



GLOBAL
BUSINESS TRAVEL

The background of the cover is a dark blue field with a grid of horizontal lines. Overlaid on this are several large, semi-transparent blue arrows pointing in various directions. A stylized world map is also visible, rendered in a dark blue, grid-like pattern. In the bottom right corner, there is a large, white, stylized arrow pointing upwards and to the right.

BUSINESS TRAVEL SURVEY

I DATI PIÙ
SIGNIFICATIVI al 30.10.2018

Novembre 2018
FULL VERSION

EDITORIALE

BUSINESS TRAVEL SURVEY

L'edizione 2018 della Business Travel Survey, in continuità con le passate edizioni, anche quest'anno è arricchita dai contributi di The European House – Ambrosetti, TRA Consulting, CRIET - Università di Milano Bicocca. SEA Aeroporti di Milano e dalla new entry Axelias.

La stesura della Business Travel Survey è un'occasione per riflettere sul contesto in cui il nostro settore si trova ad operare. I viaggi d'affari si sono dimostrati nel tempo fortemente correlati agli andamenti economici e macro economici e allo stesso tempo un interessante indicatore dello stato di salute del sistema produttivo.

La crescita del PIL mondiale per il 2018 si attesterà al 3,7% (di fatto trainata da Cina e India) e nel 2019 si prevede una crescita analoga. Anche l'economia USA e quella UE si mostrano in crescita, con incrementi superiori al 2%. Per Russia e Giappone si stimano crescite al di sotto del 2%, per l'Indonesia sopra il 5%.

Alcuni fattori di rischio stanno portando i maggiori organismi internazionali a ritoccare verso il basso le previsioni: le tensioni nel commercio internazionale, l'instabilità di alcune economie (ne sono un esempio la crisi valutaria in Argentina, e l'effetto della politica monetaria in Turchia) come le incertezze nelle scelte dei produttori di petrolio.

In Europa le stime relative alla crescita del PIL sono state ritoccate al ribasso, seppur sempre positive: la BCE segna una crescita del PIL al +2%.

Per quanto riguarda l'Italia, il "rischio paese percepito" ha recentemente generato un rialzo dello Spread innescando timori sulla sostenibilità della finanza pubblica e quindi all'andamento generale dell'economia.

La ricerca The European House Ambrosetti evidenzia che nonostante il periodo di incertezza e l'ampia volatilità, le imprese italiane mostrano comunque una forte volontà ad investire. Il nostro paese, pur non avendo ancora trovato "la ricetta" per il giusto passo, continua a mostrare segnali di vivacità e forte resilienza.

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 del PIL - si continua a confermare nel tempo un indicatore affidabile soprattutto su base trimestrale, anticipando così le indicazioni sull'attività economica da tre a sei mesi i dati ufficiali dell'ISTAT.

Per il 2019 l'indice si posiziona su un massimo di +1,2%. Cina ed India continuano a crescere a ritmo sostenuto insieme ad altri paesi una volta definiti emergenti. Queste economie hanno ancora un potenziale e hanno cambiato il modello di sviluppo conquistando la leadership in settori avanzati. Le nuove tecnologie cambieranno nuovamente il paradigma: intelligenza artificiale, blockchain, big data, potrebbero cambiare il modo di vivere. Il nostro paese si ritaglierà uno spazio in questo contesto? Noi ci crediamo!

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 2018 vs 2016 22-26**



**VIAGGI D'AFFARI:
Mix di spesa 27
Contributo TRA Consulting 28**



**VIAGGI D'AFFARI:
FOCUS ON AIR
Le spese aeree 29-36**

**OUTLOOK DEL TRASPORTO
AEREO
Contributo Axelias 37-40**



**VIAGGI D'AFFARI:
FOCUS ON RAIL
La spesa ferroviaria 41-42**



**VIAGGI D'AFFARI:
FOCUS ON HOTEL
La spesa di Hotellerie 43-44**



**CONTRIBUTI ESTERNI
Università
Milano Bicocca 45-48
Sea Aeroporti Milano 49-50**



UNA PANORAMICA COMPLETA SUI VIAGGI D'AFFARI

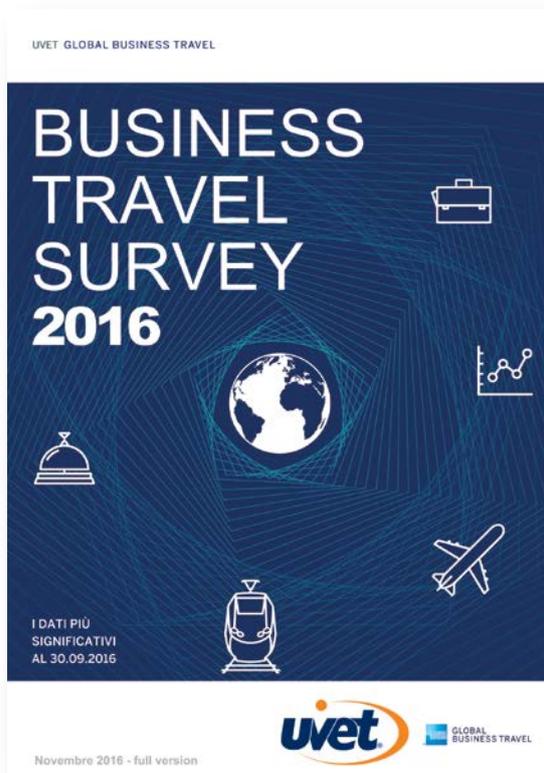
Uvet Global Business Travel ha dato avvio sin dal 2006 alla "Business Travel Survey", un'indagine che mira a monitorare l'andamento del Business Travel in Italia attraverso l'analisi dei trend di spesa e dei comportamenti d'acquisto di un campione selezionato di aziende in determinati periodi. Ideata 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 oltre 900 aziende clienti, caratterizzate da una continuità del rapporto nel corso del periodo considerato.

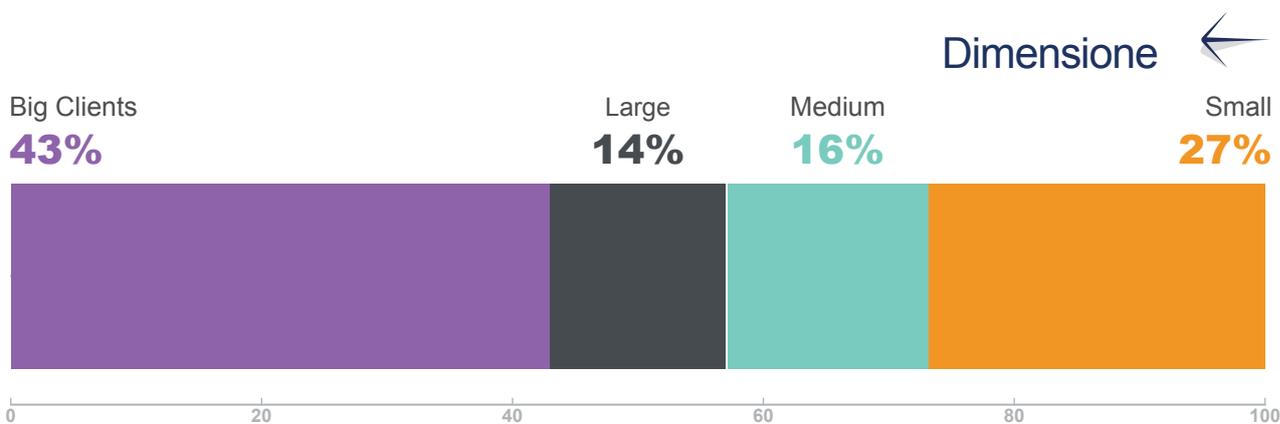
L'analisi riguarda tutte le più importanti voci di spesa del Business Travel (biglietteria aerea e ferroviaria, hôtellerie e rent a car) aggiornate al terzo trimestre 2018.

La Business Travel Survey di quest'anno si distingue dalle sue edizioni precedenti per un cambiamento nelle metodologie di analisi. In particolare, c'è stata una rivisitazione delle tecniche di campionamento e delle misure utilizzate, al fine di fornire ai propri lettori un dato sempre più corretto e aggiornato. Inoltre, in molte analisi sono stati inseriti i dati previsionali dell'ultimo trimestre 2018 per fornire uno sguardo orientato non soltanto al passato ma anche al prossimo futuro del Business Travel. Tali previsioni sono state ottenute tramite modelli statistici per le serie storiche (SARIMA e Exponential Smoothing) combinati a metodologie di Judgmental Forecasting.

Poiché si tratta di un'edizione annuale, nella "Business Travel Survey" viene costantemente proposto un confronto con i valori riguardanti gli anni 2016, 2017 e 2018, così da ottenere indicazioni sui trend di spesa delle aziende. Le dinamiche del campione di aziende utilizzato nelle analisi non rappresentano l'andamento di Uvet Global Business Travel: il campione è stato selezionato proprio con l'intento di eliminare l'influenza dell'evoluzione del portafoglio aziendale.



IL CAMPIONE UVET GLOBAL BUSINESS TRAVEL



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

L'analisi riguarda tutte le più importanti voci di spesa del Business Travel, biglietteria aerea, ferroviaria e hôtellerie, e si focalizza sui dati relativi al 2018. Il campione Uvet Global Business Travel 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.

Da quest'anno 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 quattro 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 tre milioni di euro, "Medium" quelle con volumi che si collocano tra i tre e i dieci milioni, "Large" le società che spendono in trasferte tra i dieci e i venticinque milioni di euro all'anno e infine i "Big Clients" con oltre venticinque milioni di euro.

Il contesto economico internazionale: la fine di un ciclo?

Dopo un periodo di rafforzamento generalizzato il **ciclo economico internazionale** rivela alcuni segnali critici. Nonostante l'economia USA mostri previsioni di crescita per il 2018 uniformemente sopra il 2% e la disoccupazione sia scesa al 3,7% di settembre, proiettando l'attuale ciclo di crescita USA (in corso dal 2009) verso il secondo posto assoluto per durata nella storia, alcuni segnali critici sono visibili.

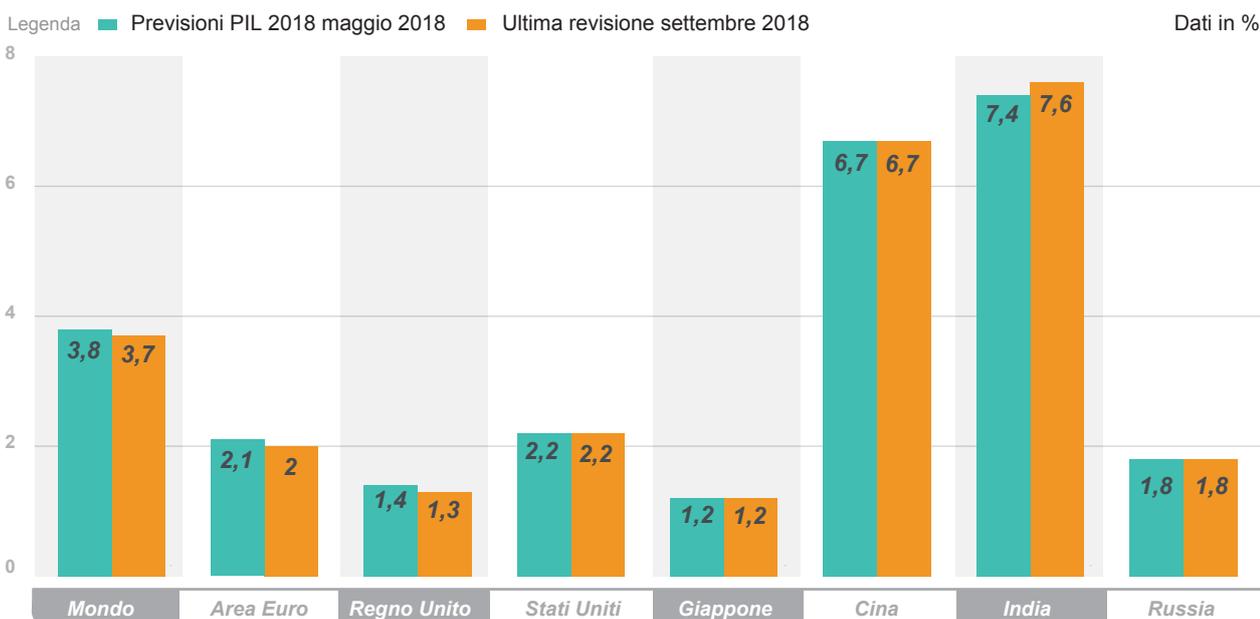
La curva dei rendimenti del Tesoro statunitense (Treasury Yield Curve), ovvero la differenza tra i rendimenti a breve e a lungo termine, mostra segnali di inversione rispetto agli anni recenti. La differenza tra i rendimenti dei titoli di breve periodo (3 mesi) rispetto a quelli decennali si attesta oggi attorno allo 0,9% a fronte di più del 2% del 2016 e 2015. Questo indicatore è importante perché segnala la progressiva "correzione" – ovvero il passaggio da una fase di espansione a una di prudenza – in atto sui mercati.

Dall'altro lato, esistono alcuni segnali di tensione anche in altri due importanti Paesi quali l'Argentina e la Turchia.

L'Argentina deve fronteggiare una nuova crisi valutaria e a fine agosto, dopo che il Peso si è svalutato del 20% in una settimana, è stata costretta a richiedere al Fondo Monetario Internazionale l'accelerazione della concessione del prestito da \$50 miliardi che aveva dovuto negoziare a giugno. La Turchia, invece, affronta una situazione di crisi di fiducia legata all'ingerenza politica del Presidente Erdogan sulle scelte di politica monetaria e alla vigilia di un anno in cui la Turchia deve ripagare \$179 miliardi di debito in valuta estera, di cui più della metà considerato ad alto rischio e per circa l'80% detenuto dal settore privato, in primis bancario.

L'emergere di questi elementi di incertezza, a cui in Europa deve essere aggiunto lo stallo nella negoziazione della Brexit, fanno sì che le ultime revisioni delle stime relative alla crescita del PIL siano al ribasso, seppure ancora nel campo positivo, in diversi dei maggiori Paesi. Un chiaro esempio della tendenza è visibile nelle stime sulla crescita del PIL nel 2018 formulate dall'OECD a settembre rispetto a quelle precedenti di maggio.

Revisioni delle previsioni PIL per 2018, variazioni percentuali



Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati OECD, 2018

L'incertezza politica, inoltre, frena la crescita economica. In molte parti del mondo si va affermando una tendenza cosiddetta "populista", includendo in quest'accezione un'ampia classe di ideologie e politiche economiche. Tutte queste politiche, però, sono accomunate da una forte tendenza nazionalista, che sul piano economico il più delle volte si traduce in una serie di manovre protezioniste. Attore principale in questa nuova politica protezionista è il presidente degli Stati Uniti Trump, che ha introdotto una serie di dazi – principalmente rivolti contro le importazioni cinesi – che, ad oggi, colpiscono circa

\$100 miliardi, 1/7 del valore complessivo degli scambi fra i due Paesi. Nelle ultime settimane il prezzo del petrolio ha superato gli \$80 (considerando il valore del Brent), proseguendo un trend al rialzo iniziato a metà agosto. Questo è principalmente dovuto ad una riduzione dell'offerta dovuta alle sanzioni statunitensi contro l'Iran, che hanno quasi azzerato l'export petrolifero iraniano, e al collasso dell'economia venezuelana.

I paesi Opec, a fine settembre, hanno deciso di non aumentare l'offerta, spingendo quindi al rialzo il prezzo del greggio.

Brent (dollari), gennaio – ottobre 2018



Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati FRED, 2018

La situazione economica dell'Eurozona

Come detto in precedenza le stime di crescita del PIL dell'Eurozona rimangono positive nonostante siano state riviste lievemente al ribasso. La BCE stima una **crescita del PIL del 2%**, trainata da un buon risultato degli investimenti (+4% nella Investimenti Fissi Lordi) con una componente positiva (+1,5%), anche se inferiore al 2017, dei consumi privati. La revisione al ribasso per il PIL relativo al 2018 e al 2019, ad oggi previsto al +1,7%, è quindi largamente legato al rallentamento della domanda esterna – e quindi nell'export – dovuto essenzialmente all'insieme dei fattori descritti in precedenza.

La crescita registrata nel secondo trimestre dell'anno mostra, inoltre, andamenti differenziati tra i vari Paesi dell'Eurozona. Nel secondo trimestre dell'anno, la crescita del PIL reale è aumentata, rispetto al trimestre precedente, in modo significativo solo nei Paesi baltici, nei Paesi Bassi e in Germania. In leggero rallentamento la Spagna (+0,6% dopo il +0,7% del primo trimestre). All'estremo opposto, la crescita più bassa è stata osservata in Grecia, Francia (tutti +0,2%) e in Italia (ugualmente +0,2% dopo il +0,3% fatto registrare nel trimestre precedente).

Crescita del PIL nell'Eurozona nel secondo trimestre (vs. primo trimestre)



Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2018



A livello di Eurozona, un lieve miglioramento è visibile anche nel tasso di disoccupazione, che scenderà complessivamente dello 0,8% nel 2018 e nei livelli di inflazione all'1,7% (vs. 1,5% del 2017). Si tratta ovviamente dell'inflazione comprensiva di tutte le componenti, laddove l'inflazione "core" ovvero quella che esclude componenti maggiormente volatili come l'energia, il cibo e l'alcol, si dovrebbe attestare all'1,1% (vs. 1,0% del 2017). Il progressivo avvicinamento alla soglia del 2% di inflazione, fissato dai Trattati europei come il benchmark di riferimento per la BCE, solleva il tema della progressiva normalizzazione delle politiche monetarie europee e quindi della riduzione del Quantitative Easing. Allo stato attuale, il programma di acquisti straordinari della BCE prevede il passaggio da €30 miliardi al mese tenuto fino a settembre 2018 a €15 miliardi al mese per il periodo rimanente dell'anno e il progressivo esaurimento coerentemente con l'andamento dell'inflazione sul medio-lungo termine. La fine del programma di acquisti straordinari è un aspetto che ha notevoli implicazioni per i Paesi con un maggiore costo di finanziamento del proprio debito pubblico, tra cui l'Italia e che sarà quindi analizzato più estesamente nella

parte successiva focalizzata sull'Italia.

La riduzione del programma straordinario di acquisti non implica che la BCE programmi di alzare i tassi di interesse abbandonando completamente la politica monetaria accomodante. In seguito alla riunione del Consiglio Direttivo del 13 settembre, il Governatore Draghi ha confermato la decisione di mantenere i tassi di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali, i tassi di interesse sulle operazioni di rifinanziamento marginale e i tassi di interesse sui depositi presso la banca centrale agli attuali livelli di 0,00%, 0,25% e -0,40% rispettivamente. Tali livelli dovrebbero rimanere invariati almeno fino all'estate 2019 e comunque finché l'inflazione non raggiunga il livello benchmark del 2%. Infine, la BCE registra l'espansione del credito concesso dalle istituzioni finanziarie. Secondo l'indagine sul credito bancario dell'area dell'euro del luglio 2018 (BLS), gli standard creditizi, ovvero le linee guida intere delle banche relative alla concessione dei prestiti si sono ridotti del 3% (dopo l'8% del primo trimestre) supportando una crescita complessiva della domanda di prestiti alle famiglie per l'acquisto di abitazioni (+4%) e il credito al consumo (+1%) nel secondo trimestre del 2018.



La situazione economica dell'Italia tra segnali positivi e incertezza

La situazione economica del nostro Paese è caratterizzata da un'ampia volatilità, che rende ogni previsione particolarmente incerta. Dall'insediamento del nuovo Governo (1° giugno), infatti, si sono susseguiti una serie di annunci di politica economica – spesso contraddittori tra loro – non ancora tramutati in legge, non chiarendo quindi le modalità di implementazione e gli effetti potenziali degli obiettivi dichiarati. I punti cardini della proposta politica sembrano passare da uno sgravio fiscale (ad oggi annunciato solo per le partite IVA, con l'obiettivo di medio periodo di una rimodulazione dell'IRPEF per tutti i contribuenti); l'implementazione di un "reddito di cittadinanza" che ampli il Reddito di Inclusione (REI) già introdotto dai precedenti Governi; una riscrittura della legge pensionistica superando la Legge Fornero, abbassando l'età pensionabile e i contributi richiesti. Questa serie di politiche, finanziariamente impegnative, sarà accompagnata da un aumento del deficit di bilancio, previsto al 2,4% del PIL nel

2019. Nelle intenzioni del Governo questo combinato dovrebbe rilanciare la domanda interna, agendo da volano per la crescita. La Nota di Aggiornamento al DEF, infatti, prevede per il 2019 una crescita tendenziale allo 0,9% e una crescita programmata all'1,5%. L'impatto delle politiche economiche, quindi, è stimato in +0,6% punti percentuale. Si tratta quindi di un'inversione di tendenza rispetto alle politiche effettuate nell'ultimo quinquennio, che avviene nel momento in cui la Banca Centrale Europea terminerà il programma di acquisto titoli (PSPP, Public Sector Purchase Programme) – il cosiddetto Quantitative Easing. In linea teorica la fine del QE non dovrebbe impattare sulla dinamica dei rendimenti dei titoli di stato: guardando i dati storici si evidenzia come la discesa dei tassi sia iniziata ben prima dell'implementazione del PSPP (il punto di svolta si è avuto con il celebre Whatever it takes di Draghi a luglio 2012).

Tassi di rendimento dei principali titoli di stato italiani (percentuale), 2011 – 2018.



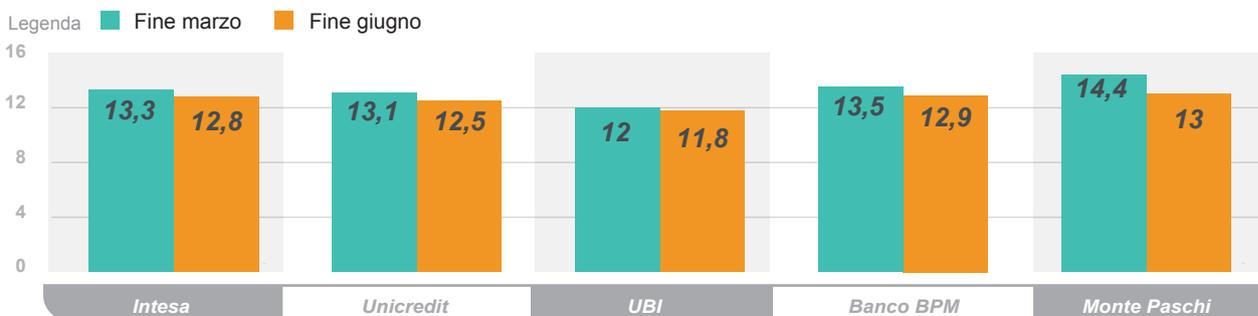
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Bloomberg, 2018

In seguito all'annuncio della fine del programma, infatti, non si è osservato un aumento dei rendimenti nei paesi dell'Eurozona – al di là del fisiologico rialzo dovuto alla crescita economica e al rialzo dell'inflazione.

In Italia, tuttavia, il rischio-Paese percepito ha generato un forte rialzo dello spread BTP-Bund (ad oggi stabilmente attorno ai 300 punti), che ha innalzato i rendimenti ai massimi dal gennaio 2014. Questa situazione ha un duplice impatto. Sul fronte dello Stato, questo va ad incidere sui conti pubblici, incrementando la spesa per interessi che lo Stato deve rimborsare ogni anno. L'aumento dello spread verificatosi da giugno ad oggi è stimato incidere per €9 miliardi di spesa aggiuntiva nel 2019 (stima dell'Ufficio Parlamentare di Bilancio) sul bilancio dello Stato. Inoltre, il rialzo dello spread ha un forte impatto negativo sulla sostenibilità del sistema bancario. Il settore bancario italiano è fortemente esposto verso il debito pubblico, detenendo oltre il 27% dello stock di titoli italiani.

Un rialzo improvviso dei tassi di interesse riduce il valore mark-to-market dei titoli, con conseguente perdita di capitalizzazione e maggiore esposizione al rischio. La solidità bancaria è misurata attraverso il Core Equity Tier 1 (CET1), un indice che misura il rapporto fra capitale e attività ponderate per il rischio. Come si osserva nel grafico sottostante, l'aumento di spread verificatosi all'inizio dell'estate ha impattato negativamente sul CET1 ratio (il grafico riporta i valori dei primi cinque istituti di credito). Una ricerca che The European House – Ambrosetti ha presentato al 44esimo Forum di Cernobbio, a settembre 2018, "La fine del QE della BCE: quali impatti sul debito pubblico e sul sistema bancario" stima che 100 punti base aggiuntivi di spread generano, in media, una riduzione di 40 punti base di CET1 ratio. Questo si traduce, complessivamente, in una perdita di capitalizzazione di circa €20 miliardi sull'intero sistema bancario.

CET1 ratio dei primi 5 istituti di credito italiani, marzo – giugno 2018.

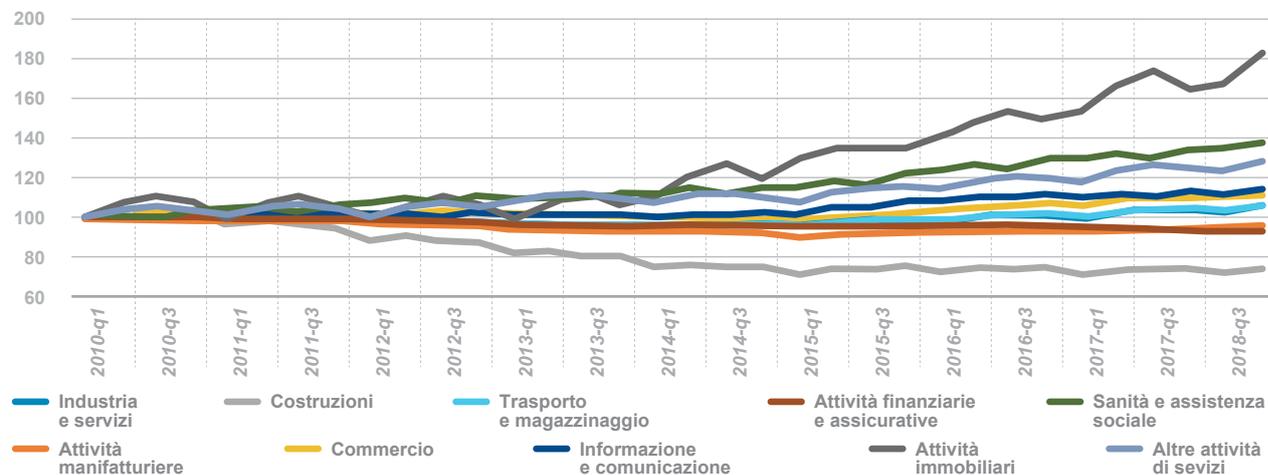


Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati bancari, 2018

Il 10 ottobre, ad esempio, Fitch ha declassato il rating di Carige a B- (ovvero il livello "junk bond" equivalente ad un altissimo rischio per gli investitori), con outlook negativo. Se la situazione di spread elevato dovesse persistere, la solidità del sistema bancario potrebbe essere messa a dura

prova. Una situazione più positiva si osserva sul fronte occupazionale: il numero di occupati è in aumento, arrivando ad agosto 2018 (ultimo dato Istat disponibile) al numero di 23,37 milioni di lavoratori, in costante crescita.

Andamento degli occupati per settore (2010=100), primo trimestre 2010 – secondo trimestre 2018.



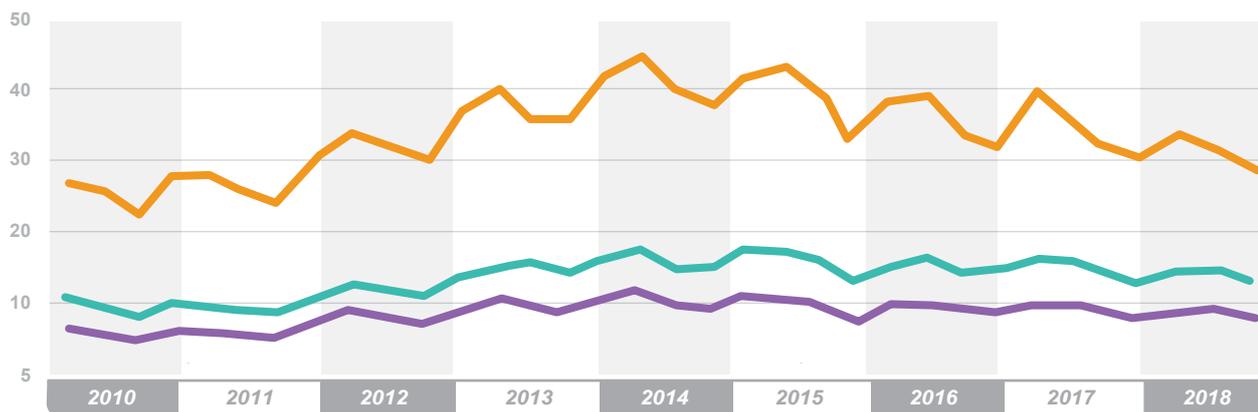
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2018

Resta però forte la sperequazione anagrafica del mercato del lavoro, come si evince dal tasso di disoccupazione per le fasce più giovani della popolazione. Al secondo trimestre 2018, il tasso di disoccupazione

15-24 anni è pari al 31,6%, e per la fascia 25-34 anni al 15,7%, contro una media complessiva pari a 10,9%. È evidente come il tema della disparità generazionale sia attuale e pressante.

Tasso di disoccupazione per fascia d'età, primo trimestre 2010 – secondo trimestre 2018

Legenda — 15-24 anni — 25-34 anni — 15-64 anni



Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat, 2018.

Le stime per il 2018

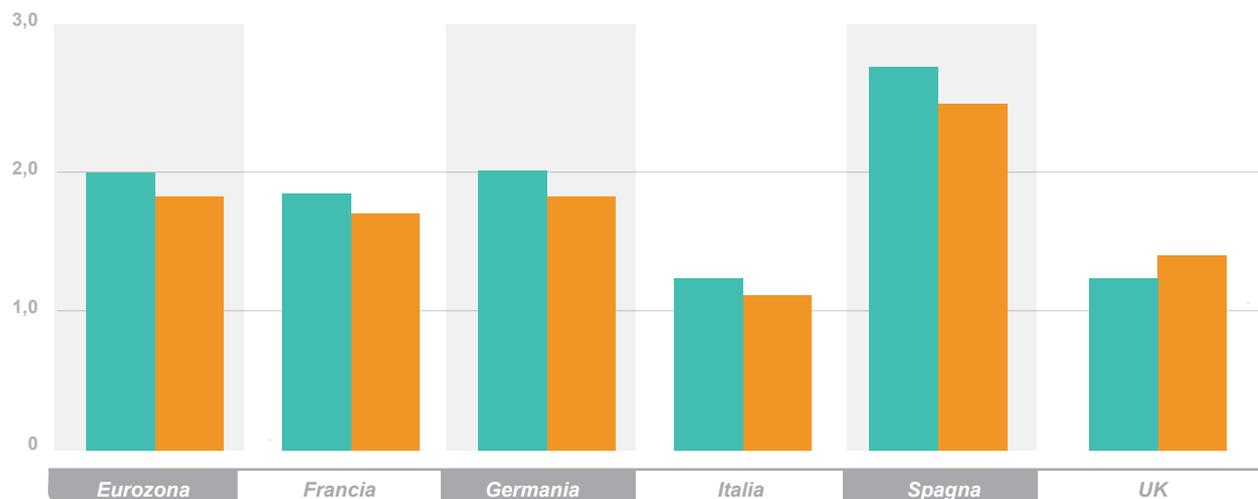
La crescita del PIL mondiale per il 2018 si dovrebbe attestare al 3,7%, contro una previsione del 3,8% formulata dall'OECD a inizio giugno.

In Europa è la Spagna che dovrebbe far registrare la crescita maggiore tra i Big5 (Francia, Germania, Regno Unito, Italia e Spagna), con un dato di sintesi tra le previsioni di 20 istituzioni finanziarie raccolte da The Europe-

an House – Ambrosetti, che la proiettano al +2,8%, la Germania dovrebbe assestarsi al +2,1%, appena sopra la media dell'Eurozona (+2,0%) e della Francia (+1,9%). Regno Unito, con le incertezze della Brexit, e Italia seguono con una media di +1,4 e +1,3 rispettivamente. Una simile differenziazione, con un generalizzato trend al ribasso, è inoltre visibile anche per il 2019.

Previsioni dell'andamento del PIL negli anni 2018 e 2019 nell'area Euro e nei suoi principali Paesi e nel Regno Unito.

Legenda ■ 2018 ■ 2019



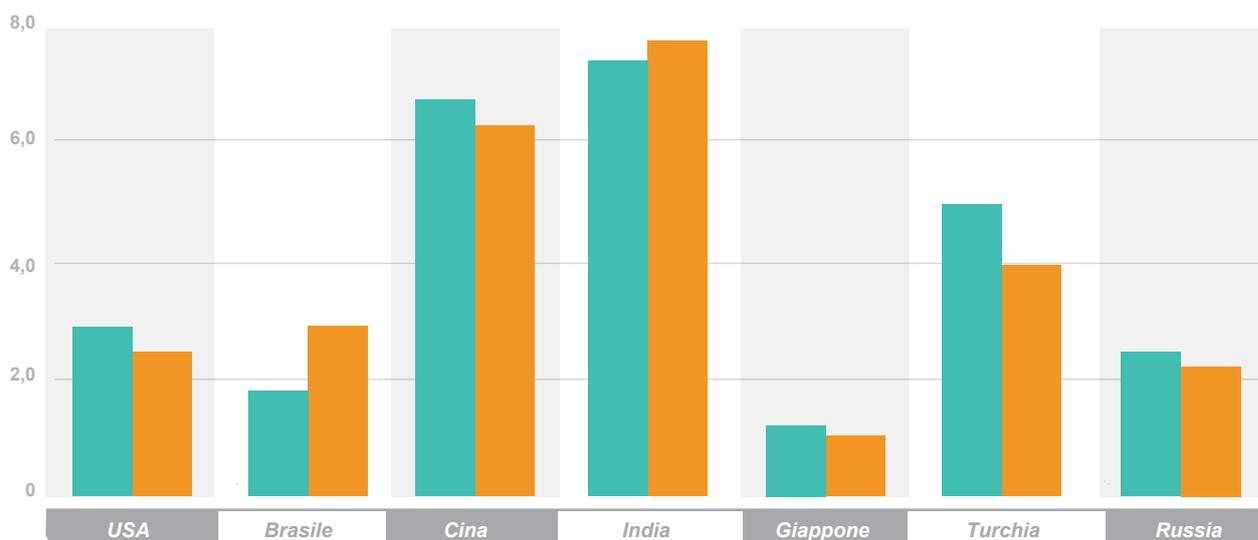
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a ottobre 2018

Fuori dall'Europa l'India rimane, per il quarto anno consecutivo, il Paese a maggior crescita con una stima per il 2018 di +7,2% con outlook positivo per il 2019 +7,4%. La Cina, motore economico degli ultimi 20 anni, proseguirà il cammino lento, ma costante, che porterà la sua economia a tassi di crescita sostenibili e ad un'economia traina-

ta dai consumi interni, piuttosto che dall'export. Nel 2018 la Cina ha una previsione di +6,6% del PIL con outlook di +6,3% per il 2019. Il Brasile conferma l'uscita dalla recessione con un +1,8% per il 2018, con un solido +2,7% stimato per il 2019.

Previsioni 2018 e 2019 dell'andamento del PIL nelle principali economie extra-EU

Legenda ■ 2018 ■ 2019

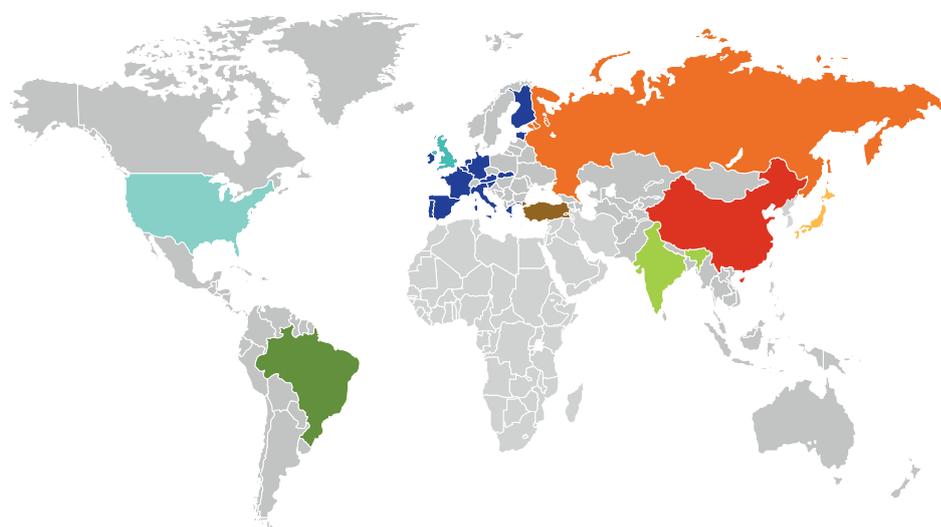


Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a ottobre 2018

Russia (+1,7%) e Giappone (+1,1%) si confermano in linea con gli anni precedenti e sono previsti sostanzialmente stabili anche nel 2019 (+1,6% e +1,0% rispettivamente) In Turchia, le previsioni macro registrano

ancora un +4,5% per il 2018 e +3,6% per il 2019, ma l'accuratezza di queste previsioni dipende molto dalle risposte che il Paese troverà per garantire la sostenibilità del debito privato descritta nel paragrafo iniziale.

Previsioni 2019 dell'andamento del PIL nelle principali economie mondiali



Inghilterra	+1,5%
Russia	+1,6%
Cina	+6,3%
Eurozona	+1,9%
Turchia	+3,6%
India	+7,4%
Brasile	+2,7%
Usa	+2,4%
Giappone	+1,0%

Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, stime aggiornate a ottobre 2018

UVET Travel Index:
stime di chiusura al 3° trimestre del 2018 e previsioni 2019

L'UVET Travel Index fornisce in modo affidabile, da oltre 6 anni, indicazioni sull'andamento dell'attività economica aggregata (PIL) su base trimestrale in anticipo rispetto alla pubblicazione dei dati ufficiali Istat e prima delle stime delle istituzioni economiche nazionali e internazionali.

Il secondo trimestre del 2018 si è chiuso con un aumento del PIL dello 0,2%. Per questo stesso periodo, l'UVET Travel Index aveva previsto, a fine giugno, un aumento del PIL dello 0,3%, con quindi una minima sovrastima.

Come avvenuto in passato più volte, per tutte le stime preliminari l'Istat evidenzia come il dato sia soggetto a revisioni e aggiustamenti futuri.

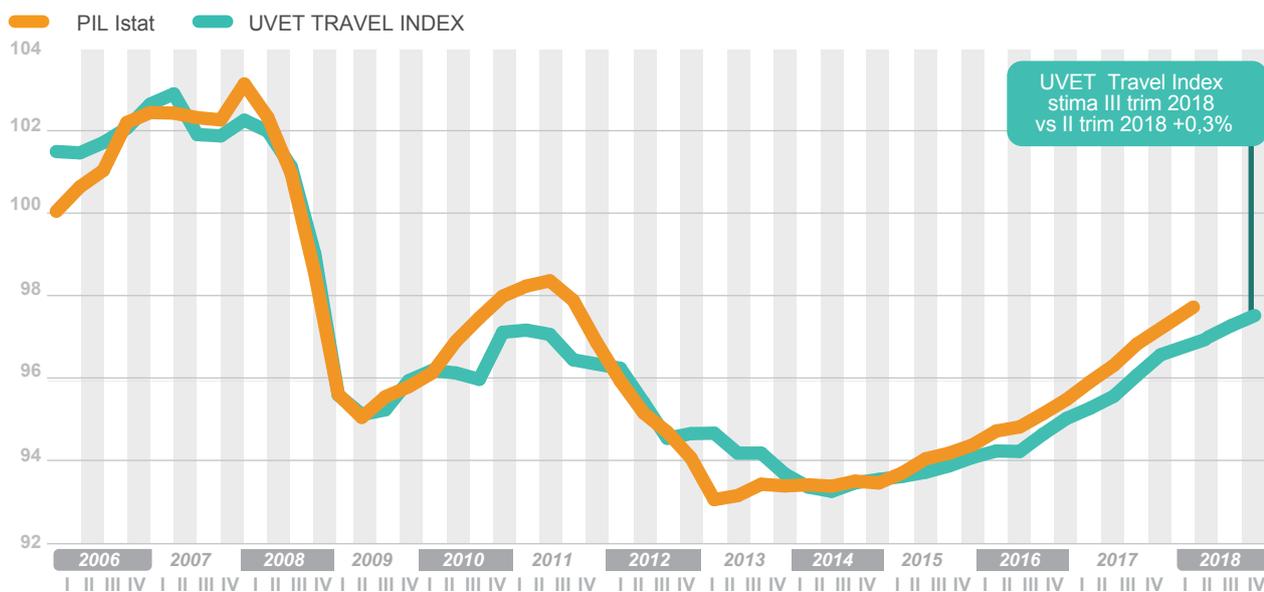
Le stime rilasciate a luglio dalla Commissione Europea rivedono al ribasso il tasso di crescita reale del PIL italiano per il 2018, all'1,2%. Questo è dovuto in parte a fattori esterni, come le pressioni protezioniste che potrebbero

rallentare la dinamica dell'export; e in parte da fattori interni dovuti ad una maggiore incertezza politica e dal mancato stimolo agli investimenti.

La Nota di Aggiornamento al DEF, pubblicata il 4 ottobre 2018, conferma la stima della Commissione Europea di crescita reale all'1,2%.

Le nostre stime sul terzo trimestre del 2018, che ricordiamo si basano sulla specificazione di un modello econometrico che utilizza i dati unici e proprietari di UVET sul business travel managed, settore altamente correlato con l'andamento economico, evidenziano una sostanziale proseguimento della crescita su base congiunturale (trimestrale). Nello specifico, la stima UVET Travel Index sul terzo trimestre 2018 indica un aumento dello 0,3% del PIL rispetto al secondo trimestre del 2018, in linea con la dinamica osservata dei trimestri precedenti.

Tasso di crescita del PIL e UVET Travel Index



Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UVET

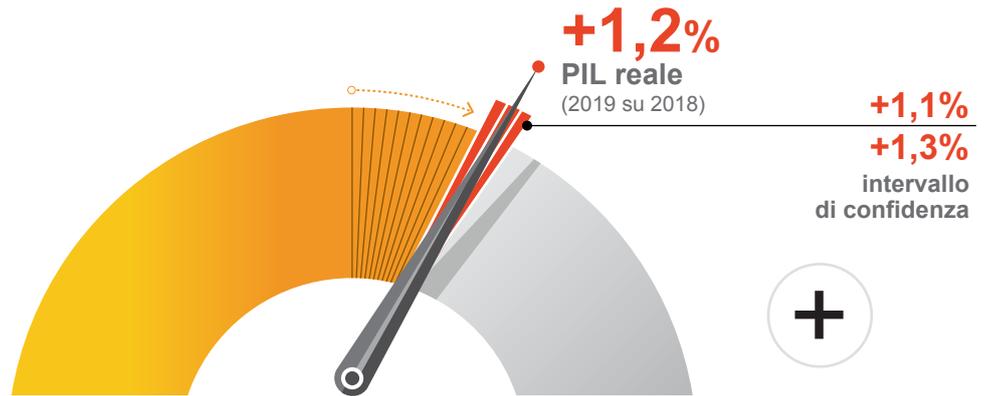
Il tasso di crescita per il 2018 stimato dall'UVET Travel Index ricade in una forbice compresa tra +1,1% e +1,3%, non evidenziando particolari accelerazioni nei mesi conclusivi dell'anno e confermando una previsione in linea con quelle formulate dalla Commissione Europea e dal governo italiano nella Nota di Aggiornamento al DEF.

Presentiamo il risultato sia in forma puntuale sia esprimendo un intervallo di confidenza, in quanto le principali variabili considerate nell'indice – ovvero l'andamento del PIL e l'andamento del business travel managed – sono positivamente correlate e la maggiore incertezza incorporata in una di queste due variabili si riflette e si amplifica – attraverso un più alto errore standard nell'altra

variabile condizionando così il risultato finale dell'Indice. La maggiore incertezza nella previsione del PIL, dovuta in primis alle componenti di export, produzione industriale e investimenti, fa sì che sia metodologicamente corretto inserire una forbice previsionale che tenga conto di essa. Anche queste stime dell'UVET Travel Index si basano sul modello econometrico che utilizza i dati unici e proprietari di UVET sul business travel managed con previsioni degli stessi dati per i mesi di novembre 2018 e dicembre 2018. Pertanto, con riferimento all'ultimo trimestre dell'anno segnaliamo un possibile aumento dell'incertezza nelle stime.

¹ Il livello di bontà statistica delle stime misurato dall'R2 assume un valore di 0,94 su un massimo di 1. Questo significa che il 94% della variazione del PIL italiano può essere spiegata dall'Uvet Travel Index, cioè da un modello che si basa sui viaggi d'affari.

UVET Travel Index
stima PIL
2018



Tasso di Crescita dell'economia italiana

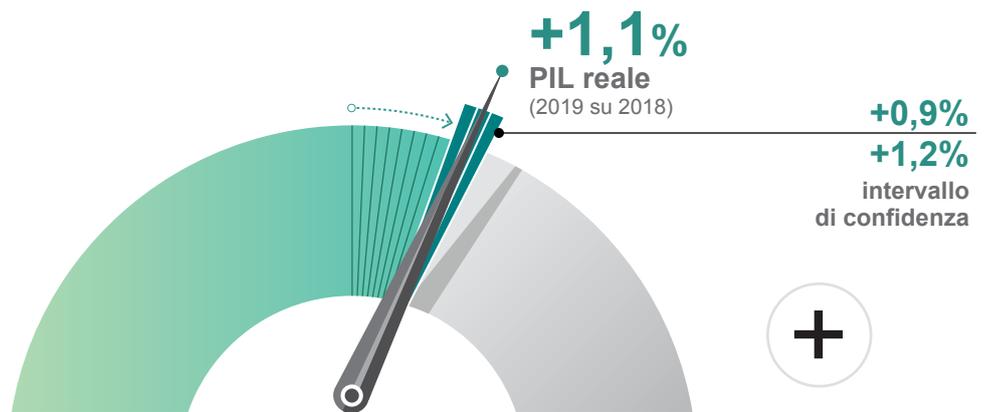
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UVET

UVET Travel Index:
previsione 2019

Analogamente a quanto fatto per la stima di chiusura del 2018 fornita dall'UVET Travel Index anche nella release previsionale relativa al 2019 abbiamo deciso di presentare il tasso di crescita reale 2019 in forma puntuale, indicando

un valore, ed esprimendo anche una forbice di probabilità. La stima fornita dall'UVET Travel Index prevede quindi un tasso di crescita reale che si attesterebbe all'1,1%.

UVET Travel Index
stima PIL
2019



Tasso di Crescita dell'economia italiana

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati UVET

Sono molti i fattori che potranno influenzare la dinamica macroeconomica del nostro Paese per il prossimo anno. Tra i principali rientrano gli sviluppi delle tensioni commerciali, l'innalzamento in atto del costo del petrolio (già nell'ultimo trimestre 2018 si avrà, rispetto al trimestre precedente, un aumento del 7,6% del costo dell'energia elettrica e del 6,1% del gas), le turbolenze (per ora solo congiunturali) sui valori dello spread e la relativa trasmissione nel canale creditizio e sui consumi interni, il rallentamento degli investimenti delle imprese i cui segnali si sono iniziati a manifestare già nel secondo semestre 2018. In aggiunta, il 2019 vedrà anche lo svolgimento delle elezioni europee il cui esito potrà cambiare gli equilibri nella Commissione Europea e influire sulle scelte di politica economica, sociale e geostrategica dell'Europa. A questi si aggiungeranno gli effetti delle scelte implementate in questi mesi e che si concretizzeranno nel 2019.

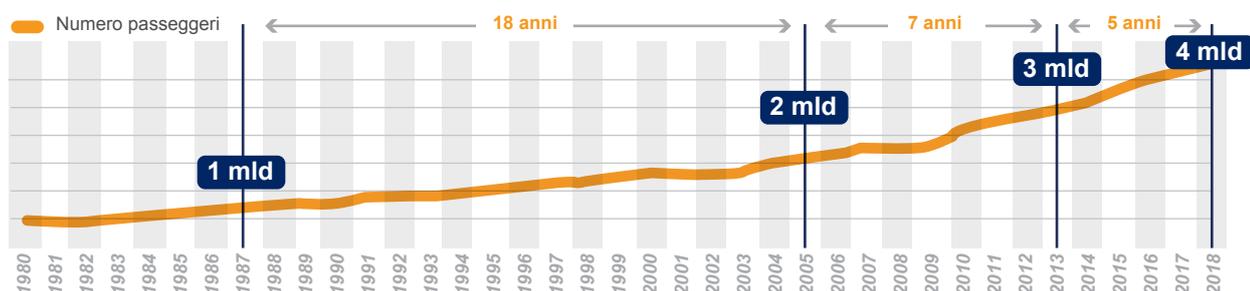
In primis, l'andamento del mercato del lavoro che dovrebbe essere stimolato nelle intenzioni dei policy-maker dagli effetti congiunti del "Decreto dignità" (con la reintroduzione delle causali dei contratti a termine) e dal previsto innalzamento della soglia del regime forfettario per le partite IVA. Altri grandi temi di finanza pubblica del 2019 riguardano gli sviluppi del reddito di cittadinanza, ma anche il rinnovo o meno di tutte le forme incentivanti previste nel Piano Industria 4.0 (oggi Impresa 4.0). Nonostante il quadro incerto, è importante sottolineare come le imprese italiane mostrino ancora una volontà di investire. Nell'Ambrosetti Club Economic Indicator, l'indice sviluppato da The European House – Ambrosetti per misurare il sentiment dei vertici della business community italiana, il dato sugli investimenti previsti nei prossimi sei mesi si conferma in campo positivo mostrando una resilienza del sentiment ottimistico delle aziende italiane.

Il settore aviation è atteso ad una notevole accelerazione nel prossimo ventennio

La crescita del commercio globale ha comportato una sempre maggiore interconnessione tra i Paesi. L'indice KOF, elaborato dal Politecnico di Zurigo e che misura il grado di interconnessione dei Paesi, è cresciuto dal 46% del 1990 al 65% del 2016. Il settore aviation, in particolare nella sua componente civile, ha un ruolo chiave in questa crescente interconnessione. Il volume delle merci trasportate nel mondo, ad esempio, è passato da 100 milioni di tonnellate del 1970 agli attuali 1,7 miliardi di tonnellate e il trasporto passeggeri ha visto una notevole accelerazione

negli anni più recenti. A fronte del miliardo di passeggeri trasportati al mondo raggiunto già nel 1987 ci sono voluti 18 anni per anni perché si salisse a 2 miliardi e solamente 7 perché nel 2013 si raggiungessero i 3 miliardi di passeggeri annui. In questo senso, il 2018, dopo solo 5 anni dall'ultimo milestone, potrebbe essere l'anno in cui il settore raggiungerà la soglia dei 4 miliardi di passeggeri. Peraltro, in un anno che ha visto nel 30 giugno, il giorno record dell'aeronautica mondiale: 202.517 voli in 24 ore con 30 milioni di viaggiatori trasportati.

Numero di passeggeri trasportati dall'aviazione civile (1980-2018)

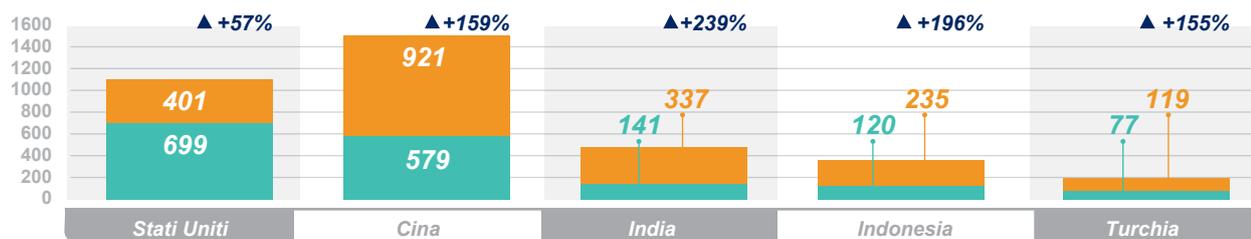


Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ENAV, 2018

In aggiunta, il trend di accelerazione sembra poter continuare anche negli anni a venire: nella sua ultima release¹, la IATA (International Air Transport Association) stima che il numero di passeggeri mondiali raggiungerà 7,8 miliardi nel 2036. Il motore di questa crescita è l'Asia, che da sola dovrebbe generare circa metà del numero di passeggeri aggiuntivi al 2036 e in cui la Cina avrà un ruolo sempre più trainante. La Cina sorpasserà, infatti, gli Stati Uniti come maggiore mercato globale dell'aviazione,

inteso come ammontare di traffico aereo da e per un determinato Paese, in un periodo compreso tra il 2022 e il 2024. Inoltre, tra i cinque Paesi in cui è attesa una maggiore crescita del numero dei passeggeri nel prossimo ventennio ben 4 sono asiatici. Nonostante questa redistribuzione, l'Europa manterrà un ruolo primario con i Big5 della UE (Germania, Francia, Italia, Spagna e UK) che collettivamente) che insieme muoveranno oltre un 1,2 miliardi di passeggeri, un numero in linea con quello degli Stati Uniti.

Legenda ■ Passeggeri 2016 ■ Nuovi passeggeri 2016-2036



Paesi in cui il numero di passeggeri aerei è atteso a una crescita maggiore nel periodo 2016-2036 (milioni di passeggeri). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IATA, 2018

I fattori che potranno determinare il concretizzarsi o meno di queste proiezioni possono essere ricondotti a tre elementi: le evoluzioni geopolitiche, la gestione dei dati e l'innovazione tecnologica. I fattori geopolitici più evidenti riguardano i possibili effetti delle tensioni commerciali visibili a livello internazionale sui flussi di viaggio. I dazi del 10% che l'Amministrazione americana ha fissato lo scorso settembre per importazioni cinesi che valgono oltre \$200 miliardi o l'instabilità finanziaria della Turchia ne sono un chiaro esempio. Un altro aspetto cruciale riguarda la gestione dei dati che richiede alle compagnie aeree uno sforzo notevole sia in termini di migliore esperienza d'uso da offrire ai propri clienti sia nella gestione della cybersecurity. Infine, l'ultimo fattore con un significativo impatto sui trend di crescita del settore è l'innovazione tecnologica in

un momento in cui la crescita dei passeggeri si accompagna all'immissione sul mercato di circa 40.000 nuovi veicoli commerciali nel prossimo ventennio. Il ruolo dell'innovazione tecnologica può quindi essere dispiegato in una duplice direzione: da un lato nell'immissione sul mercato di veicoli sempre più efficienti, e dall'altro lato supportando lo sviluppo di nuovi modelli di business. Per esempio, nel mercato europeo una significativa tendenza in atto riguarda la crescita del settore Low-Cost Long-Haul che, trainato dall'aumento delle rotte di Norwegian Air e dell'ingresso delle maggiori compagnie (ad esempio Lufthansa attraverso Eurowings), ha visto salire la quota di frequenze sul corridoio Europa-Nord America dall'0,5% del 2013 al 9,5% del 2017.

Il settore aviation può stimolare investimenti in molteplici ambiti

Gli ambiti in cui il settore aviation può stimolare maggiori investimenti nel corso dei prossimi anni possono essere ricondotti a quattro ambiti: rinnovo della flotta, MRO, servizi tecnologici e filiera industriale. Vista la costante crescita attesa nel traffico aereo (+1,7% all'anno nel periodo 2018-2038), l'ambito principale in cui il settore aviation può stimolare investimenti è il rinnovo della flotta in dotazione alle aerolinee. I Market Outlook di Boeing e Airbus prevedono per il periodo 2017-2036 più di 38.000 consegne, per un valore di mercato superiore ai \$6.000 miliardi. In modo analogo alla crescita di passeggeri, circa il 40% degli ordini di nuovi vettori proviene dall'Asia. Grazie anche a questi ordini le compagnie asiatiche saliranno dall'attuale 29% sul

totale dei veicoli registrati al mondo al 37% nel 2036. È, inoltre, importante sottolineare come il trend di crescita non riguardi solamente le aerolinee passeggeri, ma anche il segmento cargo. Le necessità di rinnovo della flotta esistente e le necessità del settore, in primis legate alla capacità dei vettori, creerà le condizioni per la consegna di 2.480 aerei cargo nei prossimi vent'anni che porteranno la flotta complessiva a crescere di circa il 50%, da 1.810 veicoli attuali a circa 3.000 nel 2036. L'Europa rimane anche qui un attore primario e con circa 7.300 consegne previste nell'arco temporale considerato si attesta sugli stessi livelli del Nordamerica.

I driver degli investimenti nel settore aviation nei prossimi anni

I DRIVER DI INVESTIMENTI NEL SETTORE AVIATION

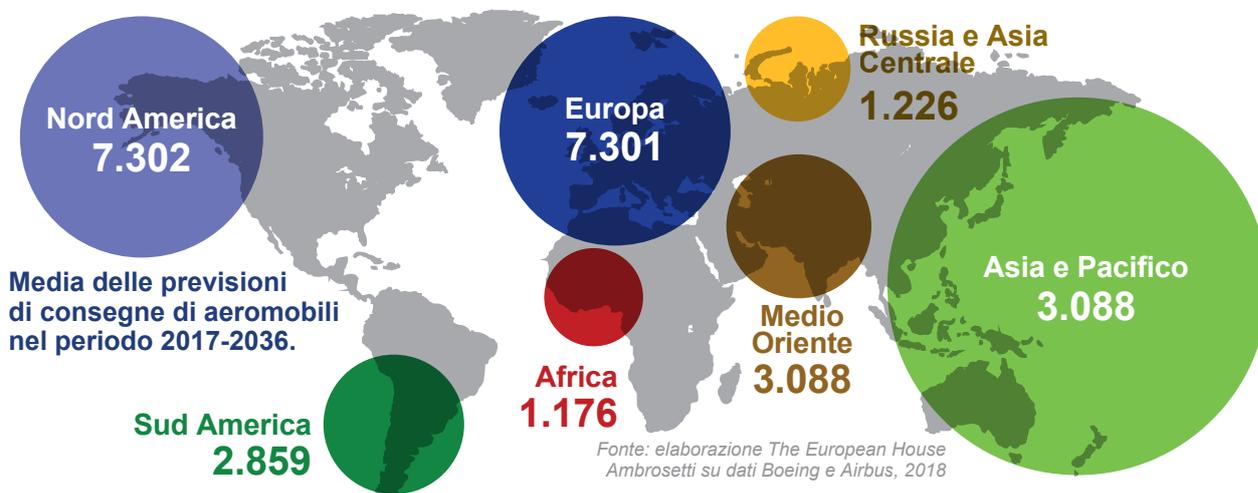
Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti, 2018



Un secondo ambito di possibile attrazione degli investimenti del settore aviation è costituito dal comparto tradizionale del Maintenance, Repair & Overhaul (MRO) per cui le stime della Commissione Europea riportano un valore globale (relative al solo settore civile) di circa €65 miliardi nel 2016, in crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente. Sebbene la progressiva immissione sul mercato di vettori di ultima generazione con necessità di manutenzione inferiori al grosso dei veicoli attuali possa comprimere il ruolo dell'MRO, le previsioni di investimento rimangono alte nel medio-lungo periodo e il settore è proiettato a €85 miliardi di valore complessivo nel prossimo decennio. I trend di crescita riguardano in particolar modo l'Asia che dall'attuale quota di mercato globale pari al 28% (vs. il 29% del Nordamerica e il 26% in Europa) è proiettata a diventare il primo mercato al mondo superando il 30% già nel prossimo quinquennio.

Un terzo ambito di investimenti riguarda i servizi tecnologici offerti dalle compagnie aeree e che riguardano una gamma di tecnologie che vanno dalla blockchain, all'Intelligenza Artificiale passando per la realtà aumentata, in cui le

compagnie europee sono all'avanguardia. Air France – KLM, ad esempio, sta testando l'integrazione della tecnologia blockchain nel proprio sistema di gestione della manutenzione attraverso due MRO Lab costituiti ad hoc, e Lufthansa ha lanciato un programma denominato Blockchain for Aviation, il cui scopo è mettere a sistema e veicolare investimenti tra sviluppatori, operatori di MRO e costruttori di aerei. Infine, un altro ambito capace di stimolare significativi investimenti riguarda il potenziamento della filiera industriale allargata del settore. Un esempio è costituito dal perfezionamento delle tecnologie di monitoraggio degli aerei in cui tutti i Paesi appartenenti al Blocco ICAO (International Civil Aviation Organization) sono attualmente impegnati. In Europa, gli investimenti dei prossimi anni sono vincolati al programma SESAR (Single European Sky ATM Research) che ha già visto oltre €1,5 miliardi di investimenti. Il programma SESAR è attualmente nella fase di implementazione e, una volta a regime, insieme all'analogo piano americano NEXTGEN consentirà un notevole upgrade tecnologico del monitoraggio aereo nei prossimi dieci anni.



Il contributo del settore aviation allo sviluppo dell'Italia e al miglioramento della connettività

Il 2017 ha visto transitare dagli aeroporti italiani circa 174 milioni di passeggeri con una crescita pari al 6,2% rispetto al 2016. In particolare, il 2017 ha visto il numero complessivo di passeggeri trasportati dalle compagnie low-cost superare, per la prima volta, quello delle compagnie tradizionali (50,9% vs. 49,1%)⁴.

Le proiezioni basate sulla crescita complessiva dei passeggeri prevedono quindi il raggiungimento di circa 250 milioni di passeggeri al 2030 grazie anche a una crescita del numero di viaggi pro-capite dall'Italia da 1,58 del 2017 a 2,26 nel 2030. Su queste stime sono basati anche gli investimenti per gli aeroporti contenuti nel Piano Nazionale Aeroporti deliberato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2016 e che individua 38 aeroporti di interesse strategico.

Il primo contributo che la crescita del settore aviation può portare al Paese è quindi legato agli investimenti infrastrutturali. Oltre €4,1 miliardi sono stati stanziati per il periodo 2016-2019 relativamente ai 38 aeroporti strategici di cui €492 milioni consuntivati nel 2017. Un aspetto cruciale per sfruttare al meglio la leva del settore è il pieno dispiegamento del budget infrastrutturale stanziato. Peraltro, avendo gli investimenti infrastrutturali un moltiplicatore medio di 1,4 tali investimenti assumono ancora più importanza nell'ottica del sistema-Paese. Nonostante ciò, nel 2017 è visibile ancora un notevole gap tra investimenti programmati e realizzati sia nei principali aeroporti che nel Paese nel suo complesso.

Investimenti programmati e realizzati negli scali italiani nel 2017.

	<i>Investimenti programmati</i>	<i>Investimenti realizzati</i>
● Roma Fiumicino	269,7	180,4
● Venezia	101,3	67,3
● Milano Malpensa	67,1	41,5
● Milano Linate	62,6	25,3
● Bologna	27,3	15,7
● ITALIA	775,4	492,2

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ENAC, 2018

Gli investimenti infrastrutturali costituiscono, infatti, un fattore abilitante per il secondo tipo di contributo che il settore aviation può portare al Paese nel suo complesso ovvero il miglioramento della connettività. Anche per le sue caratteristiche morfologiche, l'Italia è il secondo Paese in UE per viaggi domestici dopo la Spagna e il 54,6% dei passeggeri sulle tratte nazionali è oggi gestito da compagnie low-cost. Escludendo le modalità di trasporto privato, ovvero gli spostamenti con la propria auto, il trasporto aereo vale il 10,6% del traffico totale di passeggeri del Paese⁵. All'interno degli investimenti infrastrutturali complessivi è importante sottolineare l'importanza di un miglioramento della connessione degli aeroporti con i centri cittadini e con gli snodi produttivi. Tale miglioramento della connettività degli aeroporti consente, infatti, di attivare una piena inter-modalità tra le forme di trasporto, con benefici che riguardano il trasporto passeggeri ma anche le merci.

Nel 2017, infatti, in Italia si sono trasportate 1.274 milioni di tonnellate-km di merci, in aumento del 28% rispetto al 2013. Gli investimenti nelle infrastrutture di connessione sono pertanto un aspetto chiave per lo sviluppo complessivo del Paese. Secondo le stime del MIT riportate nel piano "Connettere l'Italia"⁶, un aumento del 10% della connettività aeroportuale comporta, infatti, un aumento del PIL pro capite dello 0,5%. Una migliore connettività, da ottenere attraverso il potenziamento delle connessioni aeroportuali consentirebbe, infatti, di sfruttare ancora di più il traino derivante dalla crescita dei flussi turistici, che nel 2017 hanno raggiunto il livello record di 59 milioni di arrivi internazionali (+8% rispetto al 2016) e con il 2018 atteso a un'ulteriore crescita del 4%. Ipotizzando che l'Italia si mantenga in linea con il trend di crescita del 3% annuo stimato dall'UNWTO, gli arrivi internazionali in Italia potranno arrivare a 86 milioni al 2030. Inoltre, ai trend attuali, gli

⁴ Fonte: ENAC, Dati di Traffico 2017

⁵ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti", 2018

⁶ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Connettere l'Italia", 2016

arrivi dalla Cina equivarrebbero a più di un terzo dei 27 milioni di turisti addizionali attivando una spesa cumulativa di oltre €17 miliardi nell'arco del periodo considerato. Per supportare tale crescita sono evidenti i benefici derivanti dal miglioramento della connettività aeroportuale e dalla presenza di connessioni veloci, integrate e multi-modali tra gli aeroporti e le principali città di destinazione turistica.

Di pari importanza sarà il potenziamento della connettività per la componente logistica utile a supportare l'export delle imprese italiane, pari a circa €540 miliardi nel 2018 - con una crescita del 35% rispetto al 2014 - e che in questi anni è stato il principale fattore che ha contribuito alla crescita del PIL italiano. Anche la presenza delle imprese italiane all'estero si è accresciuta nel tempo: all'ultima rilevazione dell'ICE (2015), erano oltre 35.000 le aziende estere partecipate da aziende italiane di cui 14.000 attive nel settore del commercio. In altri termini, la presenza italiana all'est-

ero è aumentata sia come export di prodotti e servizi che come presenza di imprese facendo sì che il miglioramento della connettività possa agire da volano di ulteriore crescita.

Il settore aviation è, pertanto, un settore strategico per lo sviluppo del Paese, perché attiva investimenti infrastrutturali, tecnologici e di servizi. Inoltre, garantisce una migliore connettività del Paese in un contesto internazionale che, come visto in precedenza, vive una fase di crescente interconnessione. Visto il ruolo di fattore abilitante della connettività e della crescita a lungo termine del Paese occorre pensare una strategia nazionale che metta a fattor comune gli elementi positivi descritti in precedenza (logistica, passeggeri, flussi turistici ecc.) e che sappia valorizzare il contributo del settore come asset competitivo del Paese sulla linea di quanto fatto da best practice europee quali la Francia e la Germania.

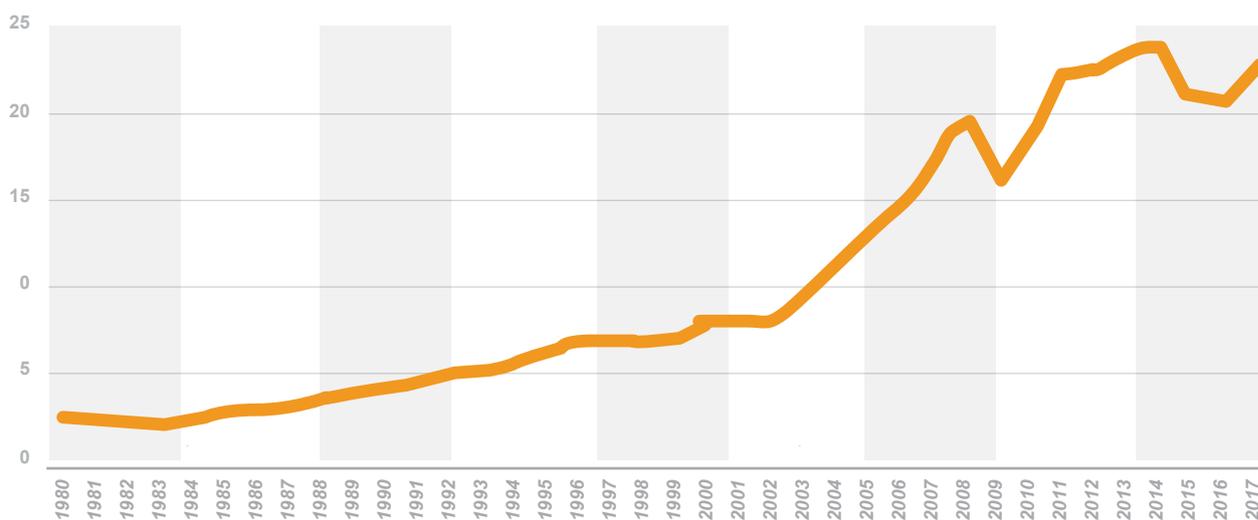
Il commercio internazionale oggi tra crescita e cambiamenti

Il volume degli scambi commerciali mondiali è cresciuto quasi senza soluzione di continuità negli ultimi quarant'anni, con una temporanea flessione a seguito della Crisi del 2008 e un successivo rallentamento nel

biennio 2015-2016. Gli scambi commerciali di beni e servizi, che nel 1980 ammontavano a \$2.370 miliardi, nel 2017 erano pari a \$22.760 miliardi.

Valore complessivo dell'export mondiale di beni e servizi (US\$1.000 miliardi) 1980 – 2017.

Legenda  Valore Complessivo



Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati UNCTADstat, 2018.

In questo quadro di progressiva espansione del commercio internazionale l'Europa ha sempre avuto un ruolo predominante, scambiando più del 35% dei beni e servizi complessivamente commerciati (larga parte di questo commercio è interno all'Unione: in media, nel periodo

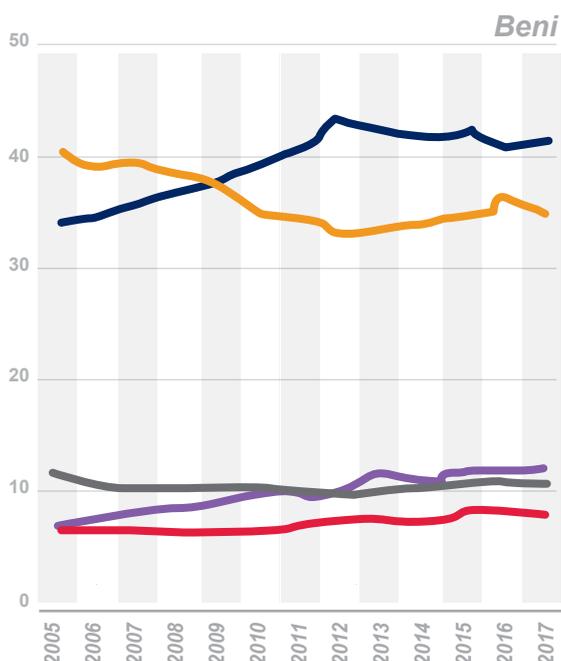
2000-2017, il 65% dell'export dei Paesi Europei era diretto ad altri paesi UE).

Nella figura successiva è riportato il peso complessivo dell'export (grafico a sinistra) e dell'import (grafico a destra), in percentuale sul volume mondiale complessivo.

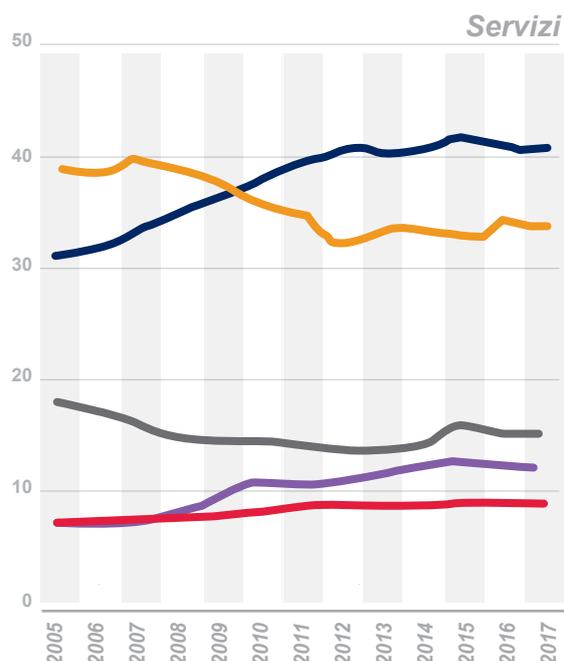
Emerge subito come, pur mantenendo un ruolo predominante, il peso dell'Unione Europea si sia ridotto nel tempo, pur in presenza di un valore degli scambi nominalmente crescente⁷. Gli altri Paesi – economie emergenti e Cina in particolare – crescono però più velocemente.

I temi più importanti riguardanti il futuro del commercio mondiale sono due: da un lato, l'ondata protezionista, originatasi negli Stati Uniti e propagatasi in tutto il mondo; dall'altro, il ruolo crescente della Cina e lo spostamento dell'asse commerciale verso Est.

Export e import mondiale di beni e servizi (% sul valore complessivo) 2005 – 2017.



Legenda: Cina (purple), UE (dark blue), Economie emergenti (orange), Usa (grey), ASEAN (red)



Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati UNCTADstat, 2018

Made in China 2025 e Belt and Road Initiative: la Cina come nuovo leader?

Dal 2013 la Cina ha intrapreso un ambizioso disegno di espansione commerciale, industriale, finanziaria e infrastrutturale articolato in due progetti: la Belt and Road Initiative e Made in China 2025.

Il disegno mira alla costruzione di una rete infrastrutturale che dalle regioni interne della Cina arrivi fino all'Europa, con l'obiettivo di alzare il valore aggiunto della manifattura trasferendo le produzioni nelle regioni interne, rurali e più povere, per far fronte al crescente costo del lavoro nelle province orientali. In questo framework strategico, quindi, le province costiere sono destinate a diventare hub di innovazione e le province interne hub manifatturieri. Le due braccia di questa strategia riguardano il sistema infrastrutturale (Belt and Road) e il sistema

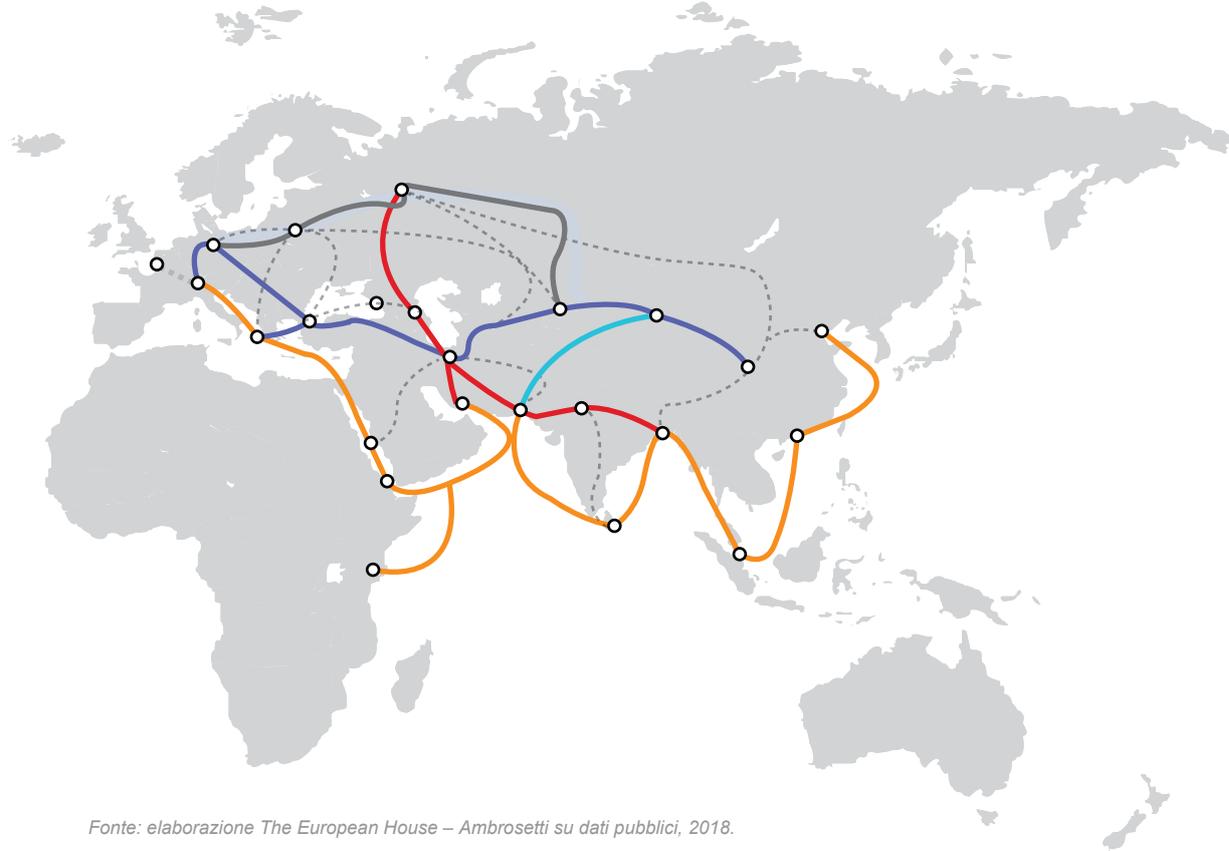
tecnologico (Made in China 2025).

La Belt and Road Initiative (BRI), all'atto pratico, si traduce nella costruzione di una serie di infrastrutture terrestri (la Belt) e marittime (la new Silk Road): gasdotti, ferrovie, canali, reti stradali e di telecomunicazioni, servizi doganali e finanziari avanzati. La BRI è quindi articolata in sei corridoi di terra e una dimensione marittima, che collega i porti cinesi con l'Europa e la costa orientale degli Stati Uniti.

Sono già state mobilitate risorse per oltre \$140 miliardi tramite numerose istituzioni finanziatrici, create dalla Cina e da altri paesi partner. La più rilevante è l'Asian Infrastructure Investment Bank, con un capitale di \$100 miliardi, di cui l'Italia è socio fondatore.

⁷ Il tasso di crescita annuo medio composto dell'export europeo, nel periodo 2005-2017, è pari a 2,45%.

Belt and Road Initiative, corridoi di terra e di mare



Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati pubblici, 2018.

Braccio produttivo della strategia di internazionalizzazione dei campioni nazionali cinesi è il piano “Made in China 2025”, che mira ad aumentare il posizionamento tecnologico del Paese, aumentando l’integrazione nelle catene del valore globali e dunque l’importanza come fornitori e subfornitori. Made in China 2025 è una strategia che punta all’integrazione di tecnologie moderne e digitali all’interno del processo produttivo, con lo scopo di posizionare le imprese cinesi ai vertici delle supply chain. Infatti, l’obiettivo è di innalzare la quota di componenti e materie prime di produzione interna al 40% nel 2020 e al 70% nel 2025, aumentando quindi la quota di

valore aggiunto prodotta internamente. L’ambizione cinese è porsi come epicentro economico – e quindi politico – del mondo. Il Governo di Pechino ha attivato un piano complesso, articolato e molto ambizioso. Se gli obiettivi prefissati saranno raggiunti, è indubbio che l’epicentro del potere si sposterà verso Oriente. Questo potrebbe aprire delle interessanti opportunità di sviluppo per i player italiani, a patto però di essere in grado di inserirsi in questa nuova dinamica e asse di potere. Non essere in grado di intercettare questo flusso, potrebbe potenzialmente rappresentare un fattore disruptive a discapito della competitività delle aziende italiane.

Principali finanziatori della Belt and Road Initiative

Principali istituzioni finanziatrici

	Capitale in euro
Asian Infrastructure Investment Bank	85 miliardi
Silk Road Fund	35 miliardi
New Development Bank	85 miliardi
China EU Co-investment Fund	500 milioni
Eurasian Development Bank	5 miliardi

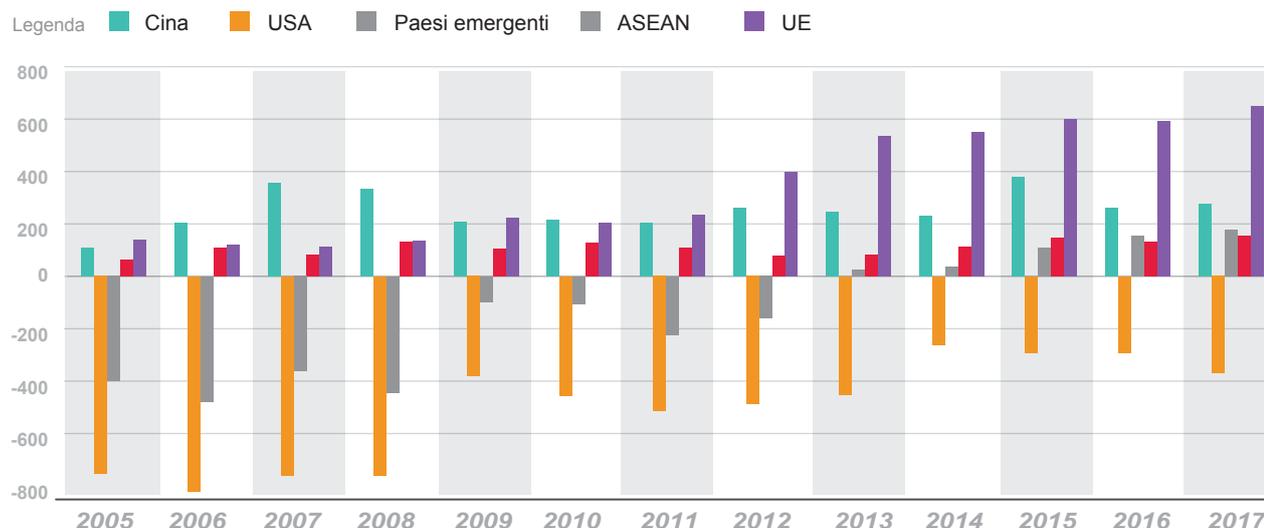
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati pubblici, 2018.

**Il ritorno
al protezionismo**

Lo sviluppo che più di tutti potrà avere ricadute sul commercio mondiale è il cambio di paradigma economico degli Stati Uniti. Il presidente Trump, con lo slogan America first ha introdotto nel 2018 una serie di dazi – principalmente rivolti alla Cina, ma in misura minore anche all'Unione Europea; ha abbandonato il Trans-Pacific Partnership (TPP) – un trattato di libero scambio che coinvolgeva

gli Stati Uniti, Australia, Brunei, Canada, Cile, Giappone, Malesia, Messico, Nuova Zelanda, Perù, Singapore e Vietnam; ha minacciato l'uscita dal NAFTA. Si tratta di una serie di annunci e politiche volte a ridurre quello che, per il presidente Trump, è uno dei principali problemi della nazione, ovvero il disavanzo commerciale.

Export e import mondiale di beni e servizi



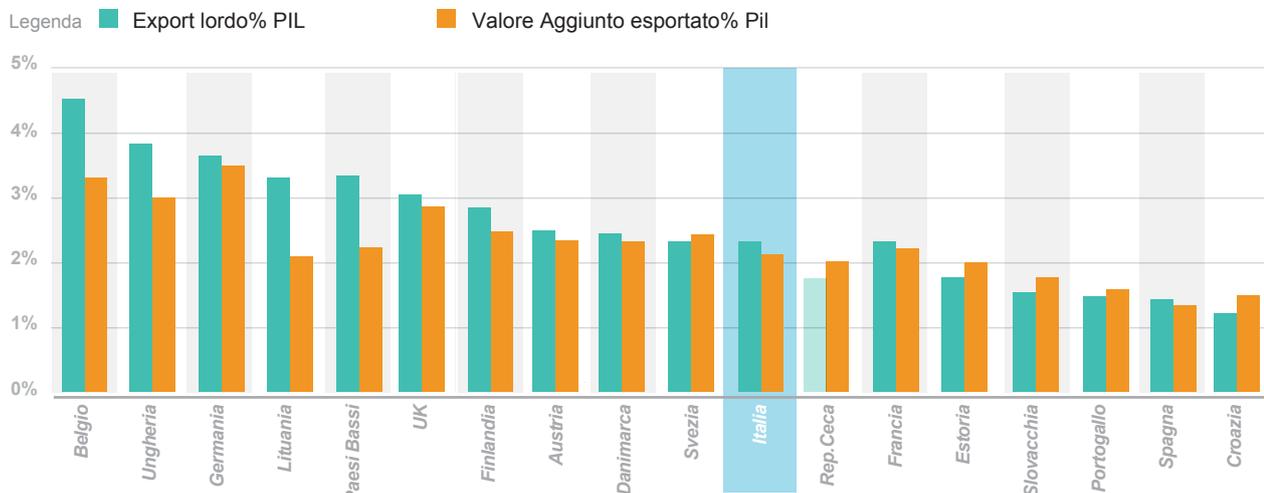
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati UNCTADstat, 2018

Il principale destinatario degli affondi di Trump è stata la Cina – che ha risposto colpo su colpo ad ogni dazio introdotto. Sono stati promulgati dazi anche verso le esportazioni europee: 25% sull'esportazioni di acciaio e 10% su quelle di alluminio. Un ulteriore round di dazi, su autovetture e componentistica, è stato ad oggi minaccia-

to, ma postposto. Quali impatti ci potrebbero essere per l'Europa e per l'Italia in caso di una guerra commerciale con gli Stati Uniti?

È innanzitutto importante considerare come il commercio europeo sia prevalentemente intra-Unione: il 65% dell'export dei paesi europei è diretto ad altri paesi UE.

Valore dell'export verso gli Stati Uniti (% del PIL) 2017

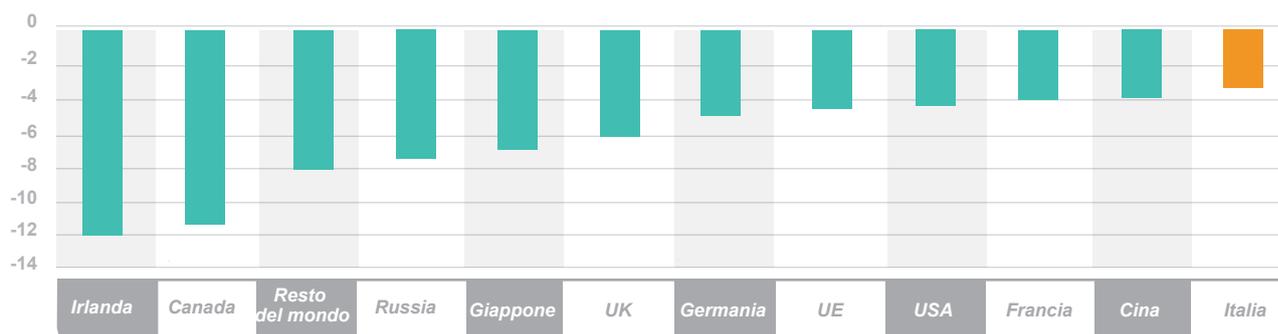


Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati UNCTADstat, 2018.

Il grafico nella figura precedente sottolinea come la quota di export destinata al mercato statunitense sia media-mente molto contenuta. Per questi motivi, una guerra commerciale che coinvolga anche l'Europa non dovrebbe avere degli effetti devastanti sul tasso di crescita, per quanto gli impatti potrebbero non essere distribuiti omogeneamente (andando quindi a danneggiare alcune fasce più deboli della popolazione). Un'opportunità potenzialmente molto interessante derivante dalla guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina deriva dalla necessità di alcune aziende statunitensi, i cui impianti produttivi

sono attualmente localizzati in Cina, di spostare altrove la produzione. Questo fenomeno è in atto già da qualche anno, in seguito all'aumento del costo del lavoro in Cina, ma un'eventuale escalation delle tensioni doganali fra i due paesi potrebbe accelerare il fenomeno. In tal caso, si aprirebbe un'interessante finestra di opportunità per i Paesi con una struttura competitiva, una base industriale, le conoscenze e il know how, per attrarre investimenti esteri. Nella figura seguente sono riportate stime sulla perdita potenziale, in percentuale sul PIL, di una guerra commerciale su larga scala.

Perdita di PIL potenziale in seguito a guerra commerciale (% del PIL)



Fonte: elaborazioni The European House – Ambrosetti su dati Vicard (2018)

La struttura di export italiana è principalmente rivolta al mercato europeo (più del 60% dell'export), e questo dovrebbe assicurare una certa resilienza al sistema-Paese. Come emerge dal grafico successivo, che riporta le

prime dieci destinazioni del nostro export, ad eccezione di Cina e Stati Uniti il nostro commercio è rivolto al mercato domestico, europeo.

Valore dell'export per Paese di destinazione, primi 10 paesi (US\$ miliardi), 2017



Fonte: elaborazioni The European House – Ambrosetti su dati UNCTADstat, 2018

Il ruolo prevalente degli scambi commerciali intra-europei ha per l'Italia un duplice significato: da un lato fa sì che, come mostrato in precedenza, l'export italiano sia meno esposto agli effetti delle guerre commerciali internazionali, dall'altro lega l'andamento dell'export all'andamento dell'UE e, in primis, dell'Eurozona. Dal momento che le

prospettive di crescita dell'Area Euro sono caratterizzate da una crescente incertezza è opportuno sottolineare come alle preoccupazioni geopolitiche, derivanti dalle tensioni commerciali di cui sopra, sia quindi essenziale considerare le dinamiche interne al mercato europeo, che è a tutti gli effetti il nostro mercato domestico.

⁸ L'unico outlier non presente nel grafico è l'Irlanda, che però è un caso particolare in virtù di un regime fiscale particolarmente accomodante che ha incentivato l'insediamento delle sedi legali di multinazionali statunitensi.

TENDENZE GENERALI DI SPESA

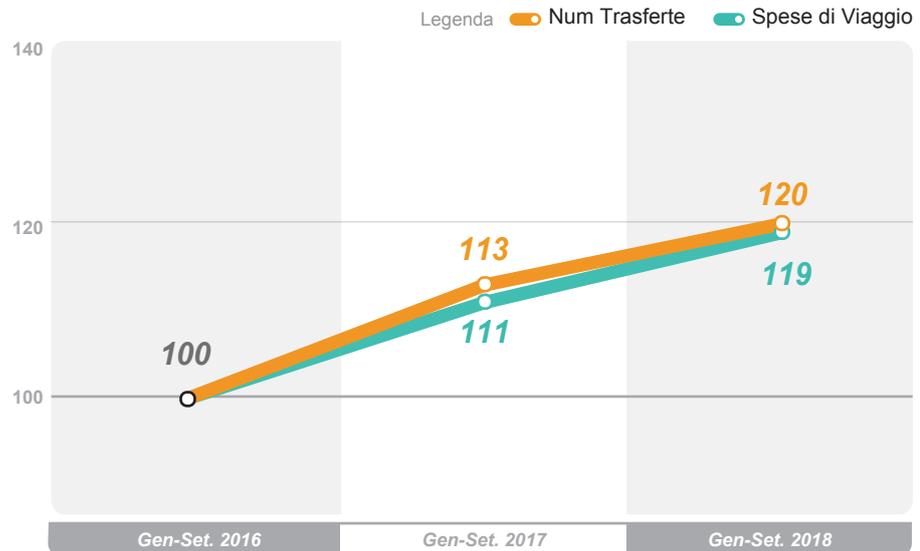


Il 2018 ha registrato un trend costante di crescita del numero di titoli di viaggio del 7% mentre le spese di viaggio hanno subito un aumento del 8%.

Considerando l'ultimo triennio 2016-2018, il numero di titoli di viaggio sono aumentati del 20% mentre le spese di viaggio del 19%.

Andamento dei titoli di viaggio e delle spese di viaggio

Numero indice base Gen-Set 2016

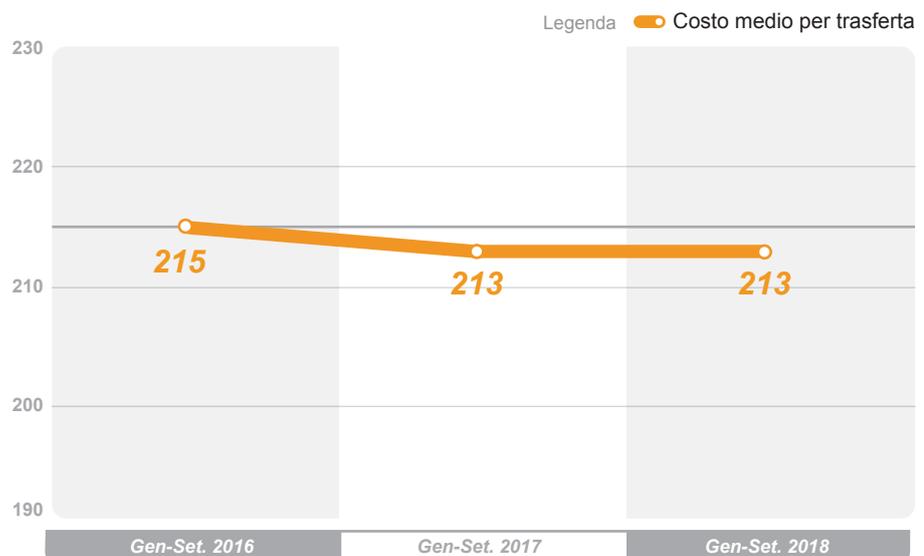


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Il costo medio per titolo di viaggio mostra un trend sostanzialmente flat per il triennio 2016-2018. Rispetto al 2016, infatti è sceso di 2 euro.

Costo medio per titolo di viaggio

Euro



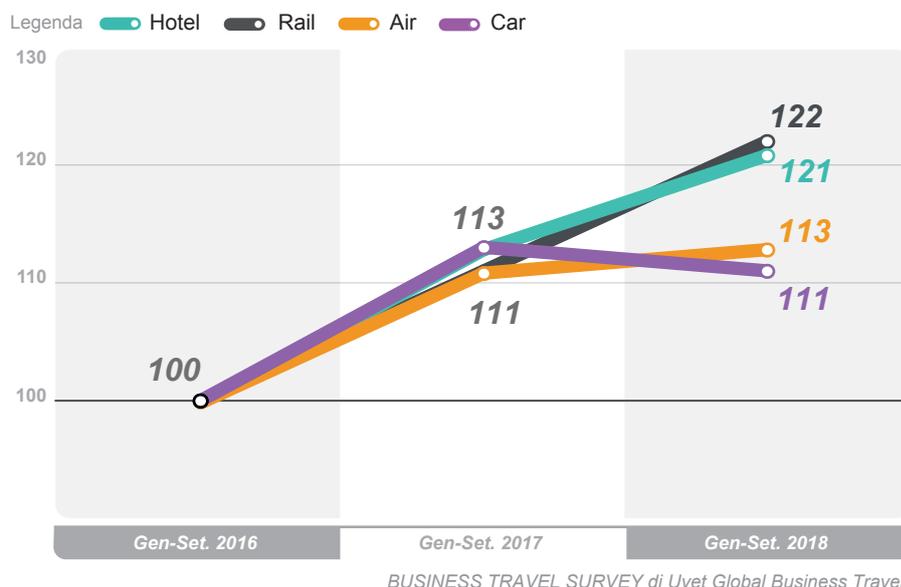
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

TENDENZE GENERALI DI SPESA



Andamento dei titoli di viaggio per tipologia di servizio

Numero indice base Gen-Set 2016

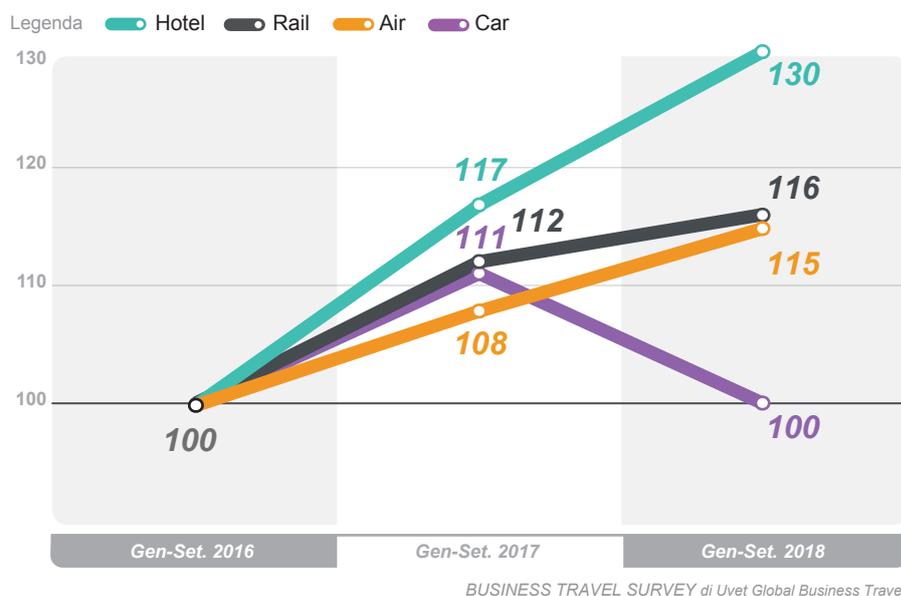


Analizzando i primi nove mesi del 2018 tutte le tipologie di servizio confermano il loro trend positivo, fatta eccezione dei Car Rental.

Se il Rail aumenta di 11 punti percentuali, il comparto dell'Hotellerie di 8 punti mentre l'Air ha un trend positivo di circa 2 punti.

Andamento delle spese di viaggio per tipologia di servizio

Numero indice base Gen-Set 2016



Il grafico relativo alle spese di viaggio mostra valori in aumento per Hotel, Air, Rail e in netto calo per la parte Car.

Nel 2018 le spese di viaggio per gli Hotel e per i Rail crescono rispettivamente del 13% e del 4%, mentre i Car Rental chiudono con un meno 11 punti percentuali rispetto all'anno precedente. La parte Air cresce invece di 7 punti percentuali.



TENDENZE GENERALI DI SPESA

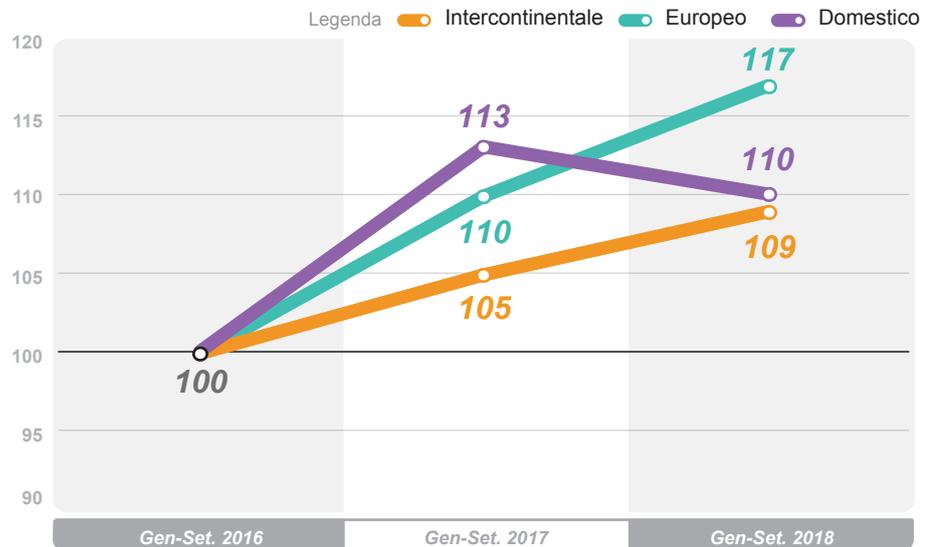


Il traffico domestico registra una riduzione più significativa nello scenario 2018 con 3 punti percentuali in meno rispetto al 2017.

Il traffico europeo si sviluppa più del domestico con una crescita del 7%. Anche il traffico Intercontinentale fa rilevare un aumento rispetto al 2017 con 4 punti percentuali.

Andamento dei titoli di viaggio aerei per tipologia

Numero indice base Gen-Set 2016

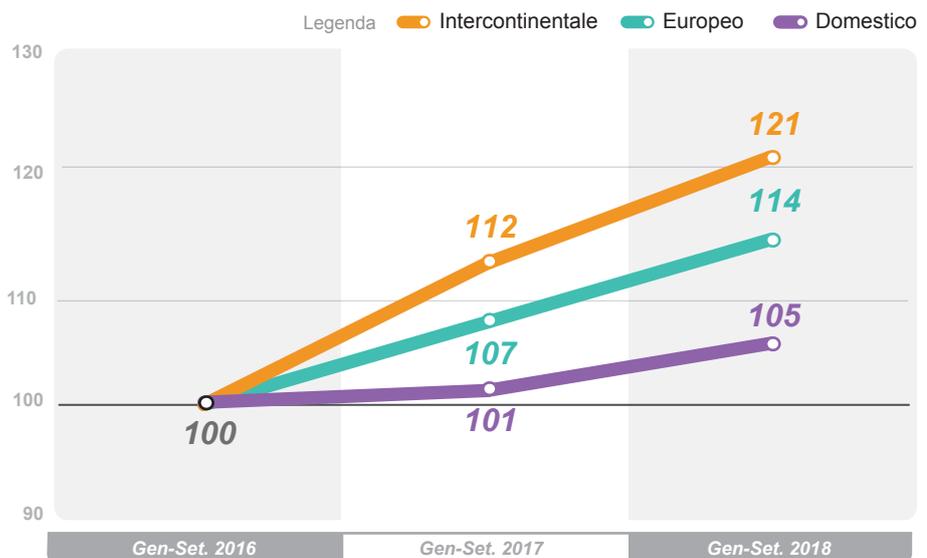


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Sostanzialmente l'andamento delle spese di viaggio nel 2018 è in aumento rispetto a tutti gli indici del 2017. Gli scostamenti sono al 4% per il settore domestico, del 7% per quello europeo e del 9% per quello intercontinentale.

Andamento delle spese di viaggio aeree per tipologia

Numero indice base Gen-Set 2016



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

TENDENZE GENERALI DI SPESA



Andamento dei titoli di viaggio e delle spese di viaggio

Numero indice base 1°Sem. 2016



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

L'andamento semestrale dei titoli di viaggio e delle spese è costantemente in crescita.

La nostra previsione per il secondo semestre 2018 individua un incremento del 9% sul secondo semestre 2017.

Anche il forecast per il numero di titoli è in aumento rispetto al semestre precedente dell'8%.

Costo medio per titoli di viaggio

Euro



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Se consideriamo il risultato dal 2016 al 2018, in seguito all'aumento registrato nel secondo semestre 2016, il costo medio dei titoli di viaggio si è ridotto durante il 2017 ed è rimasto stabile durante il primo semestre 2018.

Non si prevedono grandi cambiamenti nell'ultimo semestre del 2018.

TENDENZE GENERALI DI SPESA

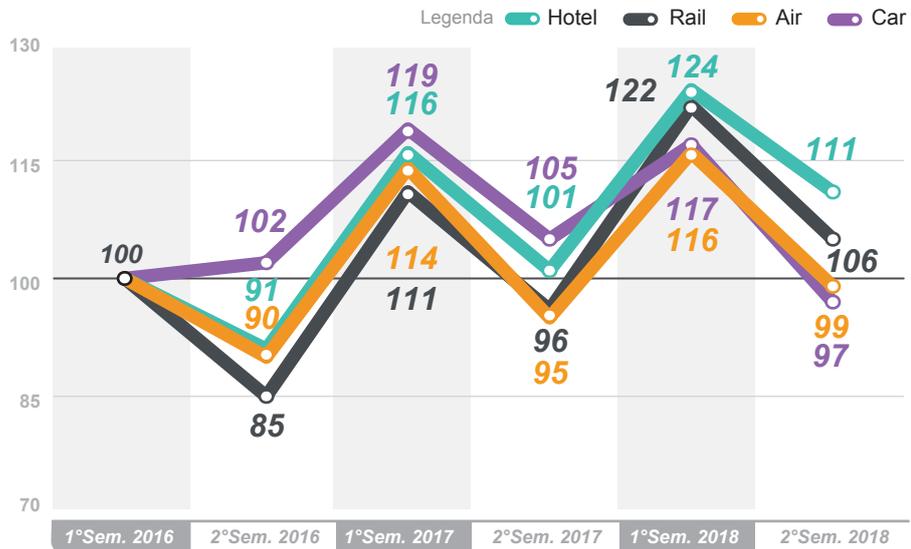


Rispetto al 2017, si prevede nel secondo semestre 2018 un aumento del numero di titoli di viaggio per l'Hotellerie del 10% e del 9% per i servizi Rail.

Per i servizi Air, il forecast suggerisce un leggero aumento del 4% rispetto al secondo semestre del 2017, mentre si prevede una decrescita del Car Rental fino a un meno 8%.

Andamento dei titoli di viaggio per tipologia di servizio

Numero indice base 1°Sem. 2016

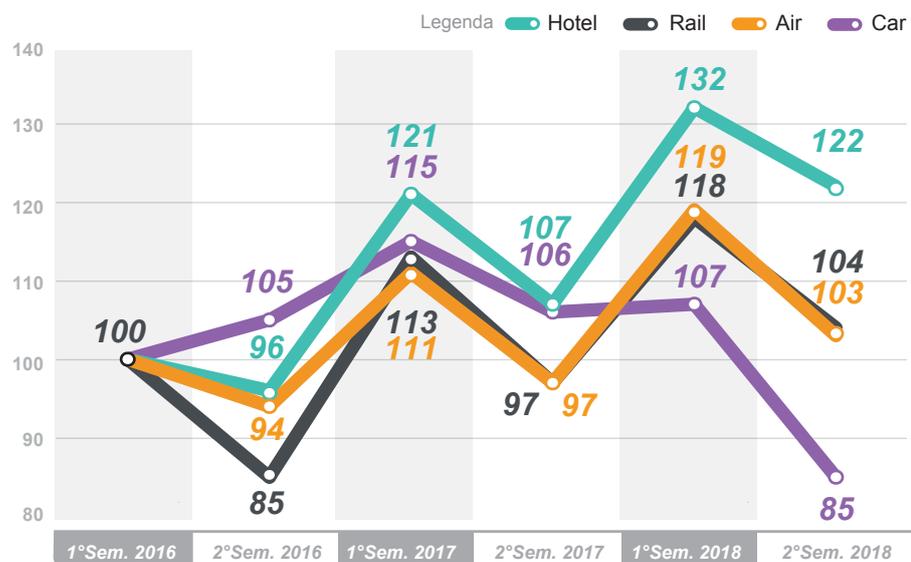


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Il forecast dell'andamento delle spese di viaggio nell'ultimo semestre 2018 evidenzia un aumento generale: 15% per l'Hotellerie, 7% per i Rail, 6% per le spese aeree. Solo per la parte relativa al Car Rental si registra un forte decremento del 21% in linea con l'andamento generale del settore.

Andamento delle spese di viaggio per tipologia di servizio

Numero indice base 1°Sem. 2016



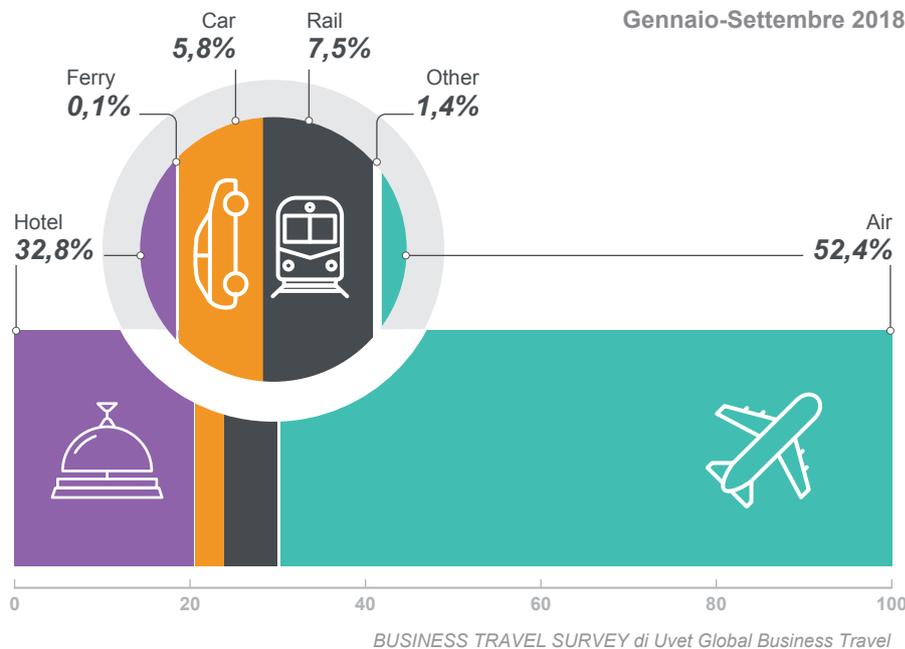
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

VIAGGI D'AFFARI: MIX DI SPESA



Ripartizione delle spese di viaggio

Gennaio-Settembre 2018



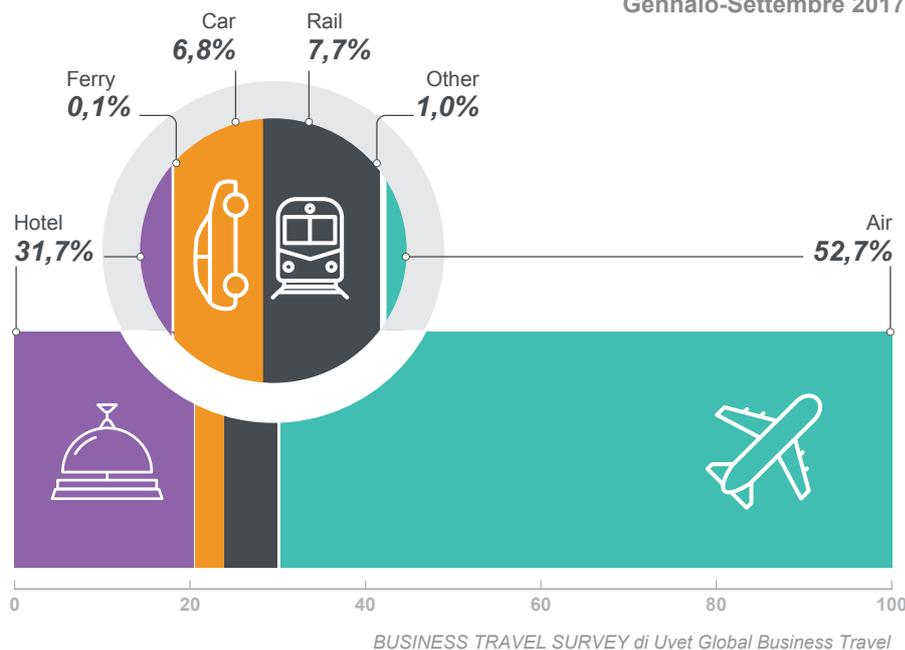
La metà delle spese totali di viaggio provengono dal settore aereo. Nel 2018 la loro quota è rimasta in linea con quanto accadeva nel 2017 (grafico seguente).

L'hôtellerie copre un terzo delle spese globali, incrementando la propria quota di un punto percentuale.

Rimangono stabili le spese relative al servizio Rail, mentre la parte relativa ai Car Rental registra una diminuzione di un punto percentuale.

Ripartizione delle spese di viaggio

Gennaio-Settembre 2017



Nel 2017 le spese di viaggio per il settore aereo rappresentavano oltre il 50% del totale.

Un terzo delle spese è rappresentato dal servizio Hotel, mentre il restante 15% si divideva fra Rail e Car.



CONTRIBUTO A CURA DI TRA CONSULTING

La geografia del ranking aeroportuale è cambiata molto negli ultimi anni.

Gli aeroporti asiatici e medio-orientali sono diventati predominanti.

Ben 11 dei primi 20 scali sono di queste due aree.

Il primo aeroporto europeo, Londra Heathrow, si trova in sesta posizione, in miglioramento di una posizione rispetto all'anno precedente.

Atlanta mantiene la leadership globale con oltre 100 milioni di passeggeri l'anno trasportati, davanti a Pechino e Dubai.

Aeroporti Mondo

Dati: in milioni

Aeroporto	2006	Aeroporto	2017
Atlanta	85,9	Atlanta	103,9
Chicago	76,5	Beijing	95,8
London Lhr	67,9	Dubai	88,2
Tokyo	63,3	Los Angeles	79,8
Los Angeles	61,5	Chicago	79,8
Dallas	59,2	London Lhr	78,0
Paris Cdg	53,8	Tokyo	76,5
Frankfurt	52,2	Hong Kong	72,7
Amsterdam	44,2	Shanghai	70,0
Las Vegas	44,0	Paris Cdg	69,5
Denver	43,9	Amsterdam	68,5
Madrid	41,9	Dallas	67,1
New York	41,9	Guangzhou	65,9
Phoenix	41,2	Frankfurt	64,5
Beijing	41,0	Istanbul	63,9
Hong Kong	40,3	New Delhi	63,4
Houston	39,7	Jakarta	63,0
Bangkok	39,0	Singapore	62,2
Minneapolis	37,6	Seoul	62,2
Detroit	36,4	Denver	58,3

Fonte: Elaborazione TRA consulting su Airport Council International

I principali aeroporti europei hanno registrato un incremento della crescita dei passeggeri. In particolare Amsterdam e Francoforte hanno avuto tassi superiori al 6 per cento. Londra Heathrow rimane leader davanti a Parigi Charles de Gaulle, mentre Amsterdam si conferma in terza posizione.

Tra i primi 10 aeroporti si evidenzia anche il buon andamento di Barcellona (+7,1%), mentre Roma Fiumicino è l'unico a perdere traffico. Lisbona è lo scalo che ha evidenziato l'andamento migliore, con una crescita di quasi il 20 per cento.

Aeroporti Europa

Dati: in milioni di passeggeri annui

Aeroporto	2016	2017	Var. %
London Heathrow	75.703.298	78.010.074	3,0
Paris CDG	65.933.145	69.472.922	5,4
Amsterdam	63.625.664	68.515.425	7,7
Frankfurt	60.786.937	64.860.498	6,7
Istanbul Atatürk	60.119.215	63.727.448	6,0
Madrid	50.420.583	53.402.506	5,9
Barcellona	44.154.693	47.284.500	7,1
London Gatwick	43.117.370	45.554.606	5,7
Munich	42.261.309	44.573.176	5,5
Roma Fiumicino	41.738.662	41.281.749	-1,1
Paris ORY	31.237.865	32.040.890	2,6
Istanbul Gökçen	29.577.735	31.385.841	6,1
Copenhagen	29.043.287	29.177.833	0,5
Dublin	27.908.347	29.582.321	6,0
Zurich	27.666.428	29.383.196	6,2
Palma de Mallorca	26.253.882	27.970.655	6,5
Oslo	25.787.691	27.475.749	6,5
Manchester	25.627.368	27.810.674	8,5
Stockholm Arlanda	24.682.466	26.622.916	7,9
Lisbon	22.449.527	26.663.385	18,8

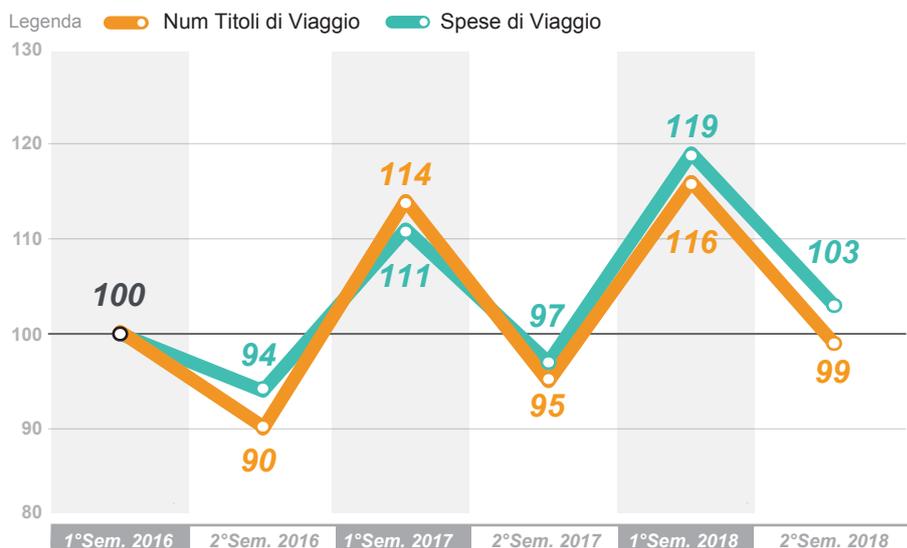
Fonte: Elaborazione TRA consulting su Airport Council International

VIAGGI D’AFFARI: LE SPESE AEREE



Andamento dei titoli di viaggio e delle spese di viaggio aeree

Numero indice base 1° Sem. 2016



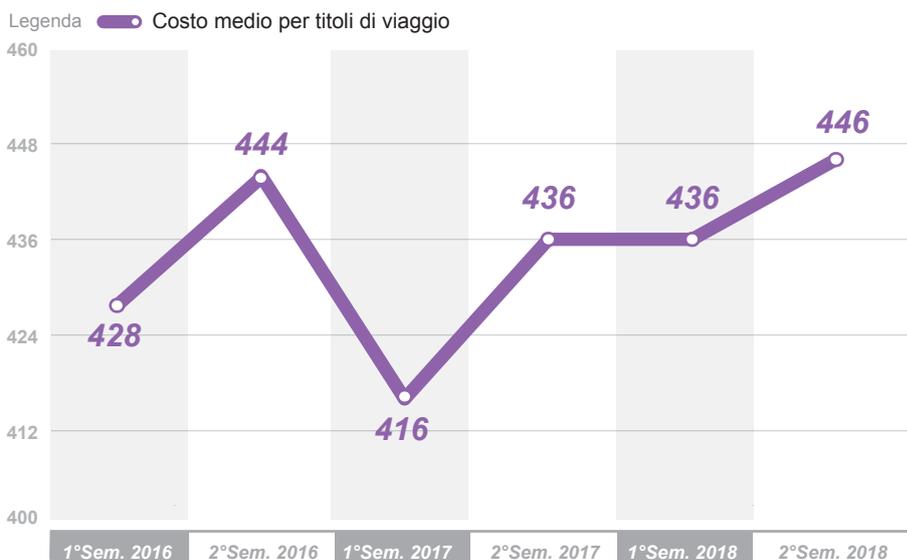
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Osservando l'andamento delle spese di viaggio aeree in tutto il 2018 si rileva un aumento generale rispetto ai semestri corrispondenti del 2017: se nel primo registriamo un +8%, nel secondo il forecast è di un +6%.

Anche per il numero dei titoli di viaggio si prevede un incremento complessivo. Nel secondo semestre 2018 si ipotizza un aumento del 4% rispetto del secondo semestre 2017.

Costo medio del biglietto aereo

Euro



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Se l'inizio del 2018 è rimasto stabile, nel secondo semestre si ipotizza un aumento di 10 euro del costo medio del biglietto aereo, trainato soprattutto dalle tratte intercontinentali.

VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE



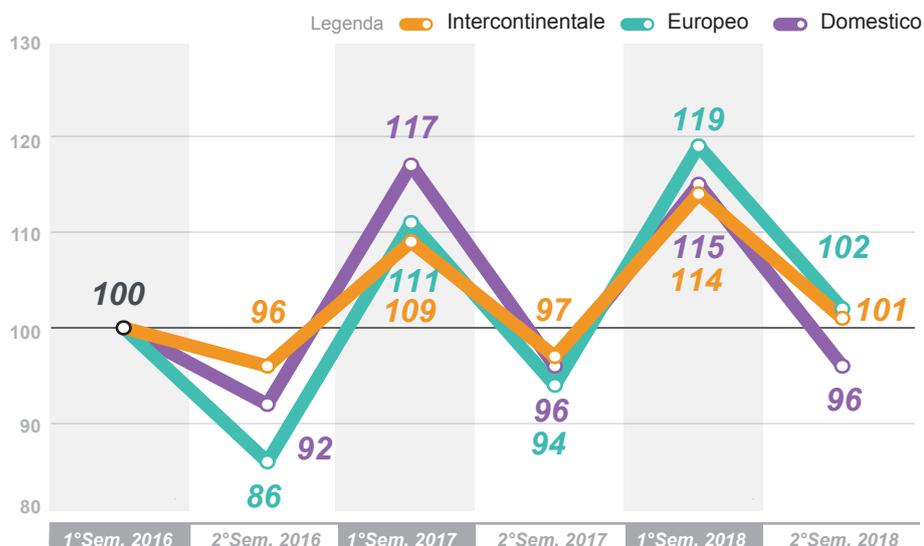
Il trend del numero di titoli di viaggio è sostanzialmente costante nei tre anni rappresentati nel grafico.

L'intercontinentale e l'europeo nel 2018 hanno registrato un incremento nel primo semestre sul 2017 rispettivamente del 5% e del 8% mentre il domestico è diminuito del 2%.

Il forecast conferma questo andamento.

Andamento dei titoli di viaggio aerei per tipologia

Numero indice base 1° Sem. 2016

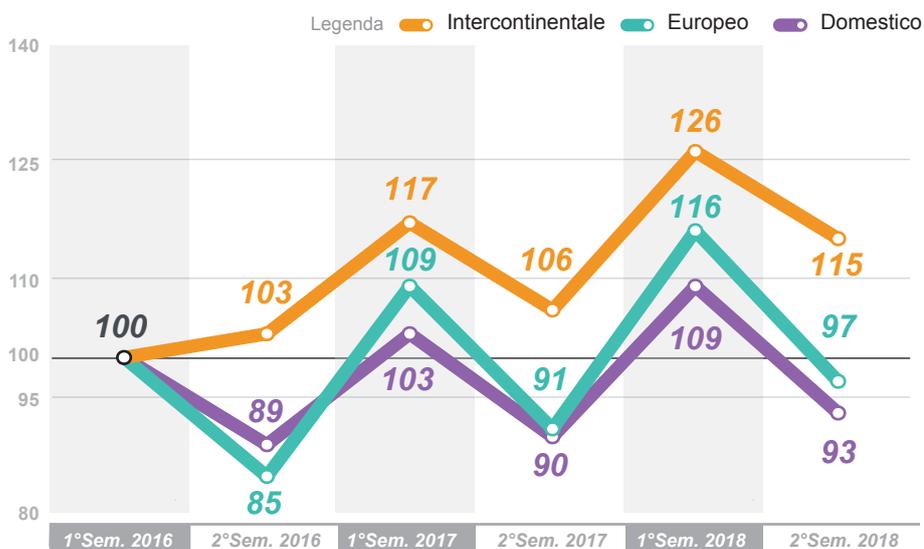


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

L'andamento delle spese di viaggio aumenta per ogni tipologia sia nel primo semestre 2018 che nel forecast.

Andamento delle spese di viaggio aeree per tipologia

Numero indice base 1° Sem. 2016



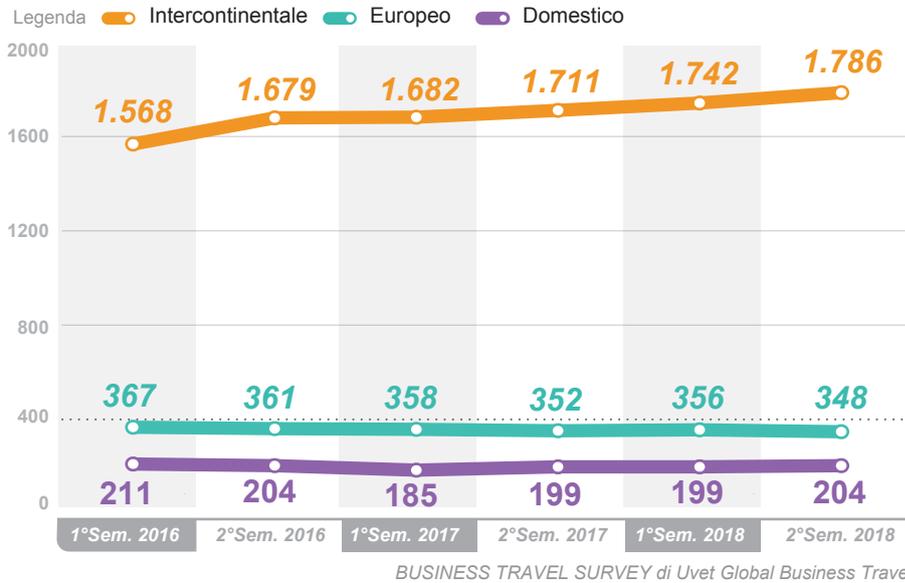
BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

VIAGGI D’AFFARI: LE SPESE AEREE



Costo medio del biglietto aereo per tipo di viaggio

Euro

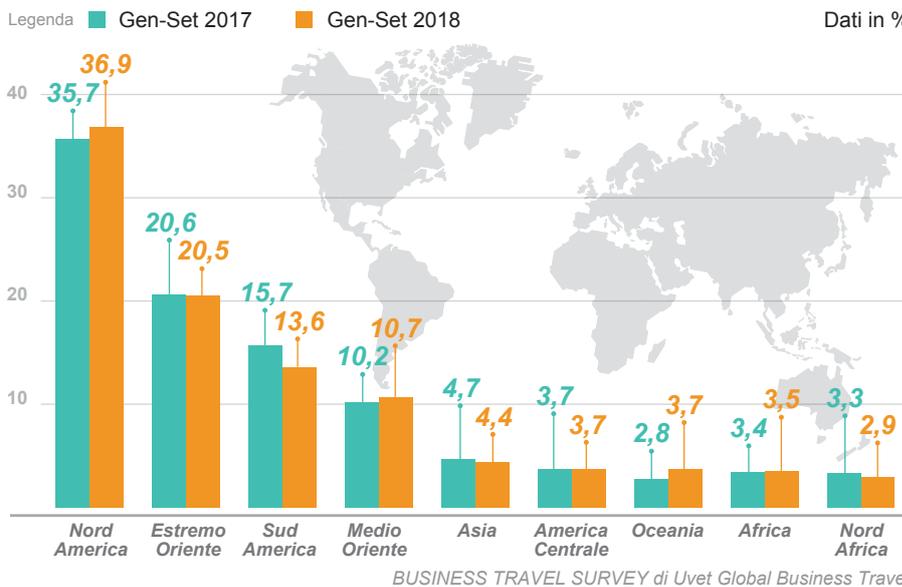


Il costo medio del biglietto aereo dal 2016 al 2018 registra un notevole incremento nella parte intercontinentale fino a raggiungere 1786 euro medi nella previsione del secondo semestre.

Il costo medio nelle tratte europee e domestiche è diminuito rispettivamente di circa 20 euro e 5 euro rispetto all’inizio del periodo.

Andamento dei volumi di spesa traffico intercontinentale

Euro



Il traffico intercontinentale conferma come principale destinazione il Nord America, in crescita di circa un punto percentuale rispetto al 2017.

L’Estremo Oriente rimane stabile rispetto al 2017. Fra le destinazioni che crescono troviamo il Medio Oriente, e l’Oceania. In calo il Sudamerica, l’Asia e il Nord Africa.

VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE



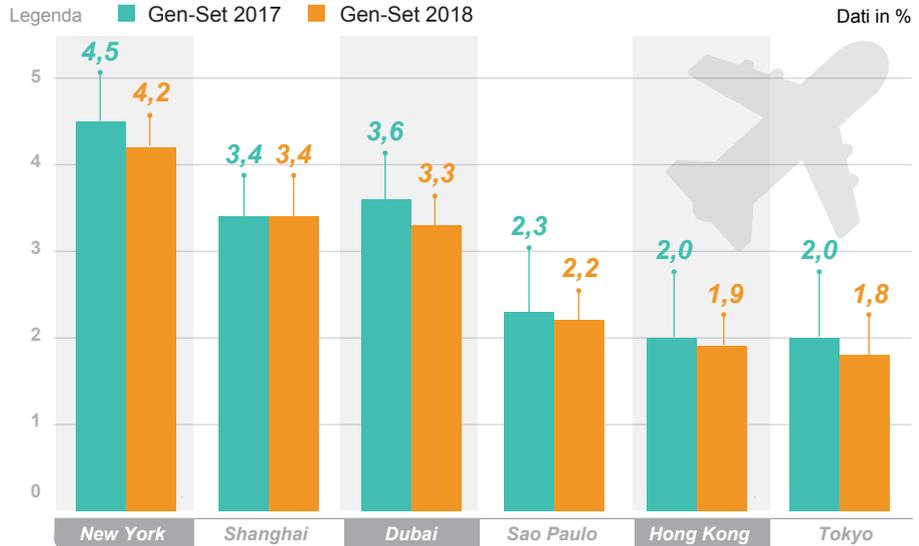
San Paolo risulta essere la rotta intercontinentale più cara nel business travel ma registra un calo di circa 80 euro rispetto al 2017 (tasse incluse).

Dubai, al contrario, è la meta più economica nel 2018, ma con un prezzo medio in aumento rispetto al 2017.

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

Principali destinazioni intercontinentali

Numero di biglietti



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

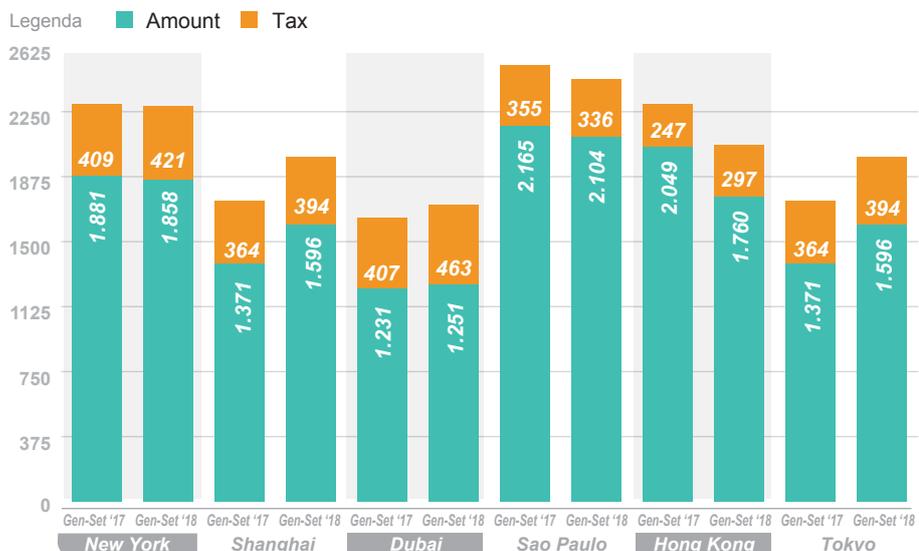
Il 2018 vede New York la più importante destinazione del campione anche se in calo rispetto al 2017. Si conferma, quindi, l'importanza della città come principale Hub aeroportuale per i nostri viaggiatori d'affari che si dirigono negli Stati Uniti.

Shanghai e Dubai rimangono le altre due destinazioni principali senza grandi scostamenti.

Tutte le destinazioni registrano un leggero calo rispetto al 2017 per numero di titoli di viaggio.

Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: rotte intercontinentali

Euro - partenza Italia



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

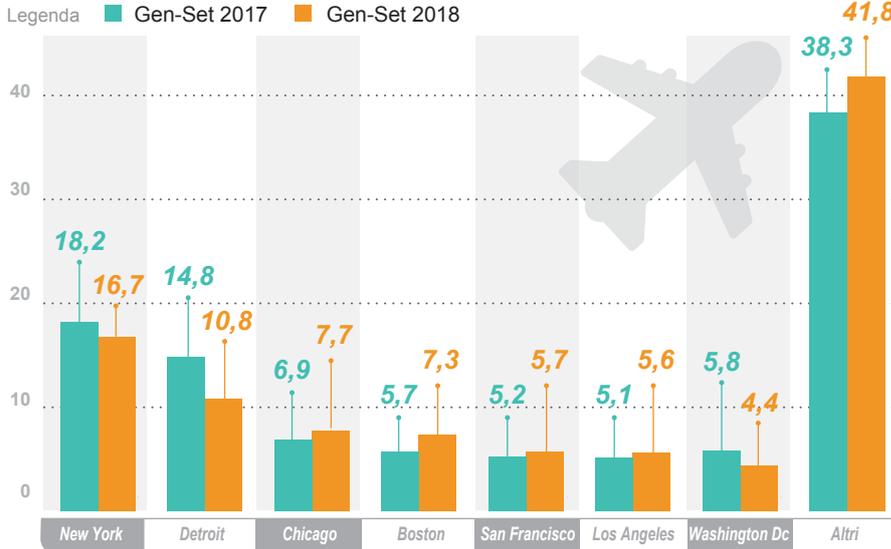
VIAGGI D’AFFARI: LE SPESE AEREE



Distribuzione aeroportuale dei viaggi negli Stati Uniti



Numero di Biglietti



Dati in %

BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

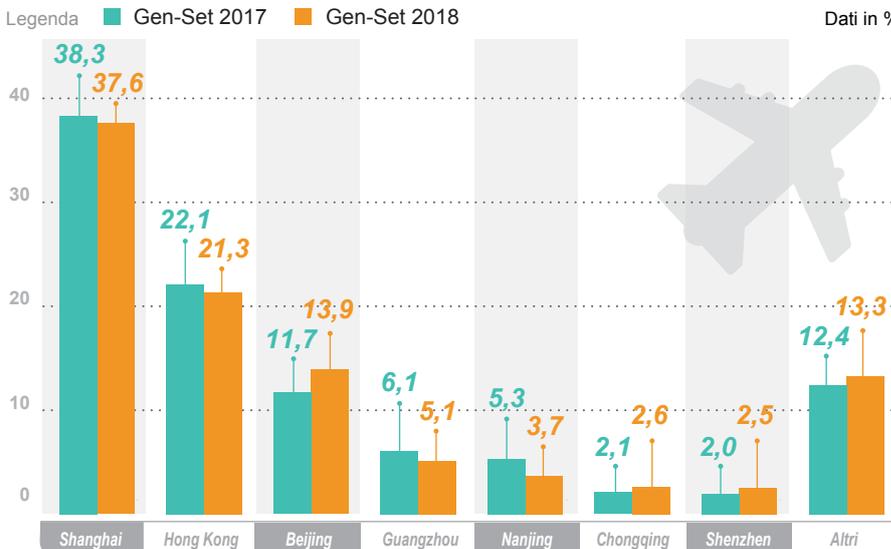
Il peso del traffico verso gli Stati Uniti rispetto al traffico intercontinentale totale rende importante vedere come si siano distribuiti i titoli di viaggio verso il nuovo continente.

New York – come evidenziato anche nel grafico relativo alle principali destinazioni intercontinentali – rimane il principale hub.

Distribuzione aeroportuale dei viaggi in Cina



Numero di Biglietti



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Anche l'importanza sempre maggiore del traffico verso la Cina rende interessante vedere l'evoluzione dei viaggi verso la Repubblica Popolare Cinese.

Shanghai conferma la sua leadership come prima meta business.



VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE

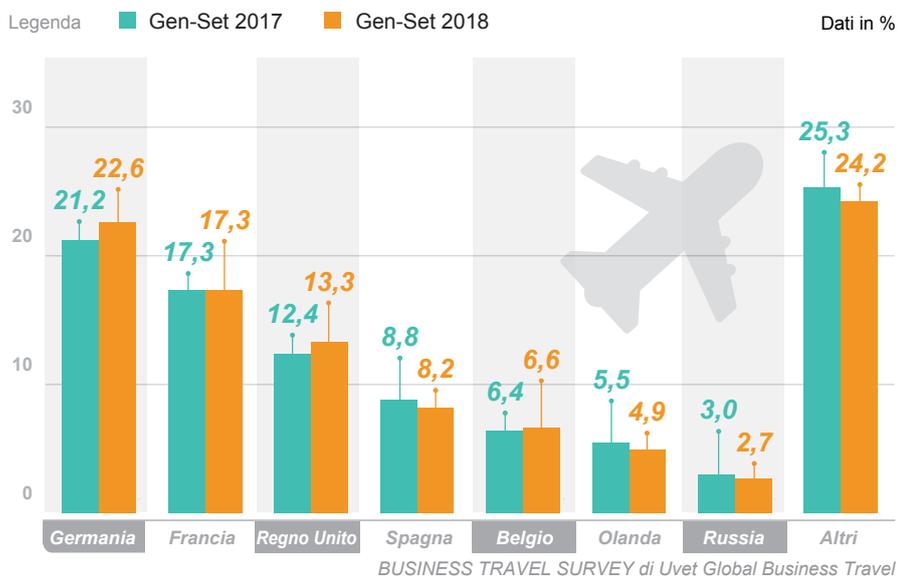


Spostando il focus sul mercato europeo, Germania e Francia confermano la loro leadership da un punto di vista economico per l'Italia. Negli ultimi 12 mesi la prima ha visto crescere la propria quota, mentre la seconda fa registrare una sostanziale stabilità.

Nell'ultimo anno sono cresciuti il Regno Unito e il Belgio, mentre Spagna, Olanda e Russia hanno registrato un lieve calo.

Andamento dei volumi di spesa traffico europeo

Numero di biglietti



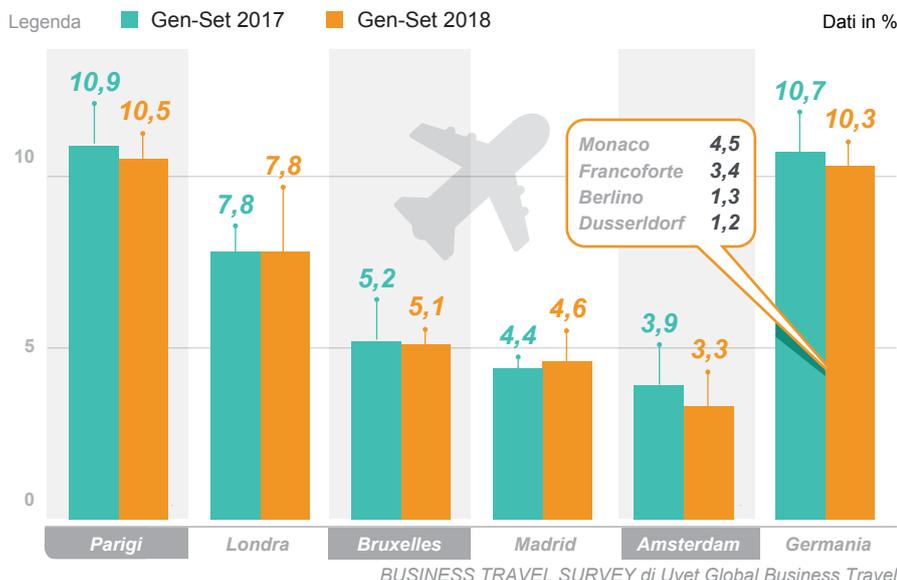
A livello europeo, con il 10.5 per cento del totale dei viaggi d'affari, la principale destinazione è rimasta Parigi, registrando un leggero calo.

In calo Bruxelles, Amsterdam e le città tedesche, mentre solo Madrid cresce, complice una forte riduzione del prezzo medio (vedi grafico successivo).

Si evidenzia, inoltre, che mentre Francia e Regno Unito hanno come mete principali solo le loro rispettive capitali, la Germania distribuisce il suo traffico verso Monaco, Francoforte, Berlino e Düsseldorf segno di un'economia più strutturata su tutto il territorio.

Principali destinazioni europee

Numero di biglietti

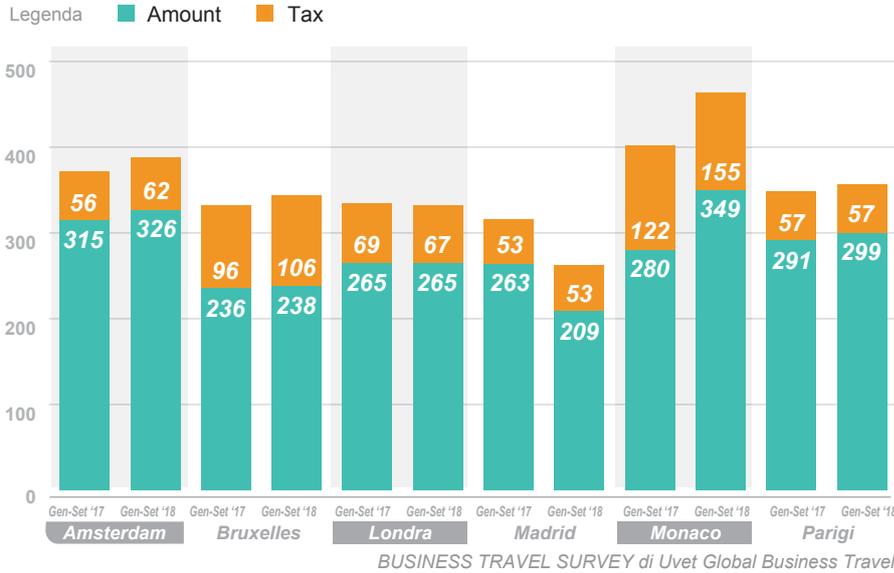


VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE



Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: rotte europee

Euro - Partenza Italia



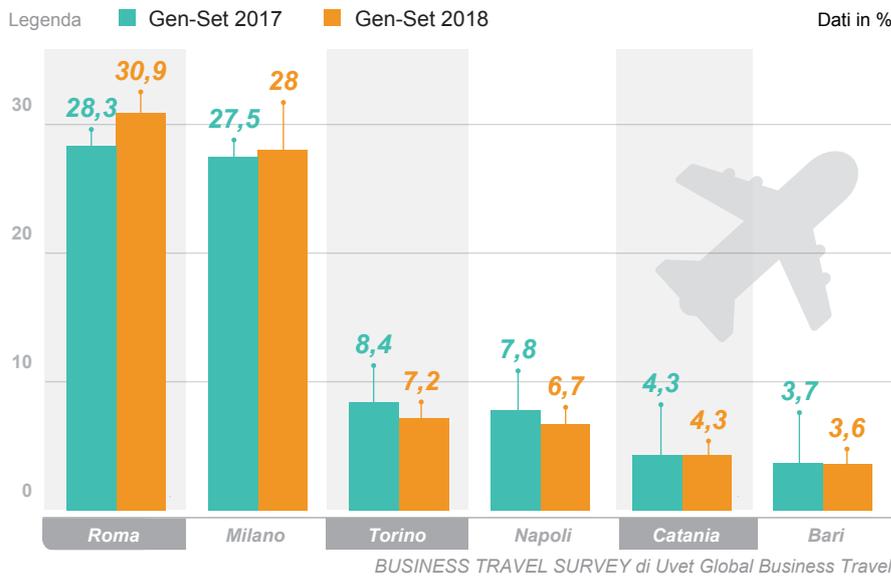
A livello europeo le rotte con partenza dall'Italia hanno registrato valori stabili.

Solo Madrid ha visto ridursi il suo prezzo medio (escluse tasse). Amsterdam, Bruxelles, e Parigi registrano invece un lieve incremento.

Monaco, con oltre 60 euro, fa registrare l'aumento più considerevole.

Principali destinazioni nazionali

Numero di biglietti



Nel segmento nazionale Roma è la principale destinazione dei viaggiatori d'affari con una quota del 31% e in aumento rispetto al 2017 del 2,5%.

Milano è la seconda meta più importante, anch'essa in aumento, mentre le altre destinazioni registrano una riduzione.

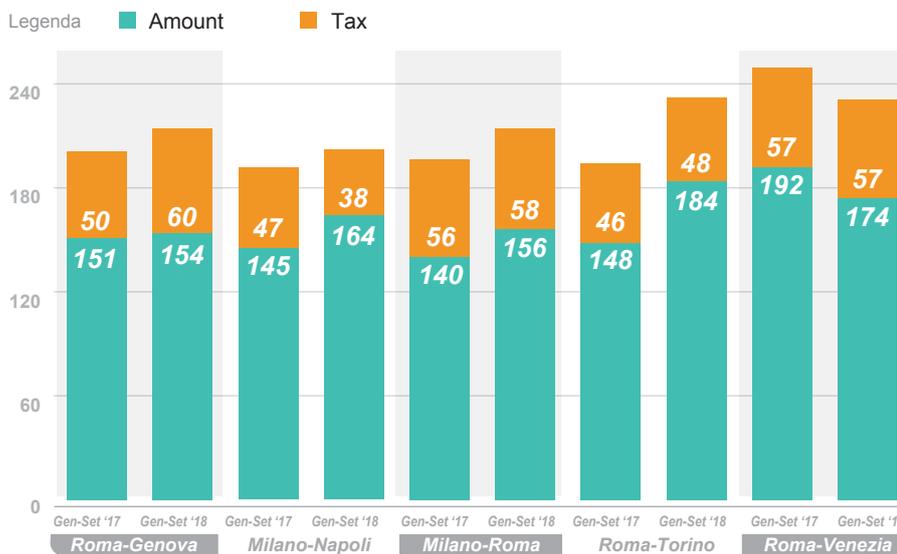
VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE



Il prezzo medio sulle principali rotte italiane registra un calo sulla Roma-Venezia, in aumento invece la Roma-Milano e la Roma-Torino.

Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: rotte nazionali

Euro



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

La tratta Milano-Roma nel primo semestre 2018 mostra un aumento nel prezzo medio del biglietto di ventitré euro (tasse escluse) rispetto al primo semestre del 2017. Nella previsione del secondo semestre 2018 invece si evidenzia un calo di quattro euro (tasse escluse).

Le tasse rimangono stabili nel 2018 rispetto al 2017.

Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: Milano-Roma

Euro



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

OUTLOOK DEL TRASPORTO AEREO



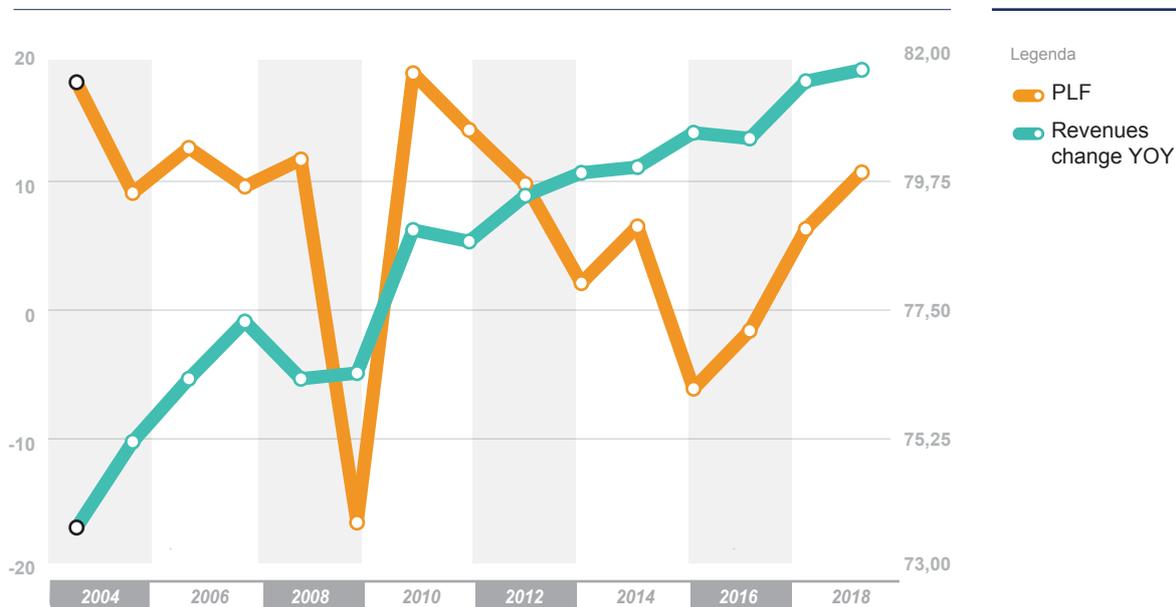
➔ Andamento del settore

Secondo la IATA, le compagnie aeree dovrebbero chiudere il 2018 con ricavi in crescita del 10,7% risultati operativi al 6,8% dei ricavi e ritorno sugli investimenti all'8,5%, valore superiore anche se di poco al costo medio del capitale investito, stimato attorno al 7,5%. Il buono stato di salute del settore coincide con un periodo di crescita dell'economia mondiale e di un relativamente basso costo del carburante.

Il settore è caratterizzato da crescita costante di collega-

menti aerei diretti e indiretti e da una diminuzione altrettanto costante dei prezzi e dei costi unitari in termini reali. Questo ha portato negli anni un beneficio sempre maggiore al settore e al turismo nel mondo.

Nel 2018 si stanno però affacciando le prime nuvole scure: il costo crescente del carburante, gli incrementi del costo del lavoro e del costo delle infrastrutture, sono i principali driver dell'incremento del costo unitario previsto per il 2018.



Le compagnie aeree hanno finora parzialmente attenuato l'effetto della crescita dei costi unitari con l'aumento dei load factor e l'aumento delle tariffe (+3,2). L'effetto

complessivo è stato però la diminuzione dei margini di profitto al 6,8% (pari a 7,8 \$ a passeggero), come già detto in apertura.

➔ Andamento del settore Italia

Nel 2017 il mercato italiano ha mostrato segni di notevole vivacità, registrando una crescita dei passeggeri trasportati del 6% rispetto all'anno precedente (Fonte: ENAC). Questo buon risultato, migliore di quello del 2016, è stato raggiunto grazie anche al continuo investimento in capacità dei vettori "low cost", che da anni hanno assunto un ruolo di traino del settore.

Il 2018 sta poi confermando i buoni numeri del 2017

(parziale anno +5,4%, Fonte: Assoaeroporti).

Con 175 milioni di passeggeri in entrambe le direzioni, quello italiano è il 5° mercato in Europa dopo Regno Unito, Germania, Spagna e Francia e il 2° in termini di viaggi nazionali, dopo la Spagna (Fonte: Eurostat).

Il 97% del traffico totale è di linea, il 2% è di tipo charter e il restante 1% è aviazione generale. Nel 55% dei casi il passeggero è trasportato da un vettore low cost.

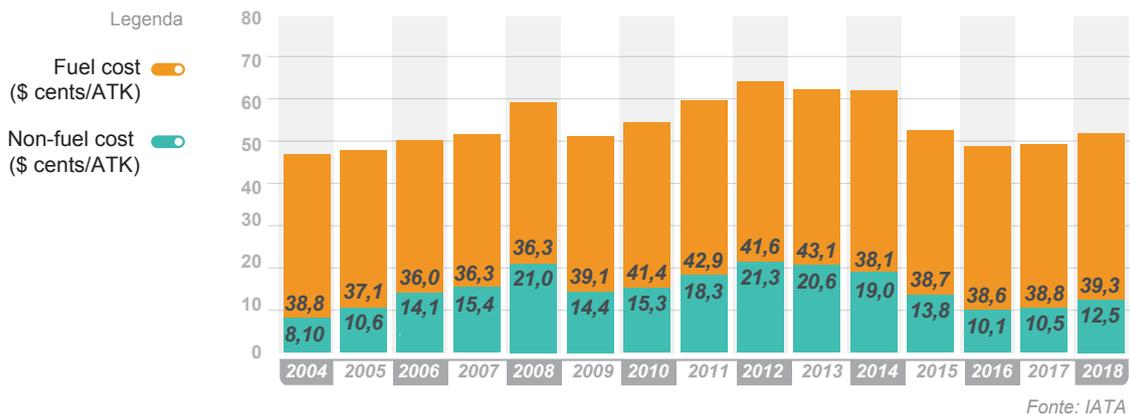
OUTLOOK DEL TRASPORTO AEREO

→ Andamento del settore

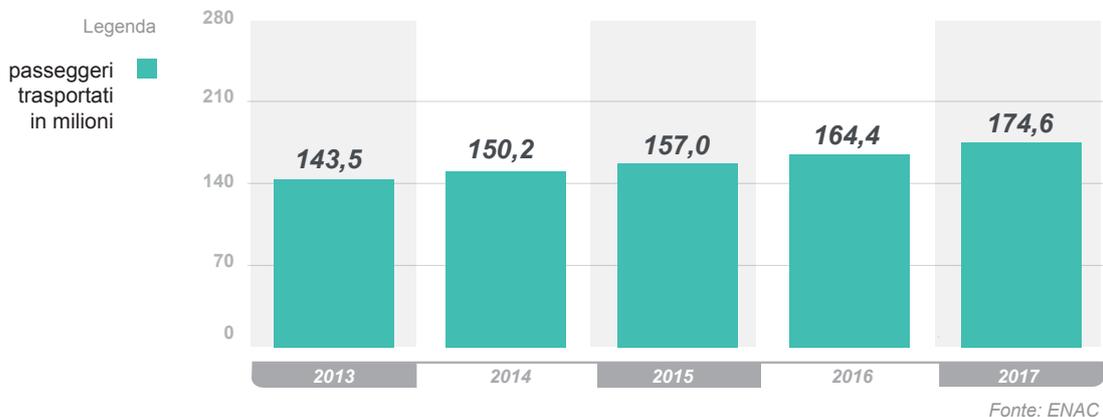
Con riferimento al 2017, il traffico interno cresce dell'8% su base annua, seguito dal traffico extra-europeo (+ 4%) e dal traffico intraeuropeo (+ 2%). Roma Fiumicino è il primo aeroporto con 41 milioni di passeggeri seguito da Milano Malpensa (22 m), Bergamo (12 m), Venezia (10 m) e Milano Linate (10 m). Ryanair è la più grande compagnia aerea in termini di passeggeri trasportati da / verso l'Italia, con 36 milioni di passeggeri, seguita da Alitalia (22 m), EasyJet (17 m), Vueling (6 m) e Lufthansa (5 m).
Il traffico italiano è altamente stagionale, con picchi elevati in agosto (+ 30% rispetto alla media) e basso picco a

gennaio (-28% rispetto alla media).
In questo contesto generale, delle 22 compagnie aeree che hanno trasportato più di 1 milione di passeggeri, solo 4 sono quelle di bandiera italiana: Alitalia, Air Italy, Blue Panorama Airlines e Neos, che insieme hanno trasportato solo 27 di 175 milioni di passeggeri tratta, ovvero il 15% del totale, contro il 23% di appena 5 anni prima. La marginalità delle compagnie aeree italiane è principalmente dovuta alla crisi di Alitalia e al fallimento di molte iniziative negli ultimi anni, mentre una nota positiva viene dalla Blue Panorama Airlines, uscita dall'amministrazione straordinaria.

→ Costi unitari delle compagnie aeree



→ Passeggeri trasportati da/per Italia



OUTLOOK DEL TRASPORTO AEREO



➔ Outlook

Il tasso di crescita medio del settore degli ultimi 20 anni è stato del 4.7% e si stima che potrebbe continuare a questi valori anche nei prossimi 20 anni perché ai mercati più maturi come Nord America e Europa, che si stima cresceranno mediamente attorno al 2%-3%, si potrebbero sostituire mercati emergenti o dalle enormi potenzialità di crescita

come Sud Est Asiatico, India e Cina. Nel breve termine però si potrebbe assistere ad un rallentamento delle crescite causato da politiche restrittive sui visti, diritti di traffico (Brexit) e guerre commerciali. D'altra parte, politiche più liberali specialmente in Asia potrebbero portare ad una crescita di ulteriori 2 punti percentuali.

➔ I trend principali del settore

Esplorazione delle vendite internet e servizi ancillari

Ormai le vendite dirette via Internet (incluse app), hanno superato la soglia psicologica del 50% anche per molti vettori tradizionali. La IATA nel 2016 ipotizzava una quota del 45% per il 2021 ("The Future of Airline Distribution", Atmosphere Research Group, 2016). Lo scenario che ci attende è quello di compagnie aeree che, grazie allo standard di comunicazione NDC sfruttato da portali e meta-search engines, raggiungono direttamente i clienti con un ricco portafoglio di servizi ancillari. Sarà proprio la vendita diretta personalizzata di servizi ancillari lo strumento che consentirà alle compagnie aeree di aumentare i margini e fornire qualità distintiva al cliente. A pagare

le spese di questa tanto attesa rivoluzione nella distribuzione saranno le agenzie di viaggio e i fornitori IT che non sapranno innovare e aggiornare i loro prodotti (come i sistemi di prenotazione). Google e i meta-search engines specializzati in viaggi come Skyscanner, avranno la possibilità di incrementare enormemente il loro business perché grazie alla loro presenza sul web, potranno mettere in contatto diretto i clienti con le compagnie aeree. In questo contesto cresceranno di importanza i sistemi di pagamento di nuova generazione come PayPal e i social networks.

Low cost everywhere

Il modello di business low cost si sta affermando ovunque. Secondo Boeing, l'offerta low cost ha raggiunto il 37% in Europa, il 31% in Nord America e addirittura il 53% nel Sud Est Asiatico. Quasi tutte le grandi compagnie aeree tradizionali hanno una filiale, una divisione o un brand low cost, o anche solamente un pricing low cost come ad esempio Iberia con Level, Lufthansa con Eurowings e Sun Express, Air France con Joon, solo per rimanere in Europa. Le compagnie aeree low cost di tutti i tipi

stanno crescendo rapidamente in Asia e in Europa, dove trovano meno resistenza da parte delle compagnie aeree tradizionali. Ultimamente il modello low cost si sta affermando anche nel lungo raggio mettendo sotto pressione le tariffe in quella che è stata la riserva delle grandi compagnie aeree tradizionali. Adesso è possibile viaggiare in USA da molti punti europei grazie alle offerte delle nuove compagnie con meno di 150 € a tratta (senza bagaglio).

Social

Dopo anni di ritrosia e resistenza, le compagnie aeree si stanno aprendo ai canali social più diffusi come Instagram, Facebook e Twitter, veicolando i messaggi commerciali e in alcuni casi rispondendo alle critiche. La diffusione di questo mezzo è in forte crescita: oggi il 64% delle compagnie aeree intervistate da SimplyFlying durante il "Airline Social Media Outlook" del 2017, non spendeva più del 10% del loro budget di marketing in social media, ma il 61%

prevedeva una crescita del budget per campagne sui social, strumenti e assunzioni mirate. L'attenzione delle compagnie aeree è principalmente quella di fornire informazioni e rispondere adeguatamente alle crisi. Oggi la pagina facebook di Qatar ha 13,8 milioni di followers, quella di KLM 12,7. Le compagnie di qualità stanno rapidamente scoprendo la potenza dei social networks dopo averli temuti e avversati per anni.



OUTLOOK DEL TRASPORTO AEREO

Big data, AI

Le compagnie aeree stanno iniziando ad utilizzare le grandi moli di dati raccolti dai loro sistemi durante alcuni dei processi aziendali con tecniche di intelligenza artificiale. Tra le applicazioni già realizzate ci sono le previsioni sulla finalizzazione di prenotazioni

sul web (e quindi, indirettamente, la previsione di che tipologia di cliente sta prenotando), il riconoscimento facciale al check-in, la previsione delle frodi su carte di credito e gli assistenti alle prenotazioni (chatbot).

Blockchain e criptovalute

La tecnologia di cui si è parlato tanto, anche grazie al clamore causato dal successo e dalla successiva caduta del Bitcoin, si sta affermando con difficoltà nel settore. La blockchain è stata sviluppata per fornire una piattaforma coerente sulla quale fondare il Bitcoin e mal si adatta ad usi "privati" dove non sono

necessarie la massima trasparenza, la mancanza di un ente centrale che coordina e l'immutabilità delle transazioni effettuate. Ciononostante, molte compagnie aeree e società IT stanno lavorando per trovare applicazioni anche per il settore aereo.

Consolidamento in Europa

L'onda del consolidamento del settore è iniziata nel 2004 con Air France-KLM, è proseguita con l'acquisizione di Swiss, Austrian e Brussels Airlines da parte di Lufthansa e si è conclusa con la fusione di Iberia/Vueling e British Airways in IAG nel 2011 e nella successiva acquisizione di Aer Lingus a settembre 2015.

Per fare un confronto con il mercato americano, i primi 7 vettori Europei controllano il 55% del mercato, mentre in USA ne controllano l'82%. La quota di

mercato di American Airlines, il 19%, si confronta ad un 12% di Lufthansa Group. Per raggiungere dimensioni simili alle top 3 americane, Lufthansa si dovrebbe fondere con Air France/KLM o con easyJet, oppure IAG con Ryanair. In sostanza, il consolidamento del mercato europeo non è concluso, ma si è interrotto in coincidenza con i profitti che il settore ha avuto negli ultimi 4 anni. Si prevede che all'arrivo del prossimo ciclo recessivo, le operazioni di M&A ed i fallimenti ricominceranno.

Sostenibilità

Come indicato dal gruppo ambientalista non governativo Transport & Environment, il trasporto aereo è responsabile del 3,6% di tutte le emissioni di CO2 in Europa, in linea con il PIL del settore in Europa, che si attesta sul 3,5%, come indicato nel EU Report on Air Transport Industry 2016. Seppur il trasporto aereo non sia uno dei settori più inquinanti, viene ritenuto anche uno di quelli più difficili da rendere "verde". A differenza di altri mezzi di trasporto, in quello aereo non si vedono all'orizzonte tecnologie alternative capaci di ridurre drasticamente le emissioni. Anche per questa ragione, le misure di riduzione delle emissioni sono state abbastanza blande, tanto che oggi l'unica iniziativa in atto a respiro globale è CORSIA, programma ICAO, che si pone 3 obiettivi: 1) aumentare l'efficienza del 1,5% all'anno dal 2009 al 2020 da ottenere con motori più efficienti, migliori fattori di carico, migliore gestione delle infrastrutture; 2) stabilizzare le emissioni ai livelli del 2020, ottenendo crescita del traffico senza

emissioni aggiuntive; 3) ridurre entro il 2050 le emissioni del settore al 50% di quelle che erano nel 2005.

Il programma prevede complesse formule e meccanismi per calcolare la base e distribuire il surplus da compensare tra gli operatori. Sono state fatte molte critiche al programma e a questi meccanismi giudicati dagli ambientalisti troppo generosi nei confronti dei produttori di petrolio.

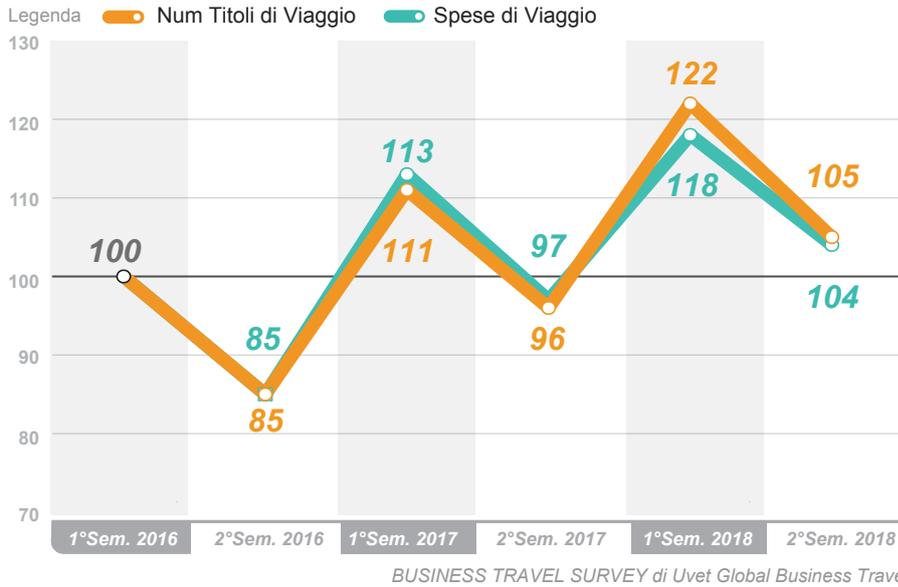
Le compagnie aeree sono in prima linea nella riduzione di CO2 visto che si ottiene tramite la riduzione del consumo del carburante, che è uno dei maggiori costi operativi. Tra le iniziative adottate ci sono l'ammendamento della flotta, l'installazione delle "winglets", ovvero le estremità alari curve, l'uso di un solo motore durante il taxi, la riduzione della velocità in quota laddove possibile, la pulizia frequente di carlinga e motori, la riduzione dell'acqua imbarcata e degli equipaggiamenti in generale.

VIAGGI D’AFFARI: LA SPESA FERROVIARIA



Andamento dei titoli di viaggio e delle spese di viaggio

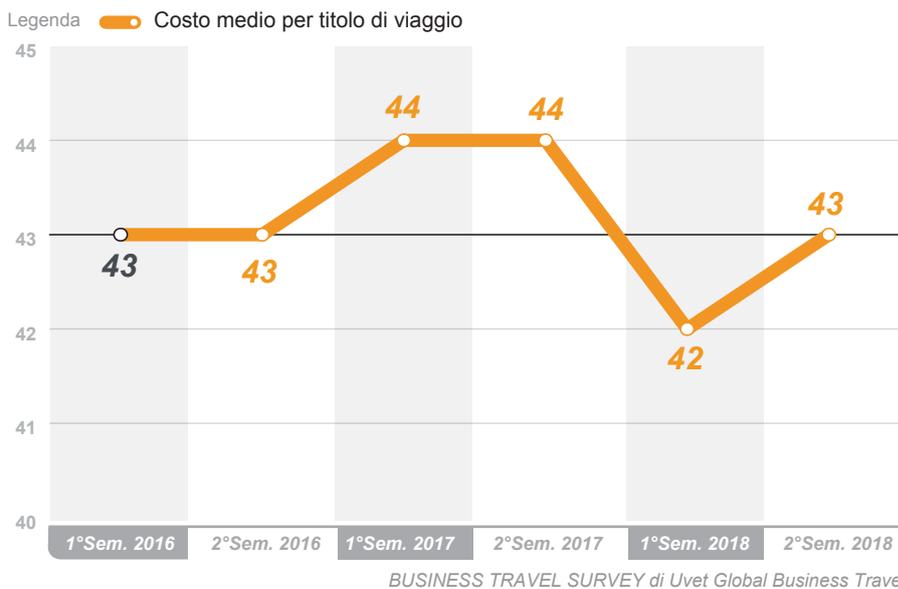
Numero indice base 1° Sem. 2016



L’andamento dei titoli di viaggio e delle spese ferroviarie continuano ad avere indicatori sempre in crescita. I risultati del 2018 registrano un incremento se confrontato con il 2017 (anche nel forecast).

Costo medio del biglietto ferroviario

Euro



Il costo medio del biglietto ferroviario rimane sostanzialmente invariato nel triennio 2016-2018.



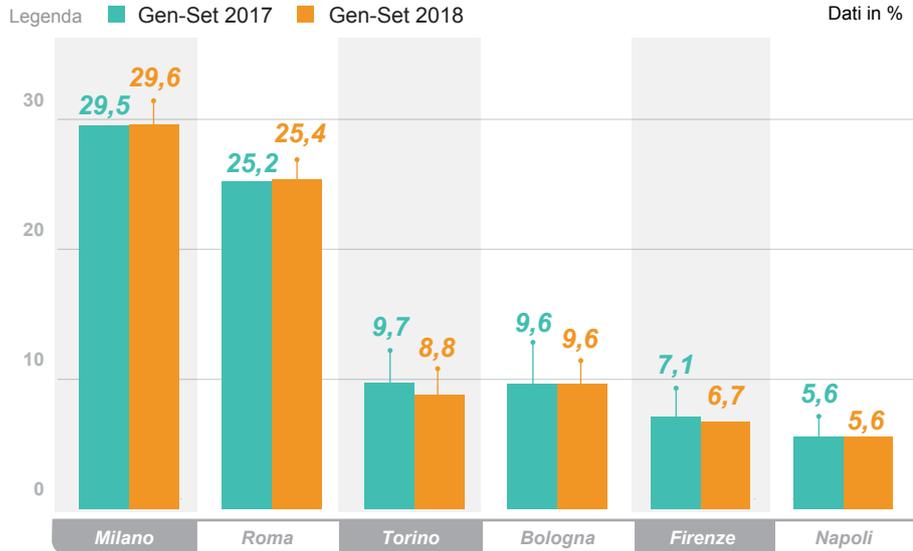
VIAGGI D'AFFARI: LA SPESA FERROVIARIA

Milano rimane la principale destinazione italiana dei viaggiatori d'affari per quanto riguarda i servizi Rail.

Roma aumenta lievemente la propria quota di mercato rispetto all'anno precedente. Torino registra un calo di quasi un punto percentuale, mentre le altre rimangono stabili.

Principali destinazioni ferroviarie nazionali

Numero di biglietti

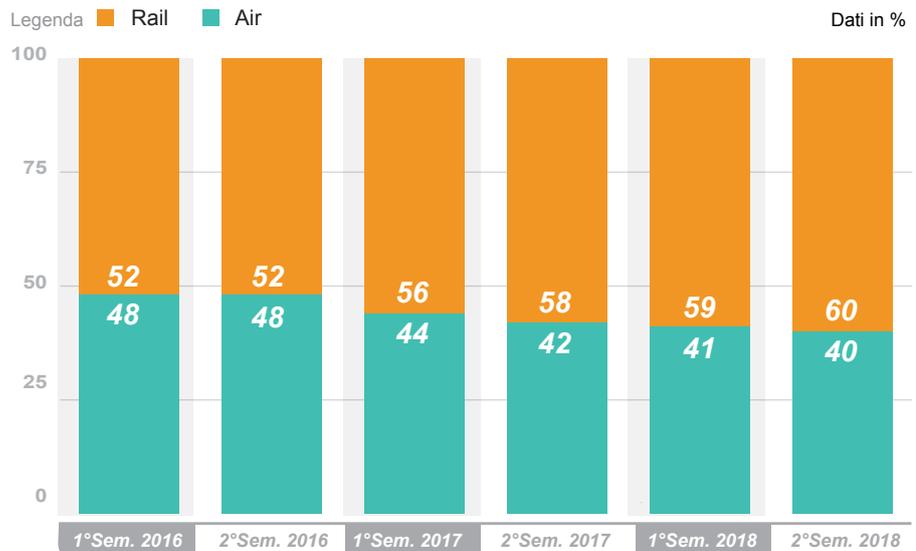


BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Negli ultimi anni abbiamo assistito ad un cambiamento delle abitudini di chi viaggia per affari grazie all'alta velocità che ha ridotto il tempo di trasferimento tra Roma e Milano e alla quantità di offerta posta dai due vettori Rail su questa tratta.

Il dato e il forecast 2018 conferma l'affermazione sulla Milano Roma della quota del treno sull'aereo arrivata ad un 60% Rail vs 40% Air.

Milano - Roma mercato business Quota di mercato treno/aereo



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

VIAGGI D’AFFARI: HÔTELLERIE



Ripartizione delle spese di hotelierie

Numero di biglietti



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

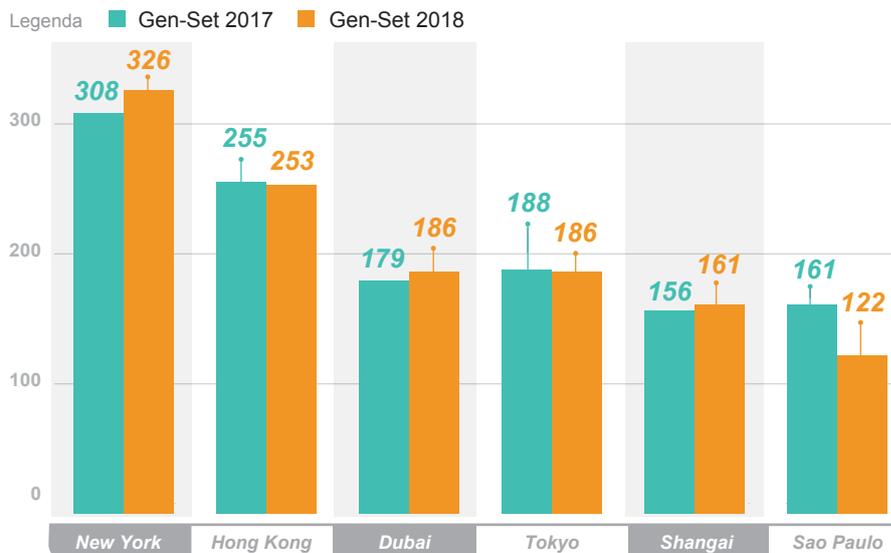
L’hôtellerie nel forecast del secondo semestre 2018 presenta una quota del segmento domestico di circa il 63% del totale, registrando un lieve aumento della spesa.

Il segmento europeo ha visto un diminuzione della sua quota di mercato inferiore all’uno per cento rispetto al 2017.

Si prevede una riduzione della quota per le spese alberghiere intercontinentali superiore al 2%.

Costo medio per room night principali destinazioni intercontinentali

Euro



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

Rispetto al 2017 il costo medio per room night è aumentato per New York, Dubai e Shanghai.

Per le altre destinazioni intercontinentali - Hong Kong, Tokyo e Sao Paulo - si registra un calo.

New York rimane la città nella quale il pernottamento ha un costo maggiore negli ultimi 12 mesi.

VIAGGI D'AFFARI: HÔTELLERIE



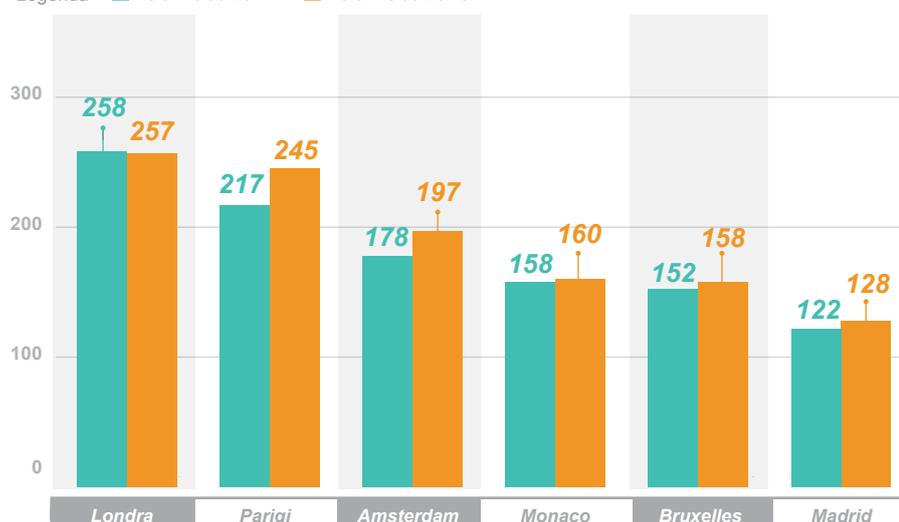
Nel 2018 il costo medio per room night nelle principali destinazioni europee fa registrare un incremento per le città di Parigi, Amsterdam, Monaco, Bruxelles e Madrid. Solo Londra rimane stabile.

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 europee

Euro

Legenda ■ Gen-Set 2017 ■ Gen-Set 2018



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel

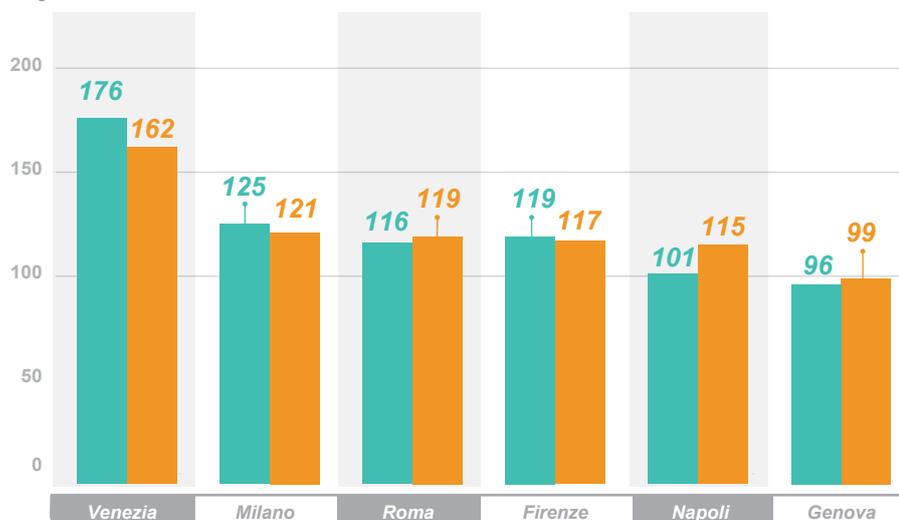
La città in cui è più caro pernottare in Italia è Venezia, nonostante abbia registrato un calo del costo medio di 14 euro.

Al secondo posto troviamo Milano, con un costo medio in riduzione di 4 euro, e a seguire Roma, la quale registra invece un aumento di circa 3 euro.

Costo medio per room night principali destinazioni nazionali

Euro

Legenda ■ Gen-Set 2017 ■ Gen-Set 2018



BUSINESS TRAVEL SURVEY di Uvet Global Business Travel



Compagnie Aeree Mondo

Dati in milioni pax

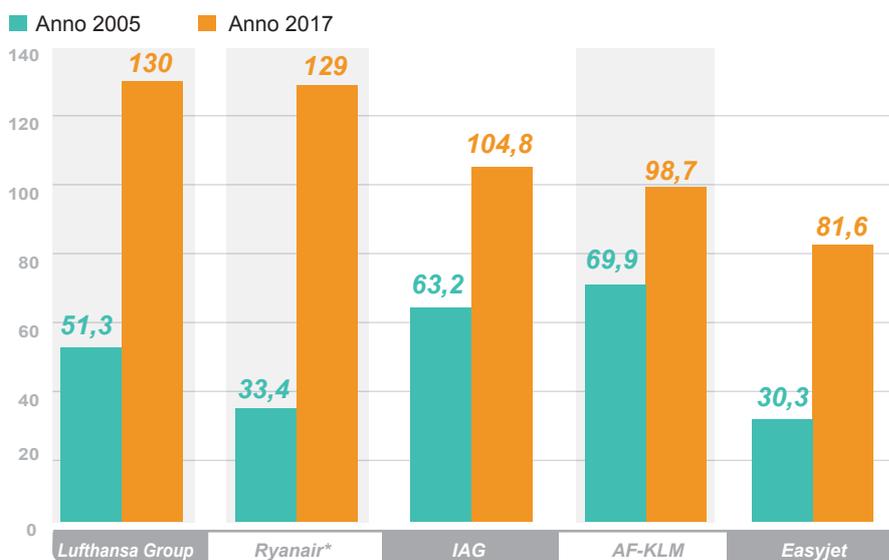
Compagnia Aerea	2017
American Airlines	199,6
Delta	186,4
Southwest	157,8
United	148,1
Lufthansa	130
Ryanair	129,8
China Southern	126,2
China Eastern Airlines	110,8
IAG	104,8
AirChina	101,5

Analisi TRA consulting su dati compagnie aeree

Le compagnie aeree americane rimangono i player più grandi al mondo, in termini di numero di passeggeri, grazie al processo continuo di fusioni e acquisizioni degli ultimi anni. In Europa si sta evidenziando un processo simile ed in particolare Lufthansa e International Airlines Group hanno registrato un forte incremento di passeggeri grazie alle acquisizioni. Ryanair è il primo vettore low cost europeo con quasi 130 milioni di passeggeri, mentre si evidenzia l'importanza sempre maggiore dei vettori aerei cinesi.

Compagnie aeree Europee

Passeggeri



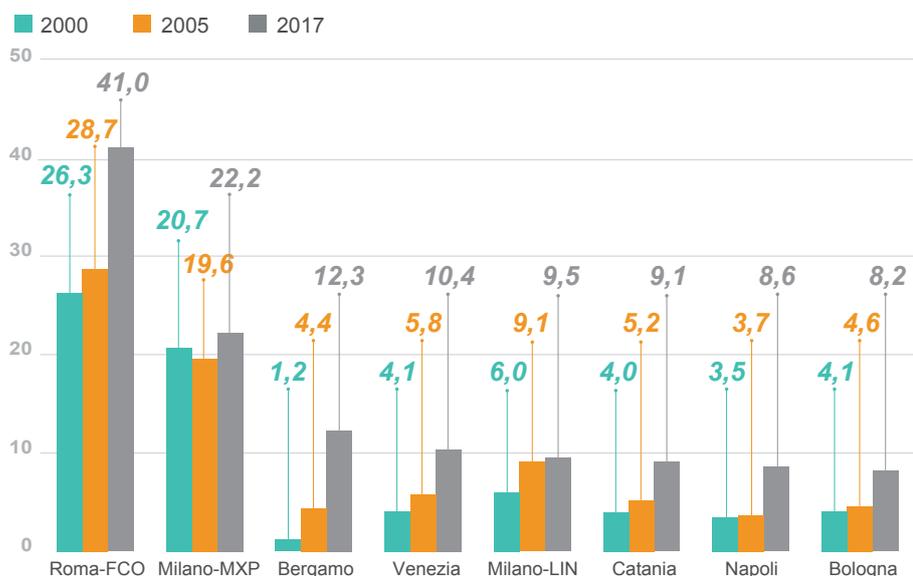
Analisi TRA consulting su dati compagnie aeree

Il mercato aereo si sta consolidando, con pochi vettori sempre più grandi e con i player più deboli che sono usciti dal mercato (vd. Air Berlin). Il gruppo Lufthansa, insieme a Ryanair, sono i due leader del mercato europeo e sono le compagnie che hanno guadagnato dal 2005 ad oggi il maggior numero di passeggeri. In terza posizione si trova IAG, grazie alla fusione tra British Airways, Iberia, Vueling e Iberia. AirFrance-KLM è in quarta posizione con quasi 100 milioni di viaggiatori l'anno, mentre Easyjet ha infranto la barriera degli 80 milioni di passeggeri nel 2017.

Roma Fiumicino è il primo ed unico grande hub italiano con circa 41 milioni di passeggeri. Tuttavia nel 2017 ha visto una riduzione di traffico con circa 700 mila passeggeri in meno. Milano Malpensa ha superato nel 2017 il livello di traffico del 2000, guadagnando in un anno quasi 3 milioni di viaggiatori. In terza posizione si conferma Bergamo Orio al Serio con oltre 12 milioni di passeggeri, mentre Venezia ha superato per la prima volta la barriera dei 10 milioni di passeggeri all'anno. A parte Milano Linate che ha registrato una diminuzione di traffico, si sottolinea l'ottimo andamento di Catania e di Napoli.

→ Aeroporti italiani

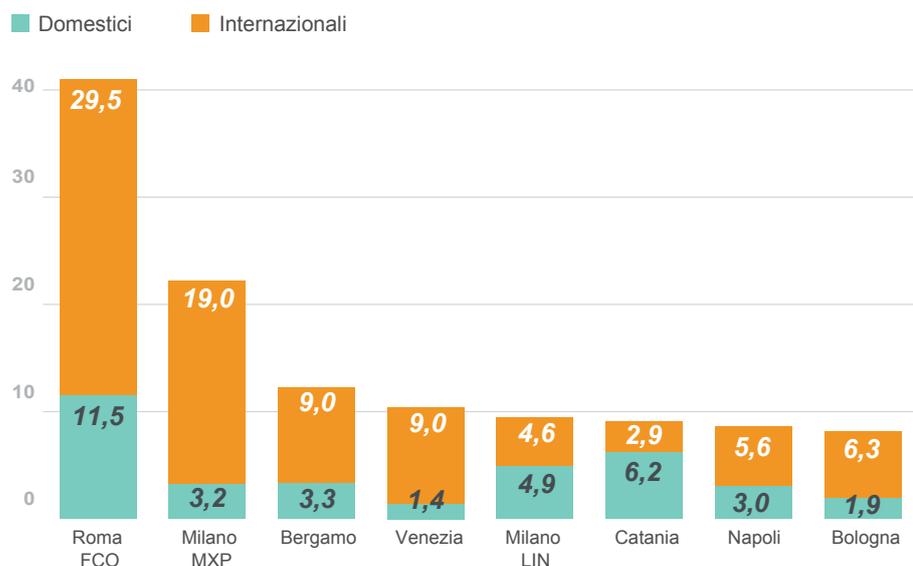
In milioni di passeggeri annui



Analisi TRA consulting su dati Assaeroporti

I principali aeroporti italiani si caratterizzano per avere tipologia di traffico molto differente. Solo Roma Fiumicino per avere una configurazione di aeroporto di hub and spoke, con oltre 11 milioni di passeggeri domestici e quasi 30 milioni di viaggiatori internazionali. Milano Malpensa è invece focalizzato sul traffico internazionale, così come Venezia. Milano Linate e Catania registrano invece una predominanza di traffico nazionale.

→ Aeroporti italiani per traffico

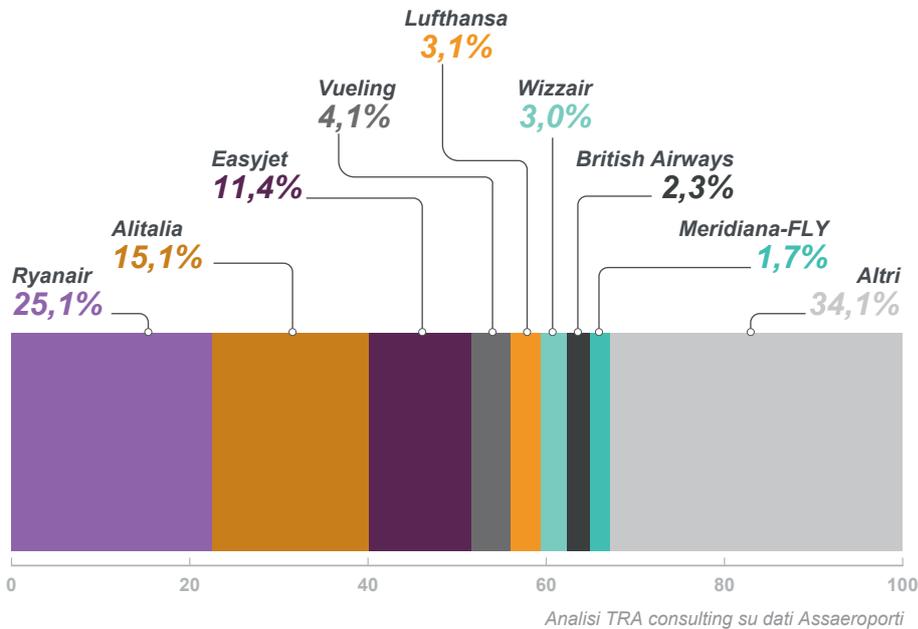


Analisi TRA consulting su dati Assaeroporti



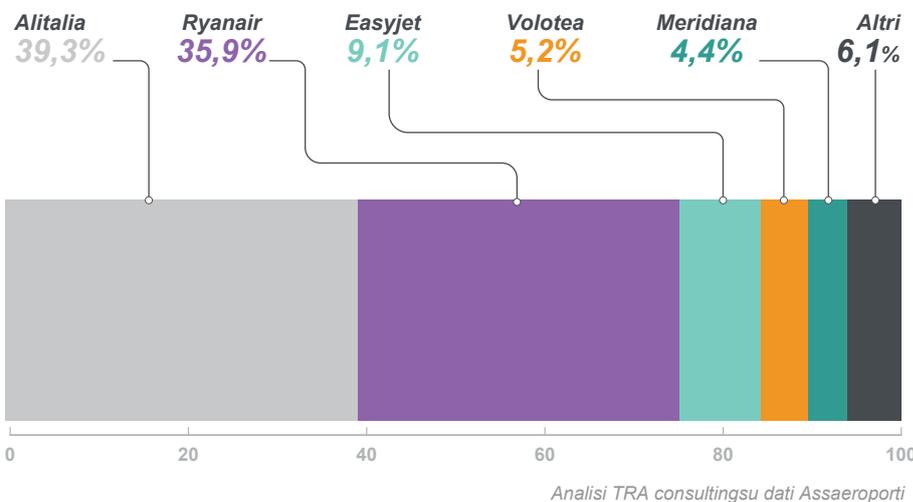
Market share nel 2017

numero indice base Gen-Set 2016



Ryanair si conferma come prima compagnia aerea in Italia per numero di passeggeri trasportati. Nel 2017 ha trasportato oltre 36,2 milioni di passeggeri, vale a dire oltre il 25 per cento della quota di mercato. Si rafforza dunque la posizione di leadership con oltre 3 milioni di passeggeri in più rispetto al 2016. Alitalia continua a perdere quote di mercato (ormai al 15 per cento) e passeggeri, mentre Easyjet si rafforza arrivando all'11,4 per cento della quota di mercato. Vueling, Lufthansa e Wizzair seguono in questa classifica.

Market share domestico nel 2017



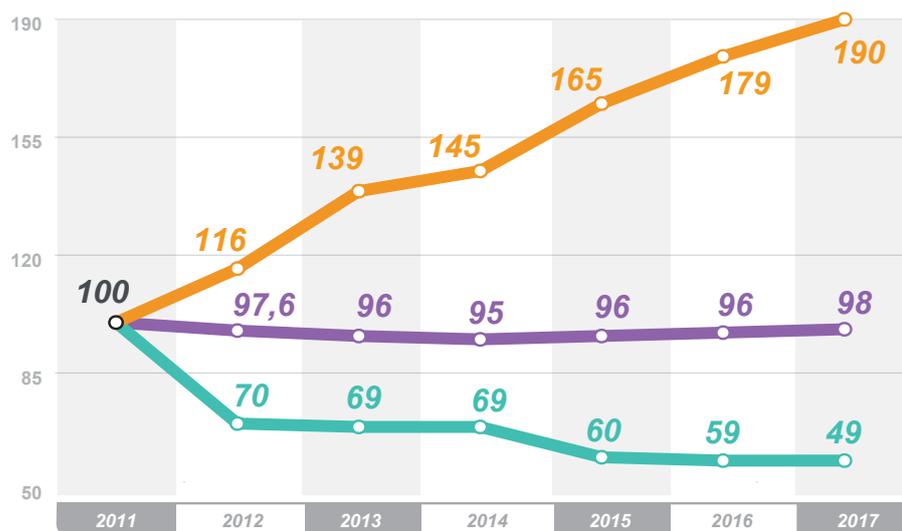
Nel mercato domestico italiano, Alitalia riesce a mantenere la leadership con il 39 per cento della quota di mercato, ma Ryanair si è avvicinata alla compagnia italiana nel corso del 2017. La compagnia irlandese ha infatti ormai quasi il 36 per cento dei passeggeri domestici, davanti a Easyjet che ha meno del 10 per cento. Il mercato risulta molto concentrato e vede anche la sempre più forte concorrenza del trasporto ferroviario.



L'alta velocità continua a conquistare sempre più passeggeri. Il mercato è quasi raddoppiato dopo solo 5 anni dall'inizio della concorrenza. Nel 2017, il numero di passeggeri chilometro è cresciuto di circa il 90 per cento rispetto al 2011, anno precedente alla concorrenza. Italo e Trenitalia hanno anche avuto una grande aggressività di prezzi, che sono in media oltre il 40 per cento inferiori rispetto al 2011. Questi risultati, importanti per il consumatore, sono stati raggiunti in un ambiente economico non certo brillante, visto che il prodotto interno lordo non ha ancora raggiunto i livelli del 2011.

Effetti Alta Velocità

Legenda ■ Prezzi ■ PIL Italia ■ Domanda

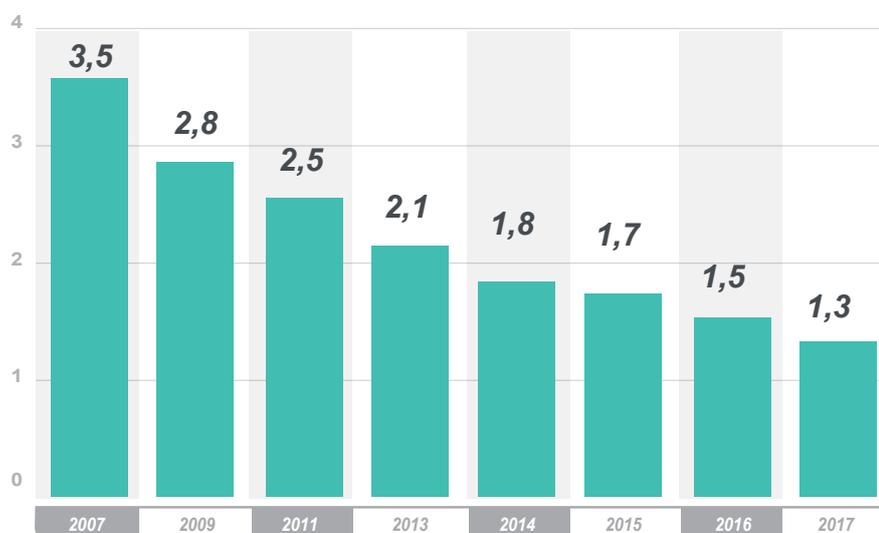


Analisi TRA consulting su dati Assaeroporti

La concorrenza dell'alta velocità ha cambiato radicalmente il panorama dei trasporti sulle principali rotte aeree italiane. Sulla Milano – Roma, che fino a qualche anno fa era la più importante rotta aerea italiana, il numero di passeggeri è di fatto stato ridotto di due terzi. Se nel 2007, anno precedente all'apertura della linea AV volavano quasi 3,5 milioni di passeggeri, nel 2017 il numero complessivo si è ridotto a 1,25 milioni. Questo risultato è dovuto al fatto che il trasporto ferroviario è stato competitivo sia in offerta che in prezzi.

Roma-Milano Aereo

Milioni di passeggeri



Analisi TRA consulting su dati Assaeroporti



Traffico passeggeri per area geografica

	oct16-sep17	oct17-sep18	shr	Δ%
Linate				
Europa	4.712.577	4.295.123	47%	-8,9%
Nazionale	4.899.108	4.913.517	53%	0,3%
Totale complessivo	9.611.685	9.208.640	100%	-4,2%
Malpensa				
Europa	13.130.059	14.383.979	60%	9,5%
Nazionale	5.298.147	5.672.628	24%	7,1%
Intercontinentale	3.076.198	3.807.172	16%	23,8%
Totale complessivo	21.504.404	23.863.779	100%	11,0%

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

Il traffico domestico di Linate si mantiene stabile, mentre diminuisce il traffico europeo per lo spostamento dei voli a Malpensa di Air France e Klm e per il fallimento di Air Berlin che operava su Berlino e Dusseldorf.

A Malpensa si registra un'ottima crescita su tutte le direttrici di traffico. In particolare aumenta l'offerta di voli domestici con Ryanair ed Air Italy.

Traffico passeggeri europeo dagli aeroporti Linate e Malpensa

	oct16-sep17	oct17-sep18	Δ%
Sistema			
London	2.429.822	2.521.463	3,8
Paris	1.822.911	1.910.761	4,8
Amsterdam	1.178.013	1.212.127	2,9
Madrid	823.160	952.772	15,7
Frankfurt	808.765	844.736	4,4
Barcelona	814.216	823.918	1,2
Brussels	645.356	641.533	-0,6
Moscow	392.223	515.233	31,4
Istanbul	445.047	491.816	10,5
Munich	492.381	471.258	-4,3
Altri	7.990.915	8.293.485	3,8
Totale complessivo	17.842.809	18.679.102	4,7

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

Il traffico europeo sul sistema milanese cresce del 4,7% con Londra, Parigi ed Amsterdam che si confermano le top destinations e rappresentano il 30% dell'intero mercato.

Istanbul si inserisce tra le prime dieci destinazioni con una crescita del 10,5% confermandosi uno dei principali gateway di traffico in prosecuzione per l'Estremo Oriente e l'Africa

Traffico intercontinentale dei passeggeri da Malpensa

	oct16-sep17	oct17-sep18	Δ%
Sistema			
New York	825.825	897.371	8,7
Dubai	657.465	692.553	5,3
Doha	310.502	351.754	13,3
Tel Aviv	263.879	274.433	4,0
Cairo	201.790	211.474	4,8
Hong Kong	174.154	176.544	1,4
Miami	120.120	166.398	38,5
Muscat	152.018	154.151	1,4
Sao Paulo	176.511	149.168	-15,5
Shanghai	136.602	148.814	8,9
Altri	2.279.281	2.449.968	7,5
Totale complessivo	5.298.147	5.672.628	7,1

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

New York si conferma prima destinazione intercontinentale (16% del totale) con una crescita dell'8,7% grazie all'offerta dei voli Air Italy (da giugno 2018).

Miami, con i nuovi voli Air Italy, si posiziona al settimo posto tra le destinazioni intercontinentali.

Alitalia si mantiene pressoché stabile con una quota del 62% del traffico complessivo di Linate.

Cresce la presenza del gruppo IAG (British e Iberia), mentre Air Italy concentra la propria a Malpensa mantenendo a Linate solamente il collegamento su Olbia

Ranking compagnie aeree Linate

Market share (anno rolling 2017/2018)

Linate	oct16-sep17	oct17-sep18	Δ%
Alitalia	5.624.965	5.721.620	1,7%
Easyjet	688.196	718.009	4,3%
British Airways	536.818	660.688	23,1%
Air Italy	645.683	423.558	-34,4%
Lufthansa	374.814	397.604	6,1%
Iberia	227.058	359.446	58,3%
Air France	287.971	179.823	-37,6%
Brussels Airlines	162.028	178.371	10,1%
Aer Lingus	100.972	98.831	-2,1%
Blue Panorama	73.357	90.708	23,7%
Altri	889.823	379.982	57,3%
Totale complessivo	9.611.685	9.208.640	-4,2%

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

EasyJet si conferma primo vettore a Malpensa con una market share del 31% seguita da Ryanair che continua ad investire sullo scalo raggiungendo una quota dell'8%.

Emirates è il primo vettore extraeuropeo con tre voli giornalieri su Dubai e uno su New York, mentre tra i vettori europei spiccano le crescita

di Turkish Airlines e Tap Air Portugal che ha ripristinato il collegamento su Oporto.

Ranking compagnie aeree malpensa

Market share (anno rolling 2017/2018)

Malpensa	oct16-sep17	oct17-sep18	Δ%
Easyjet	7.125.541	7.473.687	4,9%
Ryanair	1.354.662	1.954.370	44,3%
Lufthansa	1.102.008	1.221.697	10,9%
Emirates	914.123	937.598	2,6%
Vueling	770.998	837.976	8,7%
Air Italy	569.797	790.379	38,7%
Neos	577.954	655.454	13,4%
Turkish Airlines	408.186	481.625	18,0%
Tap Air Portugal	315.535	409.435	29,8%
Alitalia	448.900	396.305	-11,7%
Altri	7.916.700	8.705.253	10,0%
Totale complessivo	21.504.404	23.863.779	11,0%

Fonte: SEA AEROPORTI MILANO

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



GLOBAL
BUSINESS TRAVEL