.

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO



Alitalia a Linate rappresenta il vettore di riferimento con una market share del 58%. Seguono Meridiana, in calo del 3% ed easyJet che cresce del 50% con l'incremento dell'offerta su Londra, Parigi ed Amsterdam. Tra gli altri vettori crescono Klm e Iberia, mentre diminuiscono British, Air France ed Air Berlin.

QUOTE DI MERCATO AEROPORTO DI LINATE

Market share (anno rolling 2015/2016)

Linate

	oct14-sep15	oct15-sep16	Δ%
ALITALIA	5.497.333	5.542.461	0,8%
MERIDIANA	722.757	700.571	-3,1%
EASYJET	415.968	623.402	49,9%
BRITISH AIRWAYS	509.572	463.604	-9,0%
AIR FRANCE	464.121	439.698	-5,3%
KLM	371.636	386.630	4,0%
LUFTHANSA GROUP	354.256	347.489	-1,9%
AIR BERLIN	284.419	257.845	-9,3%
IBERIA	203.039	216.425	6,6%
BRUSSELS AIRLINES	134.449	134.864	0,3%
altri	488.728	512.505	4,9%
Totale complessivo	9.446.278	9.625.494	1,9%

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

EasyJet si conferma primo a vettore a Malpensa con una quota del 35% sul traffico complessivo, stabile rispetto allo scorso anno. Registrano crescite significative Vueling e Qatar, mentre si riduce l'attività di Turkish Airlines a seguito della situazione politica in Turchia. Tra i primi dieci vettori si inserisce Ryanair che ha iniziato l'attività a Dicembre 2015.

QUOTE DI MERCATO AEROPORTO DI MALPENSA

Market share (anno rolling 2015/2016)

Malpensa

	oct14-sep15	oct15-sep16	Δ%
EASYJET	6.713.830	6.663.090	-0,8%
LUFTHANSA GROUP	1.072.678	1.054.200	-1,7%
EMIRATES	811.340	828.443	2,1%
ALITALIA	766.372	769.188	0,4%
VUELING	425.714	634.633	49,1%
NEOS	524.201	512.301	-2,3%
MERIDIANA	427.201	442.221	3,5%
TURKISH AIRLINES	452.966	424.490	-6,3%
RYANAIR	-	409.008	100,0%
QATAR AIRWAYS	282.494	314.019	11,2%
Altri	6.758.078	6.844.187	1,3%
Totale Complessivo	18.234.874	18.895.780	3,6%

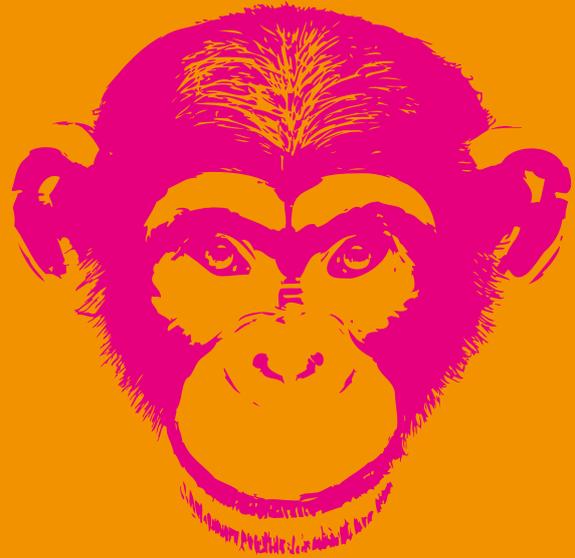
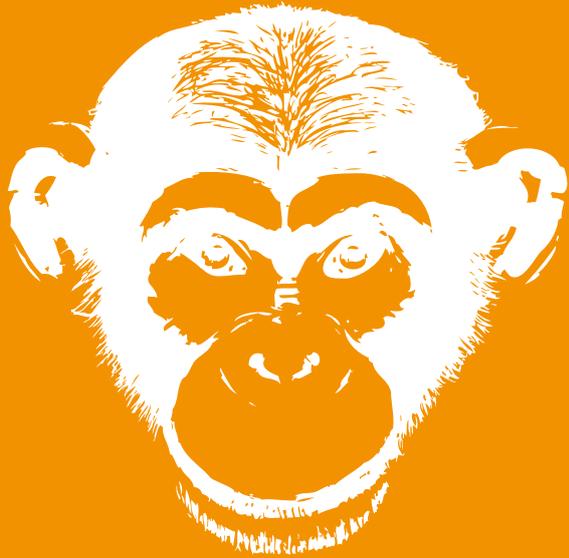
Fonte: SEA AEROPORTI MILANO



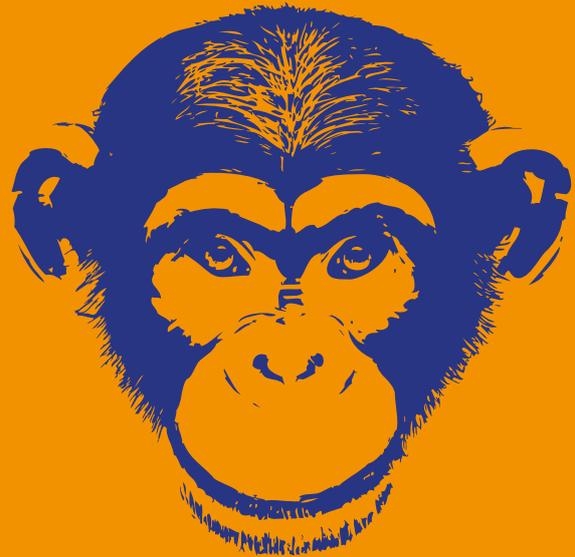
biztravel

FORUM 2016

MOBILITY, EVENTI, TURISMO E INCOMING



WHAT NEXT?



15-16 NOVEMBRE 2016 FIERA MILANO CITY | MICO

registrati su: www.biztravelforum.it

Global Sponsor



GLOBAL CORPORATE PAYMENTS



Le precedenti edizioni della Business Travel Survey sono disponibili su:



www.uvetgbt.com/bts

Per approfondimenti e/o suggerimenti contattare la:

Direzione Marketing & Comunicazione | Uvet Global Business Travel

marketing@uvetgbt.com

t. +39 02 81838031

www.uvetgbt.com

