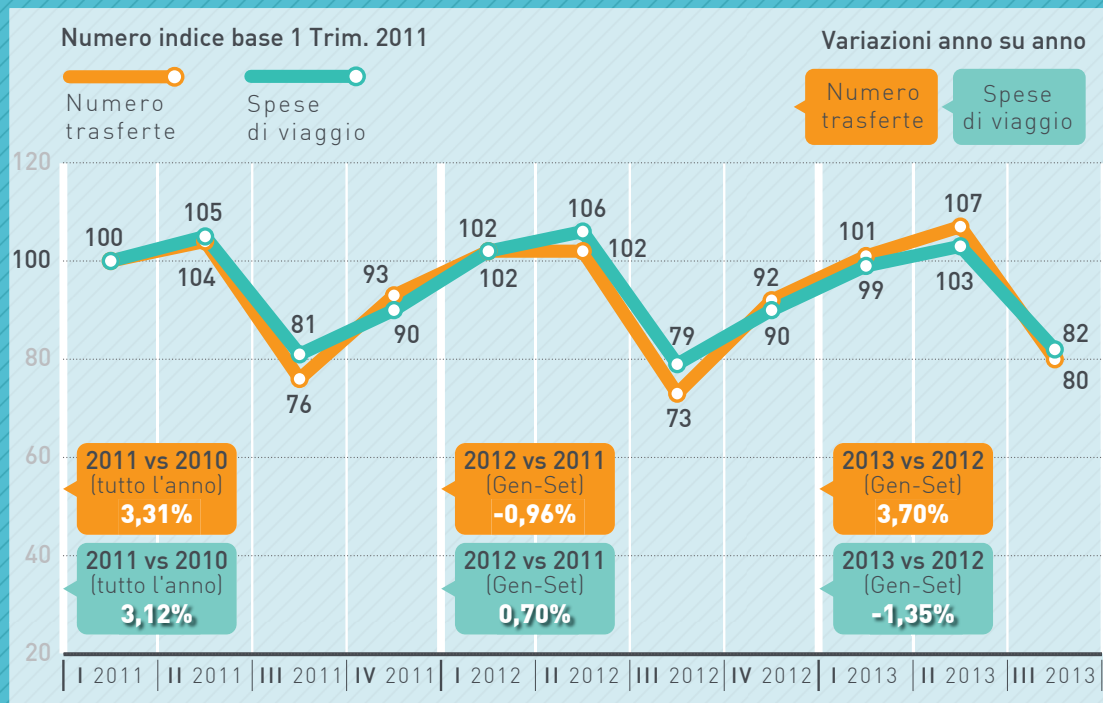


ANDAMENTO
DEL NUMERO DI TRASFERTE
E DELLE SPESE DI VIAGGIO

I DATI PIÙ
SIGNIFICATIVI
AL 30.09.2013



UVET TRAVEL
INDEX

Previsioni di chiusura
anno 2013: -1,69%
rispetto al 2012



TREND
DI SPESA

Riduzione delle spese
di viaggio rispetto
al 2012



BIGLIETTERIA
AEREA

In crescita il mercato inter-
continentale ed europeo, in
flessione il mercato italiano



HOTELLERIE

Aumento della quota
dei servizi alberghieri
affidata alle TMC



RAIL

Aumento
del numero
delle trasferte in A.V.

BUSINESS TRAVEL SURVEY 2013

***Persone uniche
per momenti straordinari.***



*Paul Trolley
Mr. Biz*

*Sara Slot
Lady Flight*

*Johnny Holiday
Mr. Experience*

*Antoine Car
Surfer Fleet*

*Charlie Hacker
Pez Boy*

Illustrazione: max meregalli | art direction: enrico mottola

mobility & business travel | events meetings & congress | communication



EDITORIALE

Business Travel Survey Ottobre 2013

La Business Travel Survey si presenta rinnovata nella componente visual e molto arricchita nei contenuti, grazie ai contributi scaturiti dalla partnership con The European House – Ambrosetti, uno dei think thank più importanti in Italia.

Oltre al quadro macroeconomico internazionale di riferimento, per la prima volta sono state inserite le previsioni di crescita del 2014 per l'Italia.

Già testato con rigore sin dall'autunno 2012, l'UVET Travel Index si rivela come un indicatore affidabile che registra l'andamento dei viaggi d'affari e l'attività economica aggregata. In anteprima potrete inoltre leggere le previsioni di chiusura per il 2013.

La congiuntura economica che sta caratterizzando la situazione economica italiana è ben visibile nell'andamento dei viaggi d'affari.

Il 2013 si è caratterizzato per l'aumento del numero di trasferte rispetto al 2012 e per una diminuzione delle spese di viaggio, chiari sintomi di come le azien-

de cerchino maggiormente le soluzioni più economiche, ottimizzando i costi in un momento di crisi globale.

Prosegue l'incremento vertiginoso del trasporto ferroviario che, grazie all'arrivo della concorrenza nell'Alta Velocità, ha ridotto il tempo di viaggio tra Roma e Milano, cambiando le abitudini di chi viaggia per affari.

Il 2013 si è contraddistinto anche per un allargamento degli ambiti di applicazione della Travel Policy aziendale, per un aumento della delega alle Mobility Management Company dei processi di gestione dei viaggi e per una pressione verso il costo più basso per i servizi. Infatti il Business Travel Managed si rivela come un settore che produce competitività economica, fornendo un servizio che migliora nel tempo insieme ad un prezzo che diminuisce. Un incremento costante di produttività che avvantaggia tutto il sistema economico.

Buona lettura, **Luca Patanè**,
Presidente Uvet American Express

SOMMARIO



UNA PANORAMICA COMPLETA SUI VIAGGI D'AFFARI 4



IL CAMPIONE UVET AMEX
Metodologia e campione 5



DATI MACRO E UVET TRAVEL INDEX
Lo studio TEH-Ambrosetti 6-15



TENDENZE GENERALI DI SPESA
Gen-Sett 2013 vs 201216-18
1 Trim. 2011 vs 3 Trim. 2013 ...19-20



VIAGGI D'AFFARI:
Mix di spesa 21
Contributo Istituto Bruno Leoni ... 22



VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON AIR
Le spese aeree 23-26
Le destinaz. intercontinentali.. 27-29
Le destinazioni europee 30
Le rotte 31
Le destinazioni nazionali32



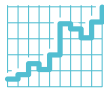
VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON RAIL
La spesa ferroviaria 33-34



VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON HOTEL
La spesa di Hotellerie 35-36



CONTRIBUTI ESTERNI
Università
Milano Bicocca 37-40
Osservatorio Business
Travel 2013 41-42



UNA PANORAMICA COMPLETA SUI VIAGGI D’AFFARI



Uvet American Express 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 American Express, la ricerca offre una panoramica completa sul Business Travel e fornisce utili spunti di riflessione a tutti i responsabili dei viaggi aziendali e agli stessi operatori del mercato.

Analisi, grafici e benchmark di mercato aiutano ad analizzare la situazione attuale e le tendenze evolutive di un settore in continuo mutamento e fanno meglio comprendere i trend di tutte le più importanti voci di spesa legate al travel.

L’indagine è stata compiuta sui dati relativi a un campione di 700 aziende clienti di Uvet American Express con spese di viaggio comprese tra 20 mila e 15 milioni di euro all’anno e caratte-

zzate 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 2013.

Poiché si tratta di un’edizione annuale della “Business Travel Survey”, viene costantemente proposto un confronto con i valori riguardanti gli anni 2011 e 2013, così da ottenere indicazioni sui trend di spesa delle aziende.

Il campione indagato in questa edizione, che abbraccia il triennio 2011-2013, è omogeneo con quello delle precedenti Business Travel Survey (ultima: edizione luglio 2012).

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

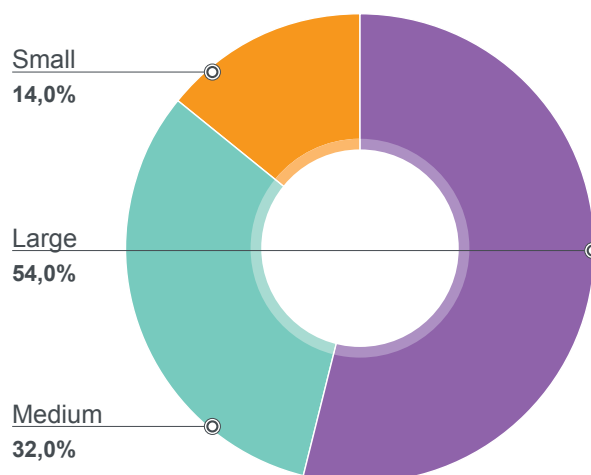


METODOLOGIA E CAMPIONE

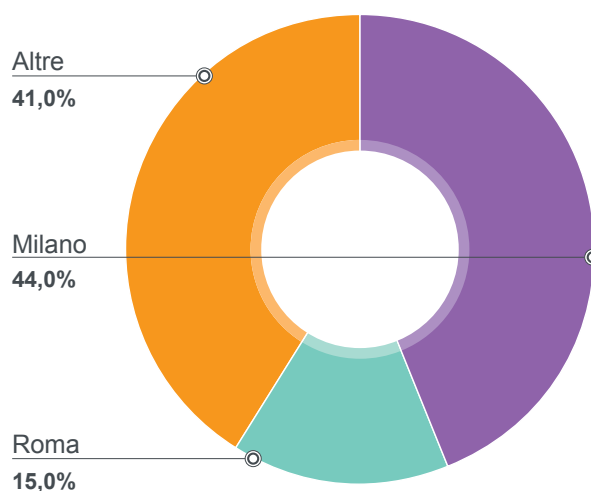
TIPOLOGIA DI AZIENDA



DIMENSIONE



LOCALIZZAZIONE DELLA SEDE



L'analisi riguarda tutte le più importanti voci di spesa del Business Travel (biglietteria aerea, ferroviaria e hôtellerie) e si focalizza sui dati relativi agli ultimi nove mesi del 2013.

Il campione UvetAmex è composto da aziende appartenenti al settore manifatturiero e del terziario, operanti in segmenti di mercato eterogenei: dall'ICT al settore elettronico, dal comparto meccanico al chimico / farmaceutico, dall'alimentare alla moda passando per quello finanziario e bancario.

Interessante la distribuzione tra aziende "local", ossia quelle che hanno sedi e core business prevalentemente in Italia, e società multinazionali, presenti con proprie strutture in più Paesi del mondo: le prime costituiscono all'incirca il 53% del campione.

Per poter condurre l'analisi in maggiore profondità e far emergere le differenze nel comportamento d'acquisto tra grandi aziende con volumi di spesa più elevati (e spesso una maggiore attenzione alla razionalizzazione di spese e processi) e piccole-medie aziende con volumi più ridotti, il campione è stato suddiviso in tre "cluster" dimensionali in funzione dei volumi di spese di viaggio complessivi.

Sono state quindi definite "small" le aziende con volumi annui di spese di viaggio inferiori ai 500 mila euro, "medium" quelle con volumi che si collocano tra i 500 mila e i 2,5 milioni di euro, "large" le società che spendono in trasferte oltre 2,5 milioni di euro all'anno.

Analizzando il peso dei tre cluster in termini di volumi di spese di viaggio, le aziende "Large" rappresentano il 54% del campione mentre le "Medium" pesano circa il 32% e le "Small" il 13%.

In ultima analisi, mostriamo dove sono localizzati la sede e il core business delle aziende clienti.

Il 44% delle aziende è situato nel Nord Italia vicino a Milano, il 15% è presente a Roma, mentre il 41% delle aziende del campione è dislocato uniformemente nel restante territorio nazionale.



Dalla fine del secondo trimestre del 2013 emergono **segnali di una complessiva ripresa economica a livello mondiale**, caratterizzata però – pur con valori positivi di crescita del PIL – da un rallentamento dei Paesi emergenti (Cina in primis) che dovrebbero, nel breve termine, avere un minor ruolo propulsivo.

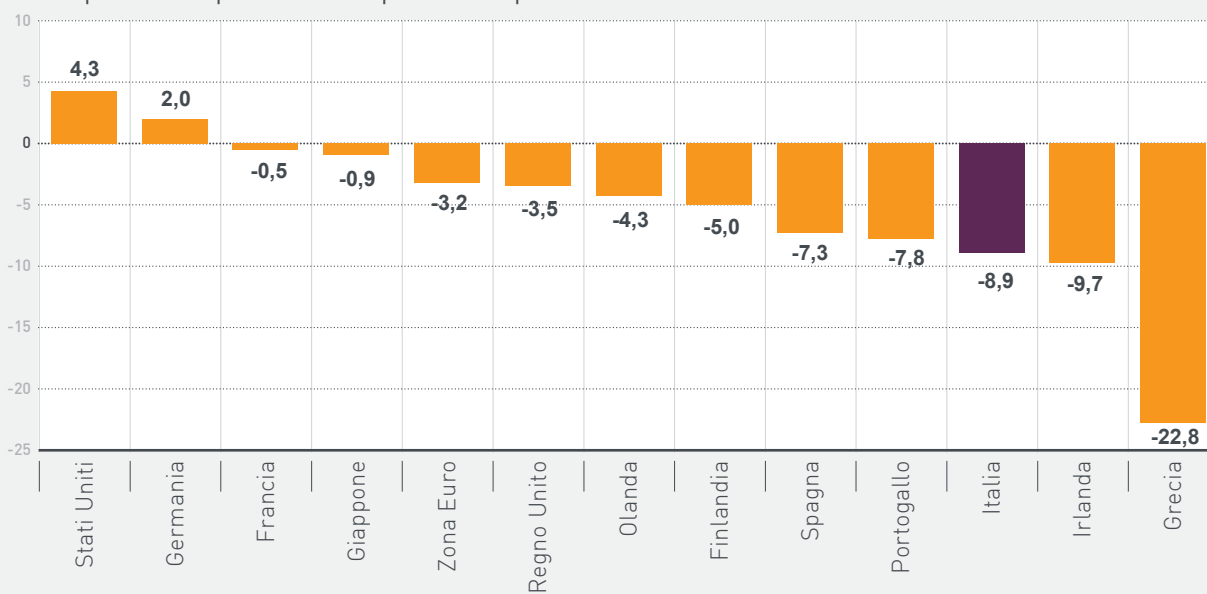
Il **sentiment globale**, secondo le rilevazioni del *panel* dell' Economist, **non prevede però modifiche sostanziali nelle condizioni di business per i prossimi 6 mesi**, ad eccezione dei settori delle costruzioni e dei servizi rispetto ai quali sono previsti miglioramenti.

La generale incertezza sulle politiche monetarie da parte delle Banche Centrali più importanti ha generato **forte volatilità sui mercati**. Tale volatilità è stata alimenta-

ta in gran parte dalla annunciata fine del “*quantitative easing*”, cioè delle iniezioni di liquidità, da parte della Federal Reserve e dai timori sulle prospettive del credito in Cina.

Nell'area Euro emergono, dopo alcuni trimestri negativi, **timidi segnali di una possibile stabilizzazione del ciclo economico**, anche se l'attività resta debole e non si intravede ancora una vera e propria ripresa. In questo contesto, un aiuto dovrebbe arrivare dalla Banca Centrale Europea (BCE) che ha indicato – per la prima volta nella sua storia – che **i tassi di interesse ufficiali resteranno bassi per un lungo periodo di tempo**, in considerazione delle prospettive di bassa inflazione, della debolezza dell'economia e della crescita monetaria contenuta.

Variazioni % del PIL del 2° trimestre 2013 rispetto ai picchi del periodo pre-crisi 2007-2008



(Fonte: rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati Economist e Eurostat, 2013)

In Italia, come alcuni indicatori anticipatori – tra cui l'UVET Travel Index – segnalavano che **l'economia è ancora in una fase di contrazione**, anche se **la discesa sta rallentando** ed esistono segnali che possano far prevedere a una stabilizzazione entro fine anno. L'intensità del calo del PIL si è infatti ridotta e nel secondo trimestre del 2013 la riduzione è stata meno intensa che nel primo trimestre del 2013.

L'inflazione al consumo è in continuo calo principalmente in virtù della flessione dei prezzi dei prodotti energetici, ma anche a causa della **scarsa domanda di consumo da parte delle famiglie italiane** e delle imprese che non consente aumenti di prezzo.

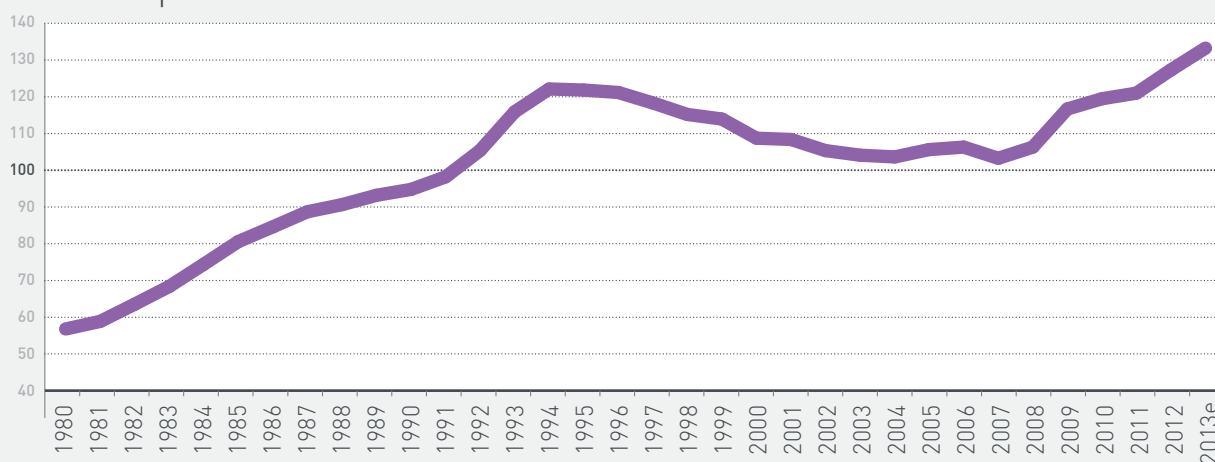
Una notizia positiva viene dalle partite correnti della **bilancia dei pagamenti che tornano in attivo** per circa un punto percentuale di PIL (circa 15 miliardi di Euro) per il rallentamento delle importazioni e la contestuale **crescita delle esportazioni**. Si tratta di un segnale incoraggiante del livello di competitività del Paese; occorre

comunque tenere presente che la dinamica delle importazioni è legata al PIL e dalla domanda nazionale, mentre le esportazioni, dipendendo dai PIL dei Paesi di destinazione, continuano a registrare dinamiche positive.

Sul fronte del debito pubblico prosegue il risanamento dei conti che ha permesso all'Italia di uscire dalla Procedura UE, avviata nel 2009, per eccessivo disavanzo di bilancio. Per quest'anno **il tetto del 3% di deficit sul PIL non dovrebbe essere sforato**, nonostante i previsti pagamenti dei debiti commerciali da parte delle Pubbliche Amministrazioni. Permangono comunque diverse cautele, in particolare legate alle incertezze politiche e alla possibilità di non agganciarsi alla debole ripresa internazionale, che potrebbero mettere a rischio gli interventi di finanza pubblica effettuati dal 2011.

In quest'ultimo caso si renderebbero necessari ulteriori interventi, che potrebbero modificare il quadro previsionale sull'attività economica italiana in misura anche sostanziale.

Debito pubblico in % del Pil in Italia



(Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat e Banca d'Italia, 2013)

Nel 2014, secondo i principali osservatori internazionali, **la crescita per i Paesi del mondo sarà positiva.**

Nell'Eurozona e nei suoi Paesi più strategici – Germania, Francia (che dovrebbe essere al minimo ciclico), Italia e Spagna

– **è previsto un generale incremento dell'attività economica**, superando così la recessione “locale” del 2013.

Le dinamiche inflattive (molto basse) e dei tassi di interesse danno però la cifra di una situazione che non è ancora completamente stabilizzata.

Previsioni 2013 e 2014 dell'andamento del PIL nell'area Euro e nei suoi principali Paesi

	Italia		Germania		Francia		Spagna		Regno Unito		Eurozona	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Intesa Sanpaolo	-2,0	0,5	0,4	1,7	0,0	1,2	-	-	0,9	1,9	-0,7	0,9
Goldman Sachs	-1,8	0,4	0,2	1,9	-0,4	0,4	-1,5	0,0	1,2	2,0	-0,6	0,8
Bank of America Merrill Lynch	-1,7	-0,2	0,5	1,4	0,1	0,7	-1,4	0,3	1,3	2,2	-0,5	0,6
UBS IB	-1,8	0,4	0,4	1,5	-0,3	0,7	-1,6	0,2	1,1	1,8	-0,7	0,8
IMF	-1,5	0,5	0,6	1,5	-0,1	0,9	-1,6	0,7	0,7	1,5	-0,3	1,1
Commissione Europea	-1,3	0,7	0,4	1,8	-0,1	1,1	-1,5	0,9	0,6	1,7	-0,4	1,2
OECD	-1,8	0,4	0,4	1,9	-0,3	0,8	-1,7	0,4	0,8	1,5	-0,6	1,1
BNP Paribas	-1,9	0,3	0,4	1,6	-0,4	0,5	-1,6	0,5	0,8	1,4	-0,8	0,8
UniCredit Group	-1,7	0,6	0,5	1,5	-0,3	0,8	-1,6	0,5	1,0	1,4	-0,6	1,0
JP Morgan	-2,1	0,6	0,5	2,0	-0,1	1,0	-1,6	0,6	1,4	2,6	-0,6	1,2
Commerzbank	-1,7	0,2	0,2	1,5	-0,2	0,8	-1,8	-0,1	1,0	1,5	-0,6	0,7
Deutsche Bank	-1,7	0,6	0,5	1,5	-0,2	1,1	-1,5	0,5	1,4	2,1	-0,6	1,0
HSBC Bank	-1,8	0,4	0,4	1,3	-0,3	0,5	-1,8	-0,2	0,8	1,7	-0,6	0,6
Barclays Bank	-1,7	0,8	0,6	2,0	0,2	1,2	-1,6	0,5	1,1	2,1	-0,4	1,3
Media	-1,8	0,4	0,4	1,6	-0,2	0,8	-1,6	0,4	1,0	1,8	-0,6	0,9

(Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, 2013)

A livello mondiale **la Cina**, seppur con una economia in rallentamento rispetto ai picchi di qualche anno fa (la crescita della produzione industriale rimane elevata anno su anno, ma **è ormai sotto il 10%** e il tasso di crescita diminuisce, mentre l'inflazione si è stabilizzata sui bassi livelli occidentali, intorno al 2% e in calo), **registra comunque una crescita del PIL superiore al 7% all'anno**, seguita dall'India che si attesta oltre il 6%.

Brasile e Russia completano il quadro

dei BRIC con una crescita prevista sopra il 3% per entrambi.

Il Giappone dovrebbe vedere una crescita economica dopo decenni di stagnazione, grazie agli interventi di politica monetaria della Banca del Giappone e voluti dal Governo insieme ad una serie di altre azioni di politica fiscale e strategie di crescita messe in pratica nella primavera del 2013 (l'insieme delle iniziative macroeconomiche promosse è nota come “Abenomics” dal nome dell'attuale Primo Ministro Shinzō Abe).

Negli **Stati Uniti**, il *leading indicator* del Conference Board prosegue ad indicare una **crescita futura**, con valori in miglioramento e in generale sembra confermato un orientamento espansivo dell'attività economica del Paese che dovrebbe attestarsi anch'essa intorno

al 3% di crescita annua nel 2014.

Alcuni osservatori, come l'Economic Cycle Research Institute, sottolineano però che alcuni indicatori – come l'andamento del PIL nominale – mostrano segnali di un possibile rallentamento nel breve termine.

Previsioni 2013 e 2014 dell'andamento del PIL nelle principali economie extra-EU

	USA		Giappone		Cina		Brasile		Russia		Turchia		India	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Intesa Sanpaolo	1,9	3,1	1,8	2,3	7,8	7,5	-	-	-	-	-	-	5,0	6,0
Goldman Sachs	1,7	2,9	2,0	1,5	7,4	7,7	2,3	2,8	3,1	4,3	4,5	4,2	5,4	6,7
Bank of America Merrill Lynch	1,6	2,8	2,0	1,9	7,6	7,6	2,0	2,6	2,5	2,9	3,2	4,5	5,3	6,3
UBS IB	2,0	3,0	1,6	1,6	7,5	7,8	2,3	3,2	3,0	4,0	4,0	4,8	6,5	7,0
IMF	1,9	3,0	1,6	1,4	8,0	8,2	3,0	4,0	3,4	3,8	3,4	3,7	5,7	6,2
Commissione Europea	1,9	2,6	1,4	1,6	8,0	8,1	3,0	3,6	3,3	3,8	3,2	4,0	5,7	6,6
OECD	1,9	2,8	1,6	1,4	7,8	8,4	2,9	3,5	2,3	3,6	3,1	4,6	5,3	6,4
BNP Paribas	2,2	2,9	1,7	1,1	7,5	7,9	2,5	3,8	2,2	3,6	-	-	5,3	5,8
UniCredit Group	1,6	2,5	1,9	1,5	7,4	7,2	-	-	2,7	2,8	3,8	3,5	5,7	6,2
JP Morgan	1,5	2,5	1,7	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commerzbank	1,5	2,8	1,1	1,3	7,2	7,5	2,0	2,5	1,9	2,5	-	-	5,8	6,4
Deutsche Bank	1,6	3,2	1,6	0,9	7,6	8,5	2,1	2,5	2,8	3,3	3,7	4,2	5,0	6,0
HSBC Bank	1,8	2,4	1,6	0,9	7,4	7,4	2,4	3,0	2,5	2,0	3,3	4,3	5,1	6,5
Barclays Bank	1,4	2,3	1,7	1,5	7,4	7,4	2,3	2,7	-	-	-	-	5,3	6,5
Media	1,7	2,8	1,7	1,4	7,6	7,8	2,4	3,1	2,7	3,3	3,6	4,2	5,5	6,4

(Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, 2013)

Da questo contesto di rilancio della crescita mondiale, **l'Italia** dovrebbe beneficiarne, con una **stabilizzazione dell'attività economica entro alla fine di quest'anno**, sempre che non intervengano altri fattori di instabilità.

La ripresa nel 2014 dovrebbe poi rafforzarsi ulteriormente entro la fine dello stesso anno, grazie **all'accelerazione degli scambi con l'estero** e al graduale recupero degli investimenti produttivi, favoriti dal miglioramento delle condizio-

ni di liquidità delle imprese.

Permane comunque una **situazione di debolezza competitiva, con una crescita prevista che è la metà di quella media dell'Eurozona**, 1/4 della Germania e del Regno Unito, circa 1/8 rispetto a quella di USA, Brasile, Russia e 1/20 di quella della Cina e dell'India.

Infine, ma non meno importante, sui tempi e sull'intensità della ripresa gravano i **rischi di aumenti degli spread sui titoli di**

Stato, a fronte dell'alto debito pubblico e delle comunque deboli prospettive di crescita che rendono il Paese molto sensibile

a piccole variazioni del clima di fiducia degli investitori e alle valutazioni degli analisti.

Italia,
il quadro economico

valori in percentuale	Consumi privati		Investimenti		Inflazione		Disoccupazione	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Intesa Sanpaolo	-2,4	0,2	-7,4	0,1	1,4	1,8	12,0	12,2
Goldman Sachs	-	-	-	-	1,6	1,3	-	-
Bank of America Merrill Lynch	-1,7	-0,2	-0,4	-1,2	1,5	1,5	12,2	12,7
UBS IB	-2,2	0,4	-6,1	0,9	1,8	1,8	12,3	12,8
IMF	-2,6	0,0	-	-	2,0	1,4	12,0	12,4
European Commission	-2,0	0,4	-3,5	2,5	1,6	1,5	11,8	12,2
OECD	-2,2	0,4	-	-	1,6	1,2	11,9	12,5
BNP Paribas	-2,8	-0,4	-6,2	0,8	1,3	1,5	12,1	12,6
UniCredit Group	-2,3	0,5	-6,4	2,4	1,5	1,8	12,1	12,6
JP Morgan	-	-	-	-	1,4	1,2	11,9	12,2
Commerzbank	-	-	-	-	1,3	1,2	-	-
Deutsche Bank	-2,6	-0,6	-8,4	2,8	1,6	1,5	12,3	12,8
HSBC Bank	-2,5	-0,2	-6,3	0,1	1,7	1,7	12,3	11,9
Barclays Bank	-	-	-	-	1,4	1,1	-	-
Media	2,3	0,0	-5,6	1,0	1,5	1,5	12,1	12,4

(Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, 2013)

Come per il Prodotto Interno Lordo, le stime effettuate su consumi e investimenti sono migliorative, ma non evidenziano ancora una ripresa economica.

In particolare, dopo una pesante contrazione superiore al 2% nel 2013, per i consumi è prevista una stagnazione nel 2014. E' positivo perché significa che la discesa si è arrestata, ma non stiamo risalendo. Discorso simile per gli investimenti, anche se le stime evidenziano un incremento dell'1% nel 2014, dopo un anno molto pesante che ha registrato una flessione di circa il 5,5%.

L'inflazione prevista rimane bassa e stabile intorno all'1,5%, mentre ancora soffre il mercato del lavoro con un ulteriore incremento della disoccupazione.

Cos'è l'UVET Travel Index e da dove nasce

UVET, come **azienda leader di servizi e soluzioni innovative per viaggi leisure, business travel, mice e pharma**, ha un osservatorio privilegiato del mondo dei viaggi che rappresenta una fonte di informazioni di grande utilità non solo per gli operatori, ma anche per le istituzioni del Paese e per la collettività.

Durante le analisi che da anni sviluppa periodicamente, UVET ha registrato una **relazione significativa tra l'andamento dei viaggi d'affari e l'attività economica aggregata**, intuendo – in particolare – una naturale capacità delle dinamiche del *business travel* di rappresentare “in tempo reale” l'andamento dell'economia.

Disporre di indicatori capaci di fornire informazioni sul ciclo economico in modo quasi istantaneo, è fondamentale per orientare le decisioni aziendali e gli investimenti e per programmare al meglio le politiche di sviluppo del *business* e del sistema-Paese.

Sulla base di queste considerazioni, UVET ha deciso di utilizzare le informazioni statistiche presenti nel proprio database per costruire un **innovativo indicatore sintetico – l'UVET Travel Index** – in grado di fornire ai *decision maker* indicazioni sull'andamento dell'attività economica aggregata dell'Italia in anticipo rispetto alle pubblicazioni ufficiali.

Il modello dell'UVET Travel Index

UVET, affidandone la realizzazione operativa a **The European House – Ambrosetti**, ha avviato nel corso del 2012 l'elaborazione dell'UVET Travel Index.

Il lavoro, che ha visto il coinvolgimento del **Prof. Innocenzo Cipolletta** come *advisor* scientifico nelle fasi di ideazione e costruzione del modello econometrico, è durato oltre sei mesi e ha analizzato in maniera strutturata i dati del *business travel managed* italiano disponibili presso UVET dal 1° gennaio 2006.

Per definire il modello finale, sono stati eseguiti oltre **300 test econometrici** a garanzia della consistenza, affidabilità e la qualità dei risultati prodotti.

Le elaborazioni statistico-econometriche sono state effettuate prelevando i dati da un **campione di 700 imprese rappresentative dell'economia italiana**, su una serie storica degli ultimi 6 anni e considerando 12 variabili selezionate per l'analisi, a loro volta scomposte in viste particolari: Tempo del viaggio (giorno, mese, anno), Famiglia del servizio (aereo, nave, auto, treno, hotel), Classe del servizio (economy, economy premium, business, first), Destinazione del viaggio (suddiviso per città, Stato e Continente), Sistemazione (hotel/altro), Tipologia di settore economico del viaggiatore.

Il modello di stima dell'UVET Travel Index, si basa su analisi di regressioni

lineari multivariate che indagano le relazioni tra le dinamiche dei viaggi d'affari e le variabili macro-economiche nazionali, sintetizzate nel Prodotto Interno Lordo (PIL).

Gli andamenti del *business travel* sono trattati nel modello con tecniche statistiche *ad hoc* per destagionalizzare i dati (tipicamente molto elevati per alcuni periodi dell'anno, come le festività o nei mesi estivi) e di neutralizzare gli effetti inflattivi specifici del settore e la ridondanza delle informazioni nelle serie storiche analizzate.

Questi trattamenti dei dati permettono di ottenere, in aggiunta alle indicazioni sul ciclo economico, informazioni puntuali e viste ulteriori del segmento dei viaggi d'affari, arricchendo il patrimonio informativo a disposizione degli operatori.

L'UVET Travel Index costruito sulle variabili dei viaggi d'affari è **in grado di fornire informazioni sull'andamento delle principali variabili di attività economica – PIL e Produzione Industriale – con un elevato tasso di affidabilità**: l'errore medio del modello statistico-econometrico è infatti di 0,1 punti per ogni punto di PIL e di 0,07 punti ogni punto Indice di produzione industriale.

Ulteriori indicazioni, pur con una accuratezza minore, vengono fornite anche per l'andamento delle esportazioni.

La composizione delle indicazioni dell'UVET Travel Index, produce anche un *sentiment* generale che può integrare coerentemente le tradizionali rilevazioni mensili sulla fiducia delle imprese.

L'UVET Travel Index oggi

Dal modello di regressione dell'UVET Travel Index, è possibile inferire l'andamento e le tendenze dei dati economici nazionali, prima della loro divulgazione ufficiale da parte degli organismi pubblici preposti.

La caratteristica di anticipazione risiede nella possibilità di avere **una stima – molto vicina alla realtà – delle principali variabili di attività e ciclo economico, quasi in tempo reale** (mese su mese), grazie alla disponibilità dei dati sui viaggi d'affari che vengono registrati nella base dati UVET.

L'UVET Travel Index è stato presentato in anteprima il 6 Novembre 2012 in occasione del *Biz Travel Forum*, l'evento di riferimento B2B in Italia per la Mobility, gli Eventi e il Turismo, riscuotendo grande interesse e apprezzamento.

A fronte dei risultati positivi UVET ha deciso, in uno spirito di contribuzione allo sviluppo della competitività del mondo dei viaggi e del sistema-Italia, di proseguire nello sforzo intrapreso, rendendo disponibile le informazioni dell'UVET Travel Index in un osservatorio permanente e di facile interpretazione.

Il primo aggiornamento dell'indice è stato realizzato e pubblicato a luglio 2013 nella tradizionale indagine periodica sui viaggi d'affari di UVET – *Business Travel Survey* – in formato digitale. In quell'occasione, le indicazioni prodotte dall'UVET Travel Index – in anticipo di 6 settimane rispetto alle stime preliminari dell'ISTAT, tracciavano un quadro economico in ulteriore contrazione nel secondo semestre del 2013, anche se in modo meno marcato rispetto al primo trimestre del 2013.

I risultati dell'aggiornamento al 3° trimestre del 2013

Nel grafico successivo si riporta la dinamica dell'UVET Travel Index e del PIL reale italiano dal primo gennaio del 2006. Come si può osservare emerge una **forte correlazione tra le due variabili nel tempo**.

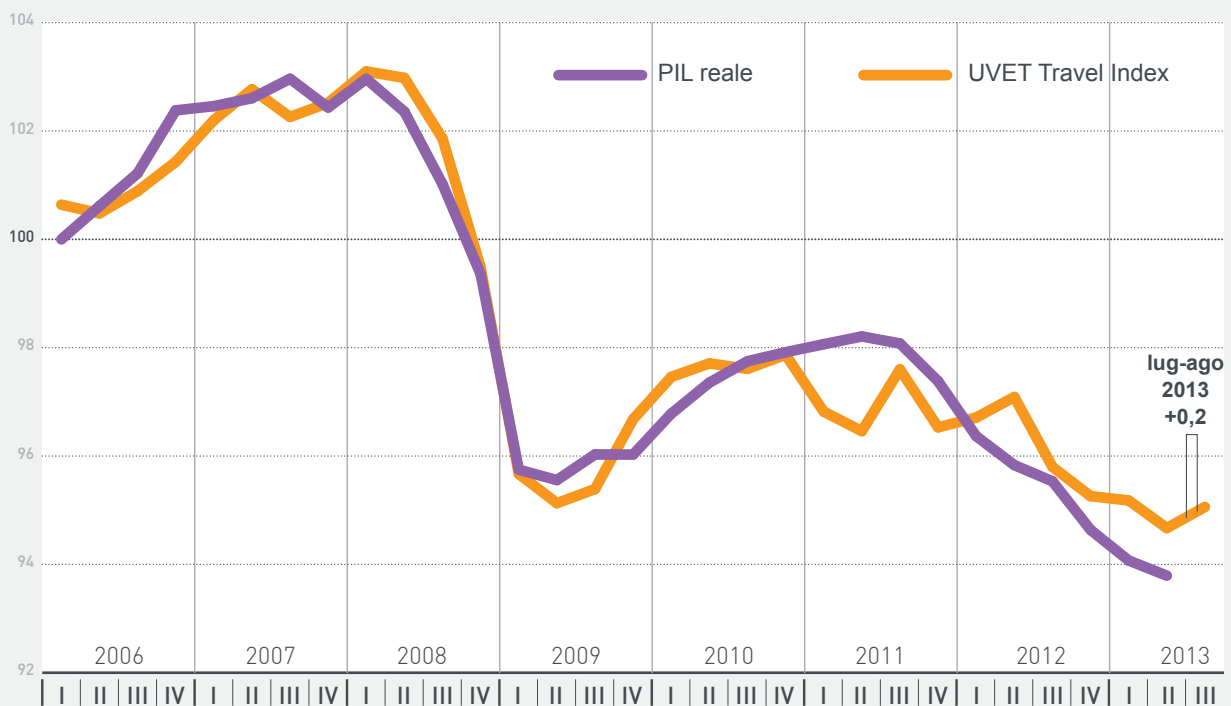
Analizzando a livello econometrico la serie storica, nel periodo gennaio 2006 – luglio 2013, i risultati sono estremamente positivi: l'indicatore (R2) che misura la bontà del modello di regressione elaborato presenta un valore di 0,93, molto alto, considerando che il massimo è 1, e in sostanza significa che **il 93% della variazione**

del PIL italiano è spiegata dal modello costruito che si basa sul database dei viaggi d'affari di UVET.

Utilizzando i nuovi dati sui viaggi d'affari di UVET, nel periodo compreso tra luglio 2013 e **agosto 2013**, si evidenzia una **ripresa congiunturale** dell'UVET Travel Index dello 0,2% circa (terzo trimestre 2013 su secondo trimestre 2013) mentre rimane ancora **negativa la dinamica tendenziale** (anno 2013 su anno 2012) che registra una contrazione dell'1,6%.

In generale il livello dell'UVET Travel Index è ancora molto basso e **ai minimi dal gennaio 2006**, evidenziando come un semplice stop nella caduta non è sufficiente a migliorare il quadro economico.

Confronto tra PIL reale e UVET Travel Index



(Fonte: elaborazioni The European House-Ambrosetti)

In sintesi, l'**UVET Travel Index** indica che la contrazione dell'economia si è fermata ed **evidenzia già una possibile ripresa nel terzo trimestre del 2013**, seppur molto lieve e non in grado di invertire completamente il *trend* negativo registrato negli ultimi trimestri.

Previsioni di chiusura anno 2013

Sulla base delle previsioni di chiusura del 2013 del settore *Business Travel Managed* abbiamo effettuato, oltre che una stima sul terzo trimestre dell'anno, anche una sul 4° trimestre e sulla chiusura dell'anno.

Le stime sul terzo trimestre del 2013 riportate in precedenza si basano su dati consuntivi del settore *Business Travel Managed*, mentre nel grafico successivo si riporta la dinamica stimata dell'indicatore UVET Travel Index per il prossimo trimestre, ottobre-dicembre 2013.

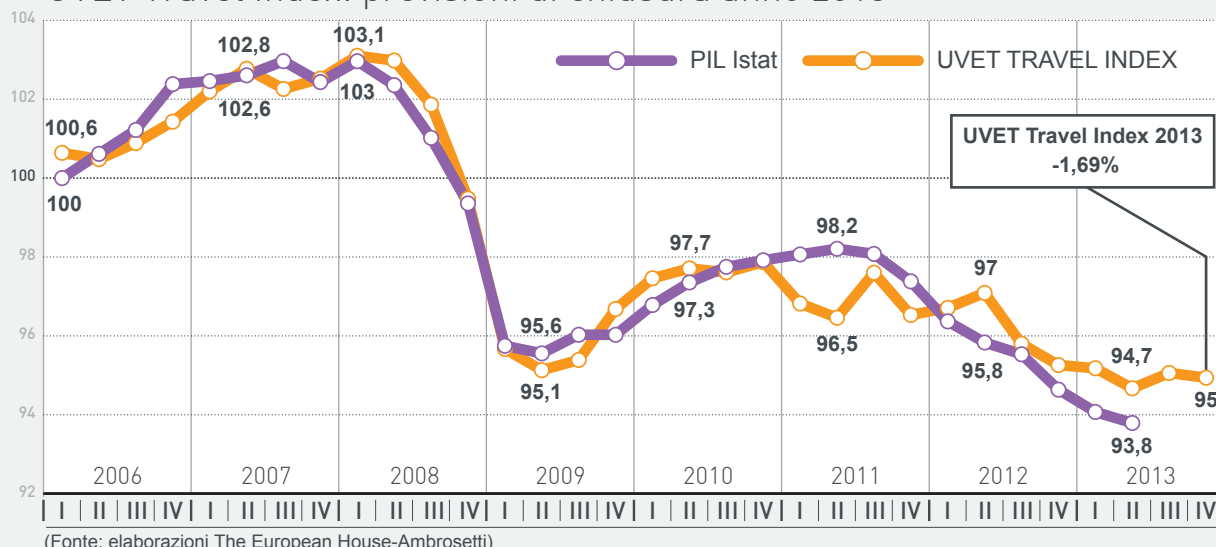
In tal senso, abbiamo provato a estendere il campo di applicazione dell'**UVET Travel Index, che è in grado di fornire, prima delle fonti ufficiali, informazioni sull'attività economica aggregata partendo da dati di consuntivo del settore, utilizzandolo anche su stime future del settore.**

Come si può osservare emerge una **so-**
stanziale tenuta dell'indicatore su base
trimestrale, con un leggero arretramento nel 4° trimestre.

Tale leggero arretramento non deve far pensare a una necessaria contrazione dell'attività aggregata. Infatti, **nel 4° trimestre dell'anno generalmente l'economia italiana genera meno PIL rispetto al 3° trimestre dell'anno**, anche in condizioni normali di crescita economica e ciò si è sempre verificato tra il 2007 e il 2012 ad eccezione del 2010. A tal proposito, basti pensare che da molti anni ormai il mese in Italia dove viene generato più PIL è quello di Agosto, nonostante la chiusura delle fabbriche che può far pensare a una situazione opposta.

L'indicazione su base trimestrale, pertanto, deve essere correttamente letta confrontando l'indicatore rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente e, in ogni caso, per estrarre informazioni utili, deve essere letta all'interno di un periodo almeno annuale.

UVET Travel Index: previsioni di chiusura anno 2013



Sull'anno 2013 l'UVET Travel Index arretra dell'1,69% rispetto al 2012.
Possiamo quindi stimare una contrazione dell'economia italiana di circa l'1,7% nel 2013.

Confronto tra la dinamica dei prezzi medi nel settore trasporti e nel Business Travel Managed

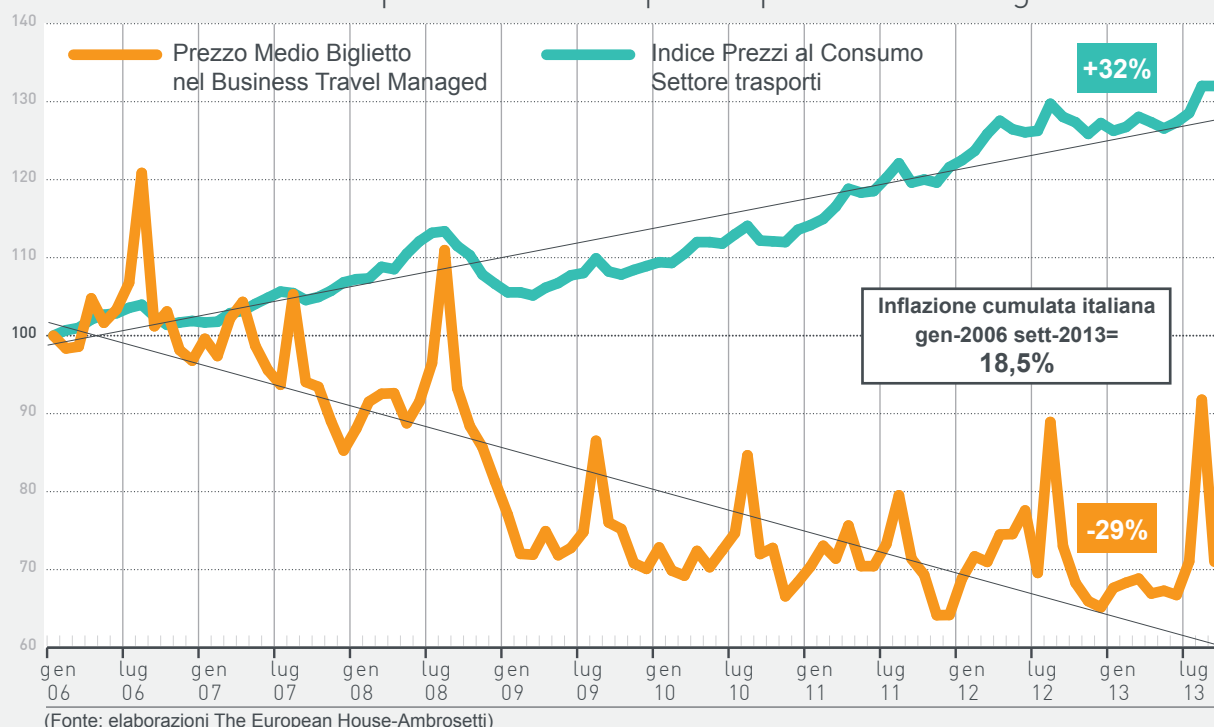
Dall'analisi della dinamica dei prezzi medi del *Business Travel Managed* emerge un aspetto di estremo interesse, per il settore, ma soprattutto per l'intera economia italiana.

Tra gennaio 2006 e settembre 2013, in un contesto di **incremento dei prezzi medi nel sistema economico del 18,5%**, l'incremento dei prezzi nel settore trasporti si è attestato al **32%**, mentre quello nel *Business Travel Managed* si è ridotto del **29%**. In altre parole, **oggi un viaggio d'affari costa circa il 30% in meno rispetto al gennaio del 2006**, mentre i prezzi medi nel settore trasporti sono aumentati del 32%.

Le implicazioni e gli effetti benefici sull'economia sono innumerevoli. **Le imprese spendono meno per i viaggi d'affari rispetto al 2006** con vantaggi considerevoli sui conti economici delle stesse, aumentando quindi le possibilità competitive derivanti dalla riduzione dei costi variabili legati alla produzione di beni e servizi.

Si può affermare che il *Business Travel Managed* è un settore che produce competitività economica, fornendo un servizio che migliora nel tempo ad un prezzo che diminuisce nel tempo, con un incremento costante di produttività a vantaggio di tutto il sistema economico, in quanto il *Business Travel Managed* è funzionale agli altri settori economici. Tale analisi, che si basa su dati oggettivi e di mercato, dimostra come sia possibile disporre di servizi di viaggi per lavoro a prezzi che in modo costante sono inferiori rispetto all'inflazione.

Confronto Dinamica prezzi medi trasporti e prezzi BT Managed





TENDENZE GENERALI DI SPESA

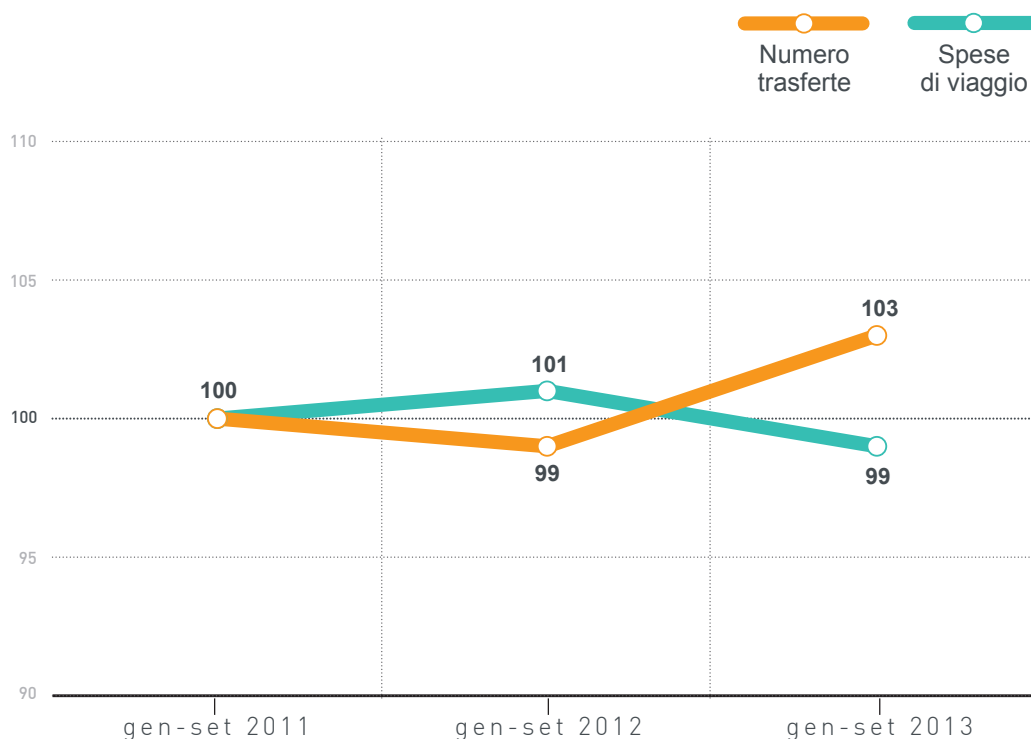
(Gen-Sett 2013 vs 2011)

Confrontando i primi nove mesi dell'anno 2013 con il 2012, il numero di trasferte e le spese di viaggio hanno presentato un comportamento opposto: il numero di trasferte è aumentato di 4 punti percentuali, mentre le spese si sono ridotte di 2 punti.

Questo trend dimostra come le aziende continuino a viaggiare ma cercando di ottimizzare i costi, in un momento di crisi globale. Le spese di viaggio, infatti, osservando il triennio 2011 – 2013 rimangono costanti.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO

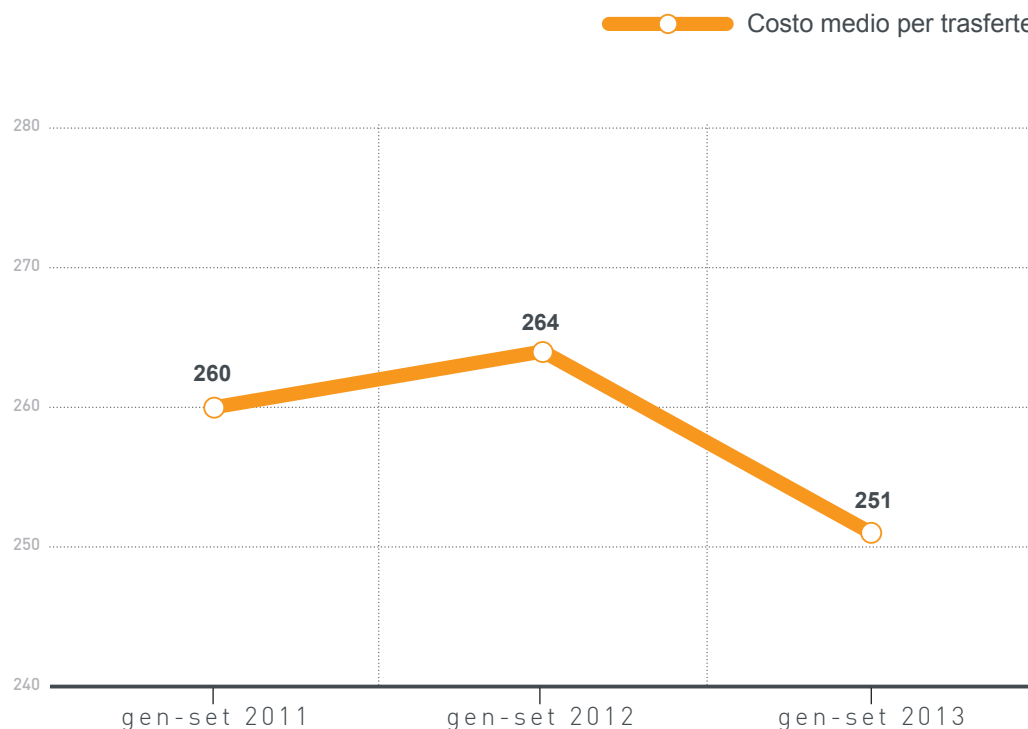
Numero indice base Gen-Sett 2011



I primi 3 trimestri del 2013 hanno mostrato come il costo medio per trasferta sia sceso di 5 punti percentuali, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. In termini assoluti la riduzione è stata pari a 13 euro rispetto allo scorso anno e di 9 euro rispetto al 2011.

COSTO MEDIO PER TRASFERTE

(Euro)



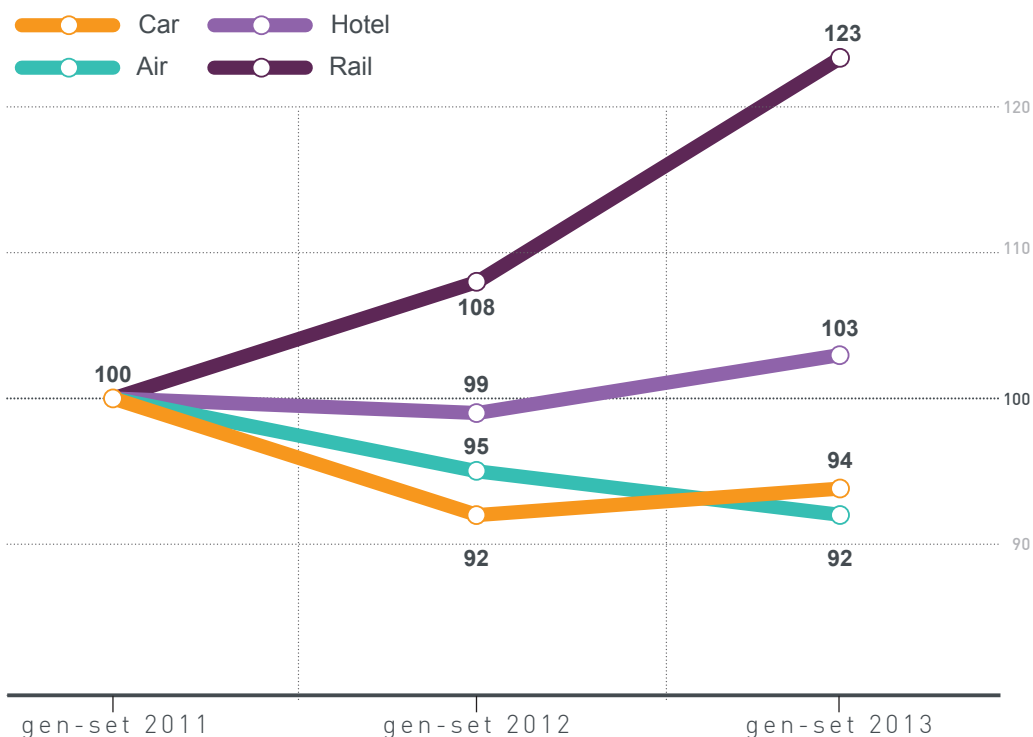
TENDENZE GENERALI DI SPESA

(Gen-Sett 2013 vs 2011)



ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

Numero indice base Gen-Sett 2011



Analizzando Gen-Sett 2013 rispetto al 2012, si denota una conferma del trend in salita del servizio Rail ed una ripresa del servizio Hotel.

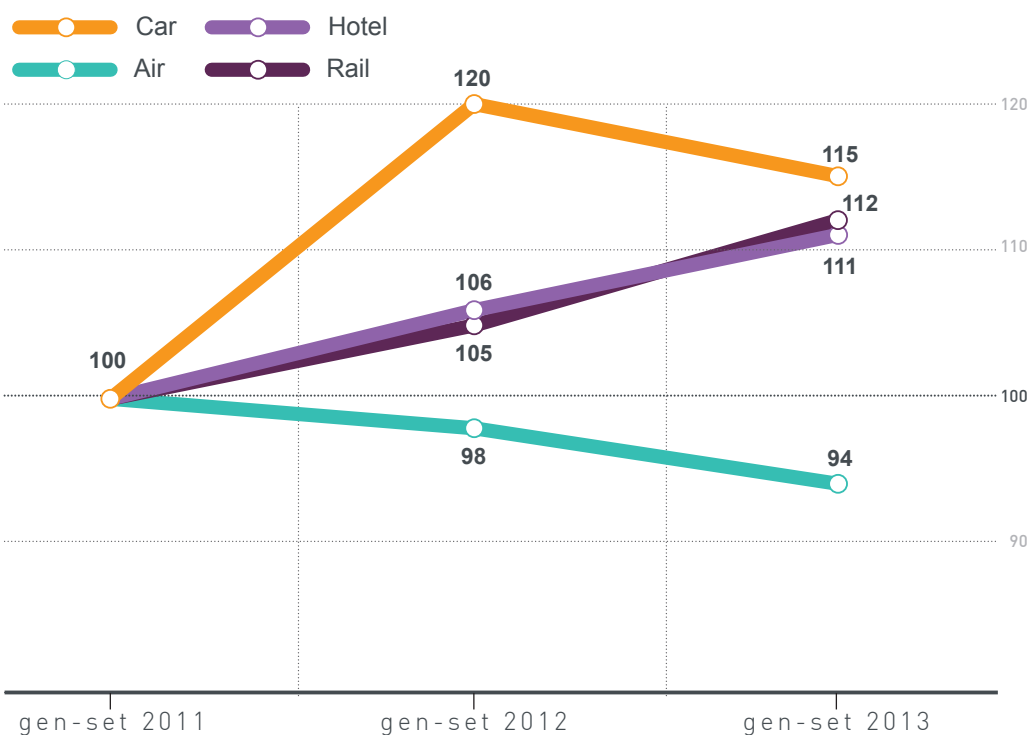
Il primo aumenta di 14 punti percentuali, mentre il secondo di 4 punti.

In lieve calo il trend per il servizio Air che, considerando il primi tre Trim. 2013 sul 2012, registra meno 1 punto percentuale.

Il servizio Car ha mostrato un andamento differente in base all'anno considerato: mentre nel periodo Gen-Sett 2012 rispetto al 2011 notiamo un forte aumento della spesa. Considerando il 2013 sul 2012, si denota, invece un netto calo (meno 4 per cento).

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

Numero indice base Gen-Sett 2011



Nei primi nove mesi del 2013 le spese di viaggio hanno registrato andamenti coerenti rispetto ai primi tre trimestri dell'anno precedente, ad eccezione del servizio Car.

L'utilizzo del servizio aereo continua a diminuire, registrando nell'ultimo anno un meno 4 per cento.

Continuano ad aumentare, invece le spese nei servizi Hotel e Rail, rispettivamente più 5 e più 6 punti percentuali.

Il servizio Car ha mostrato un andamento differente in base all'anno considerato: mentre nel periodo gen-sett 2012 rispetto 2011 notiamo un forte aumento della spesa, considerando il 2013 sul 2012, si denota, invece, un netto calo (meno 4 per cento).



TENDENZE GENERALI DI SPESA

(Gen-Sett 2013 vs 2011)

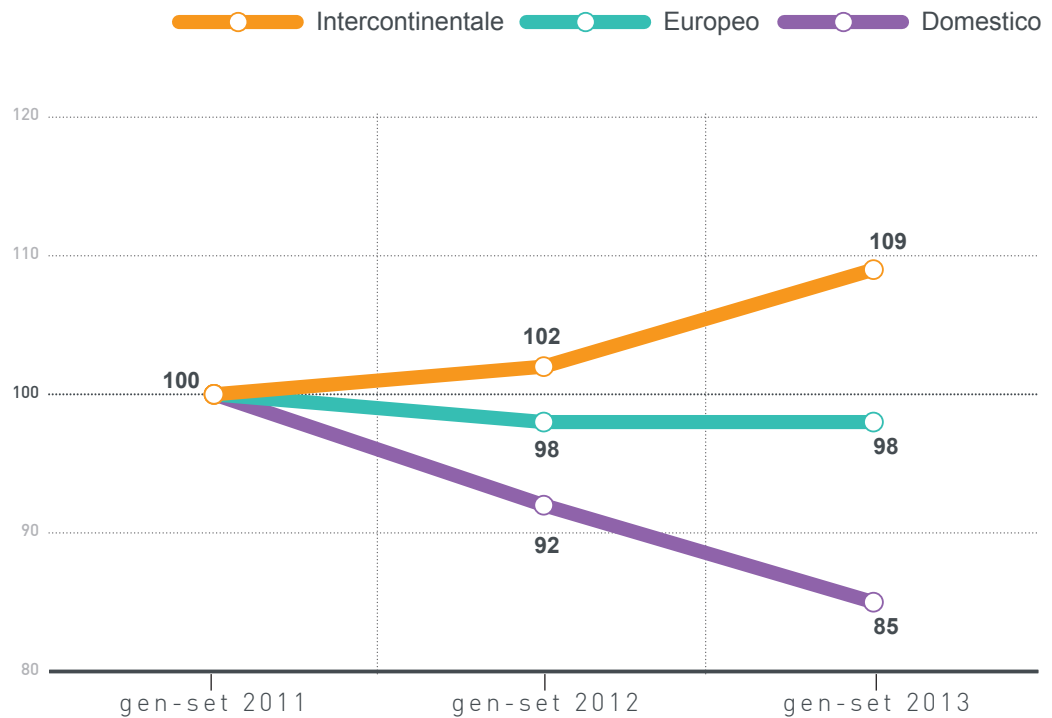
Il numero delle trasferite nel corso dei primi 9 mesi del 2013 è rimasto costante nel mercato europeo, è calato nel mercato italiano mentre è aumentato in quello intercontinentale.

Il grafico rende evidente che la crisi economica è soprattutto italiana ed europea.

La diminuzione del numero di trasferite non si è verificata infatti nei voli intercontinentali, che sono aumentate di 7 punti percentuali, mentre è stata molto accentuata per quanto riguarda le destinazioni italiane. Il panorama nazionale è certamente influenzato dall'aumento dell'utilizzo del trasporto ferroviario.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER TIPOLOGIA

Numero indice base Gen-Sett 2011

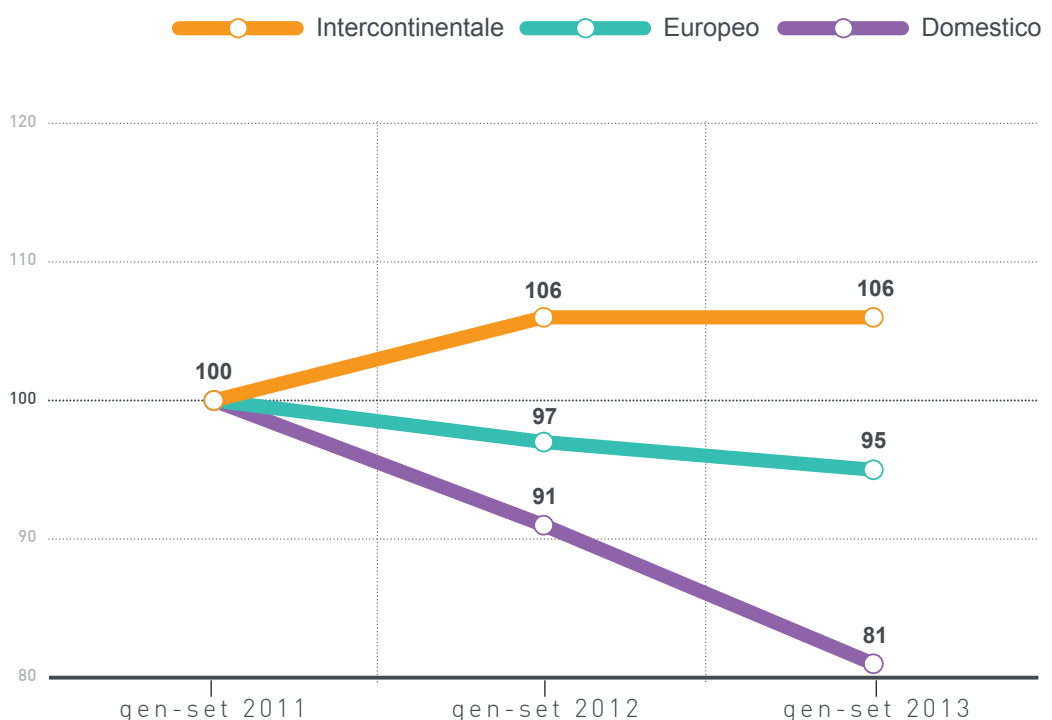


L'andamento delle spese di viaggio nell'arco Gen-Sett 2013 è calato nei segmenti di mercato europei e nazionali. Lo stesso comportamento emerge considerando il triennio 2011 – 2013.

Il segmento nazionale, oltre a risentire della crisi economica che coinvolge il vecchio continente, è affetto anche dalla concorrenza del trasporto ferroviario. Ciò ha comportato una riduzione delle spese di viaggio domestiche rispetto al numero di trasferite, indicando un abbassamento del prezzo medio del biglietto, nonostante un aumento del prezzo del petrolio.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO AEREE PER TIPOLOGIA

Numero indice base Gen-Sett 2011



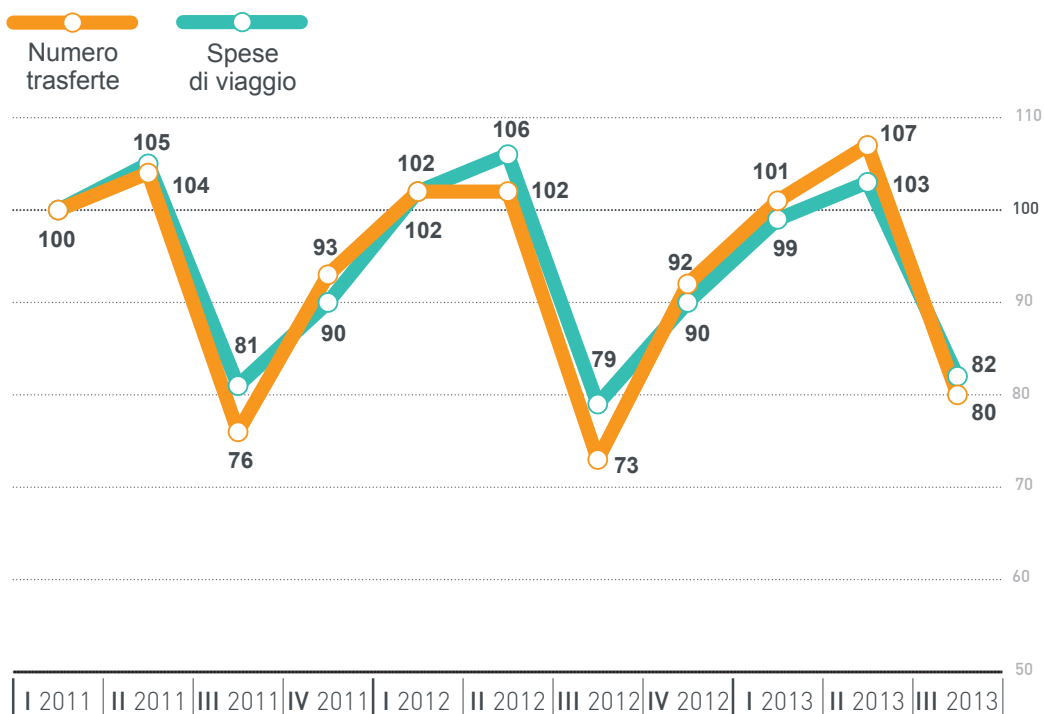
TENDENZE GENERALI DI SPESA



1 Trim. 2011 vs 3 Trim. 2013

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO

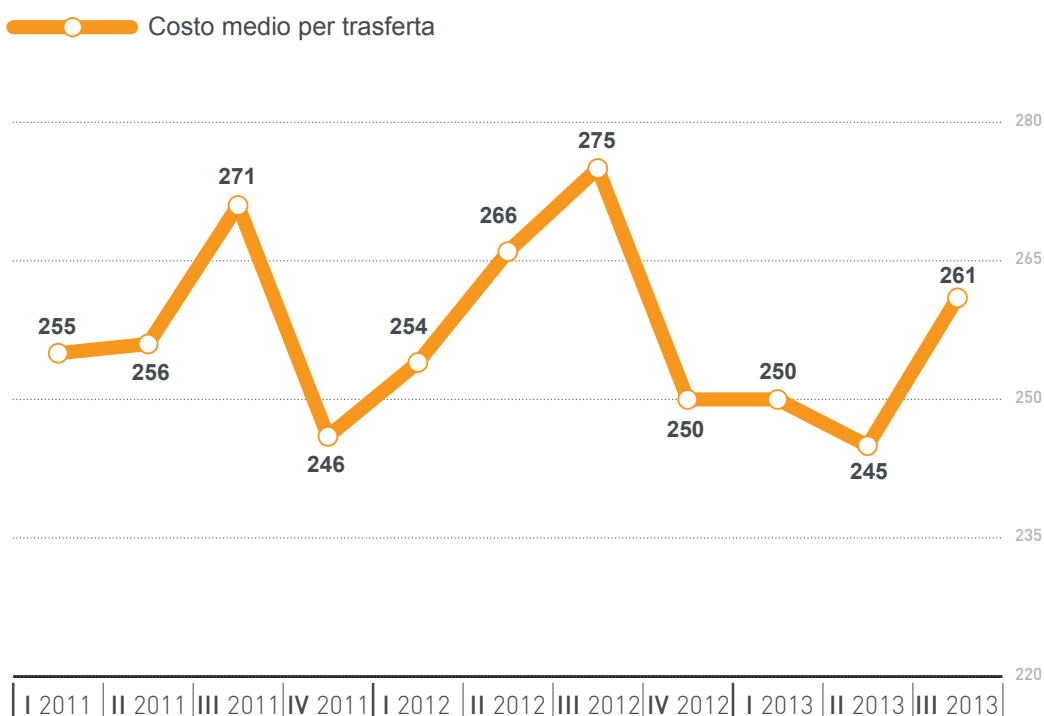
Numero indice base 1 Trim. 2011



Confrontando il 3° Trim. 2013 con il 2012, il numero di trasferte e le spese di viaggio hanno presentato un andamento in salita: il numero di trasferte sono aumentate di 10 punti percentuali, e le spese di 4 punti. Questo trend dimostra come le aziende continuano a viaggiare nonostante sostengano maggiori spese.

COSTO MEDIO PER TRASFERTA

(Euro)



I primi nove mesi del 2013 hanno mostrato come il costo medio per trasferta sia sceso di 5 punti percentuali, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel secondo trimestre del 2013 si è raggiunto il punto minimo da inizio del 2011 con un valore pari a 245 euro per trasferta.



TENDENZE GENERALI DI SPESA

1 Trim. 2011 vs 3 Trim. 2013

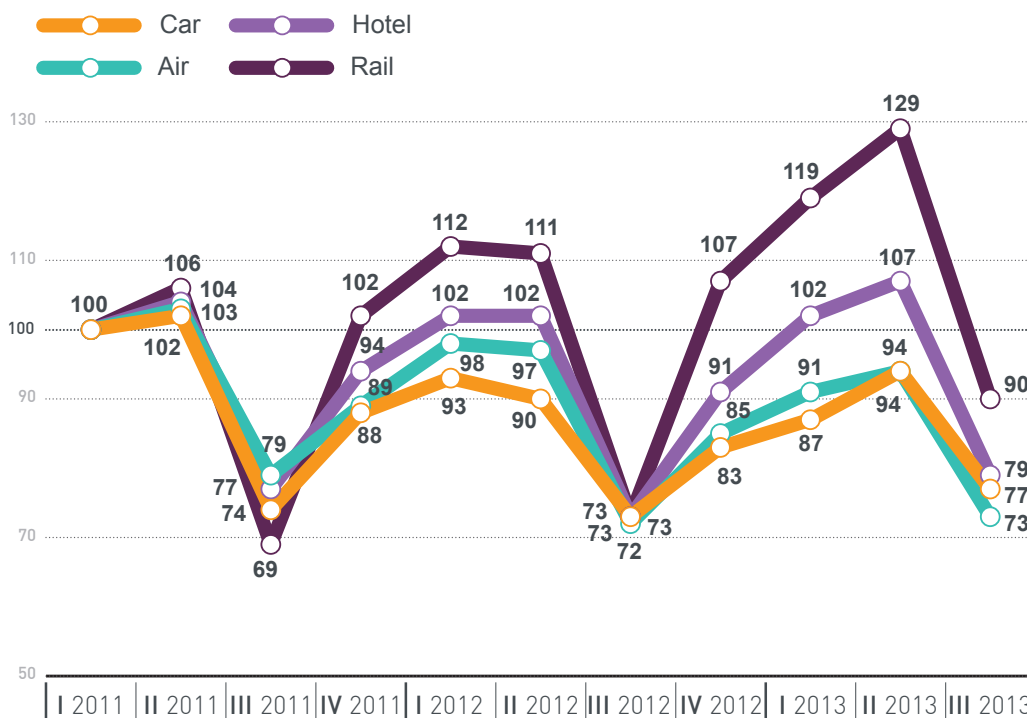
Analizzando il 3° Trim. 2013 rispetto al 2012, si denota una conferma del trend in salita dei diversi servizi ad eccezione del servizio Air che rimane costante.

I servizi Rail, Hotel e Car aumentano rispettivamente di ben 23 punti al primo, 8 il secondo e 7 punti il terzo.

Considerando il triennio 2011-2013 il servizio Air è in calo (meno 8 punti percentuali).

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

Numero indice base 1 Trim. 2011



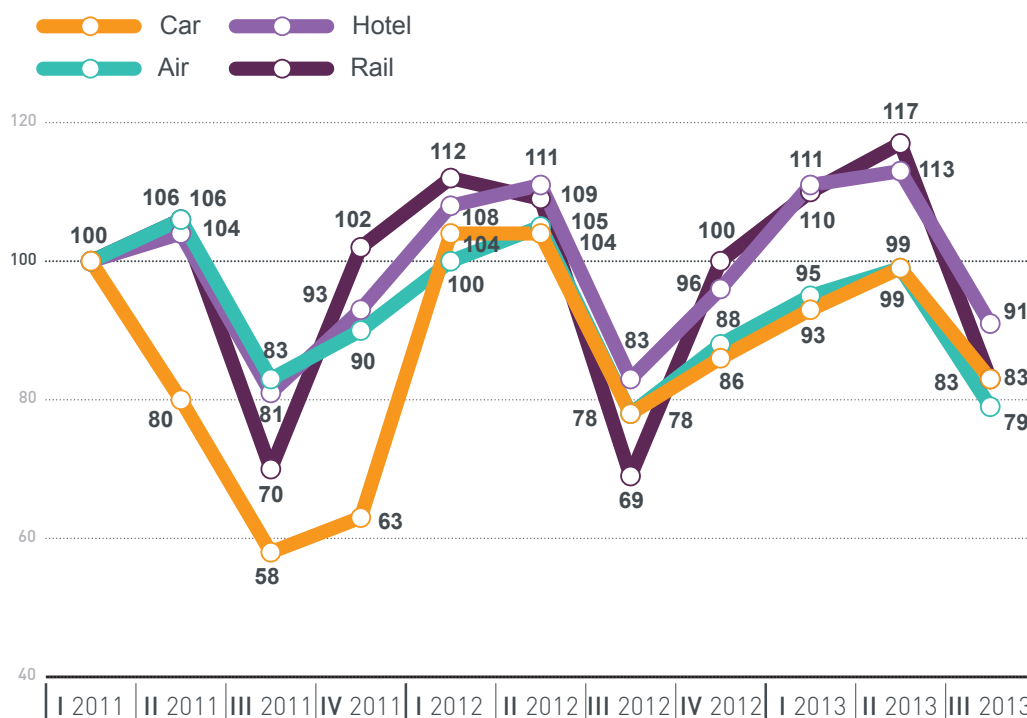
Al 3° Trim. 2013 le spese di viaggio hanno registrato andamenti coerenti rispetto allo stesso periodo degli anni precedenti: il servizio Air al terzo trimestre 2013, rispetto al 2012 aumenta di un solo punto percentuale, mentre se si considera il triennio 2011-2013 segna meno 5 punti.

Continuano ad aumentare, invece le spese nei servizi Hotel e Rail, registrando rispettivamente più 10 punti percentuali e più 20.

Il servizio Car ha mostrato un aumento delle spese, in particolar modo prendendo in considerazione il triennio 2011-2013, in cui si registra una crescita di 43 punti percentuali rispetto al 2011.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

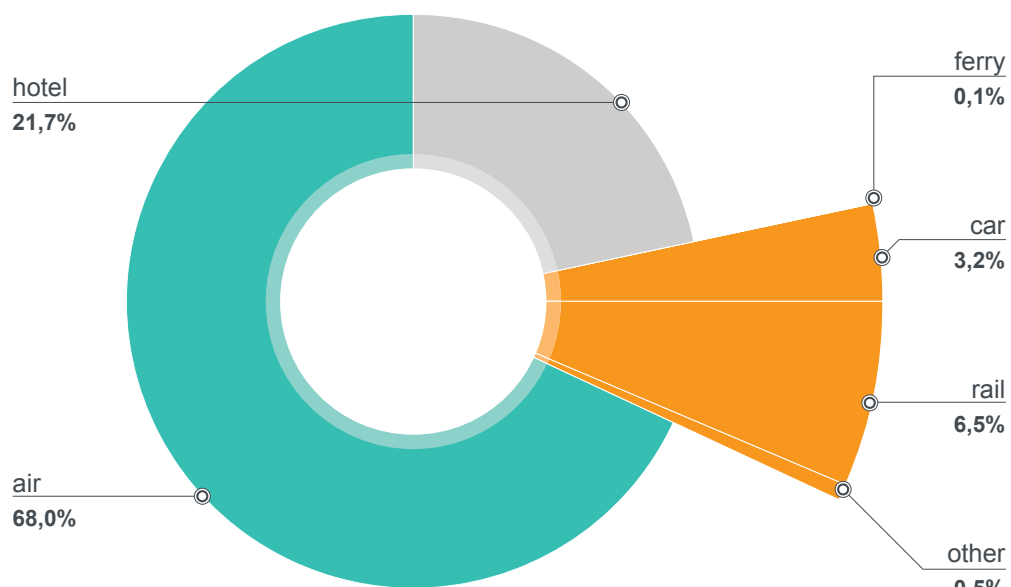
Numero indice base 1 Trim. 2011





RIPARTIZIONE DELLE SPESE DI VIAGGIO

Gennaio-Settembre 2013



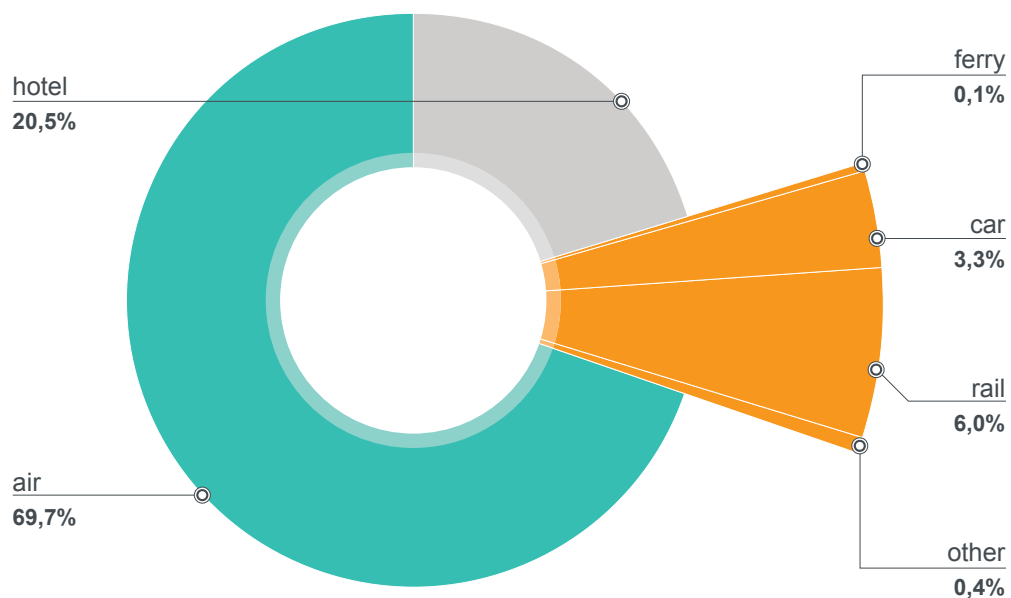
Oltre i due terzi delle spese totali di viaggio appartengono al settore aereo. Rispetto al 2012 la quota del trasporto aereo è scesa di circa 2,5 punti percentuali.

L'Hôtellerie copre oltre un quinto delle spese globali, incrementando di quasi 6 punti percentuali la propria quota.

Cresciute anche le spese relative al servizio ferroviario, grazie alla crescita dell'alta velocità, mentre in calo quelle relative al servizio Car.

RIPARTIZIONE DELLE SPESE DI VIAGGIO

Gennaio-Settembre 2012



Nel 2012 le spese di viaggio vedevano una maggiore predominanza del settore aereo rispetto a Gen-Set 2013.

La riduzione delle spese del trasporto aereo è andata a vantaggio principalmente dei servizi Rail e Hotel.



Il panorama aeroportuale mondiale sta registrando cambiamenti quasi epocali. Se nel 2006 nessun aeroporto dei paesi emergenti era nella top ten, nel 2012 invece Pechino, Jakarta e Dubai erano entrati in questa particolare classifica. Nelle prime venti posizioni per numero di passeggeri transitati, otto aeroporti sono dei paesi emergenti. Gli aeroporti europei ed americani hanno conosciuto una crescita moderata ed il primo scalo rimane quello di Atlanta con oltre 95 milioni di passeggeri annui. È prevedibile che nei prossimi cinque anni, oltre il 50 per cento degli scali nella top ten mondiale siano di paesi emergenti.

Fonte: Elaborazione dati IATA

Aeroporto	2006
ATLANTA	85,9
CHICAGO	76,5
LONDON LHR	67,9
TOKYO	63,3
LOS ANGELES	61,5
DALLAS	59,2
PARIS CDG	53,8
FRANKFURT	52,2
AMSTERDAM	44,2
LAS VEGAS	44,0
DENVER	43,9
MADRID	41,9
NEW YORK	41,9
PHOENIX	41,2
BEIJING	41,0
HONG KONG	40,3
HOUSTON	39,7
BANGKOK	39,0
MINNEAPOLIS	37,6
DETROIT	36,4

AEROPORTI MONDIALI

Dati: in milioni di passeggeri annui

Aeroporto	2012
ATLANTA	95,4
BEIJING	81,9
LONDON LHR	70,0
TOKYO	67,8
CHICAGO	67,1
LOS ANGELES	63,4
PARIS CDG	61,6
DALLAS	58,6
JAKARTA	57,7
DUBAI	57,7
FRANKFURT	57,5
HONG KONG	56,1
DENVER	53,2
BANGKOK	53,0
SINGAPORE	51,2
AMSTERDAM	51,0
NEW YORK JFK	49,3
GUANGZHOU	48,6
MADRID	45,2
ISTANBUL	45,0

Londra Heathrow rimane il primo scalo europeo con quasi 70 milioni di passeggeri, con una crescita di quasi l'un per cento.

Nel complesso dei primi dieci scali europei, solamente Madrid e Roma Fiumicino hanno conosciuto una contrazione del traffico, mentre Istanbul Ataturk ha registrato una crescita del 20 per cento.

Amsterdam è il quarto aeroporto europeo a superare la barriera dei cinquanta milioni di passeggeri l'anno, mentre lo scalo di Milano Malpensa continua a perdere d'importanza con una riduzione del traffico del 4 per cento.

Fonte: Elaborazione dati Sito Web Gestori aeroportuali

Aeroporti	2011	2012	Differenza
LONDON HEATHROW	69 390 628	69 995 273	0,9%
PARIS CDG	60 970 551	61 611 934	1,1%
FRANKFURT	56 436 255	57 520 001	1,9%
AMSTERDAM	49 755 252	51 035 590	2,6%
MADRID	49 662 512	45 195 014	-9,0%
ISTANBUL ATATURK	37 452 187	44 998 508	20,1%
MUNICH	37 763 701	38 362 432	1,6%
ROME FIUMICINO	37 651 222	36 980 309	-1,8%
BARCELONA	34 399 180	35 145 176	2,2%
LONDON GATWICK	33 645 285	34 236 247	1,8%
PARIS ORY	27 139 076	27 232 263	0,3%
ANTALYA	25 113 635	24 993 667	-0,5%
ZURICH	24 337 954	24 802 466	1,9%
COPENHAGEN	22 725 517	23 336 187	2,7%
PALMA DE MALLORCA	22 726 459	22 666 682	-0,3%
VIENNA	21 106 292	22 165 794	5,0%
OSLO	21 093 349	22 079 081	4,7%
DÜSSELDORF	20 339 466	20 833 246	2,4%
MILAN MALPENSA	19 291 427	18 524 812	-4,0%

AEROPORTI EUROPEI

Dati: numero di passeggeri annui

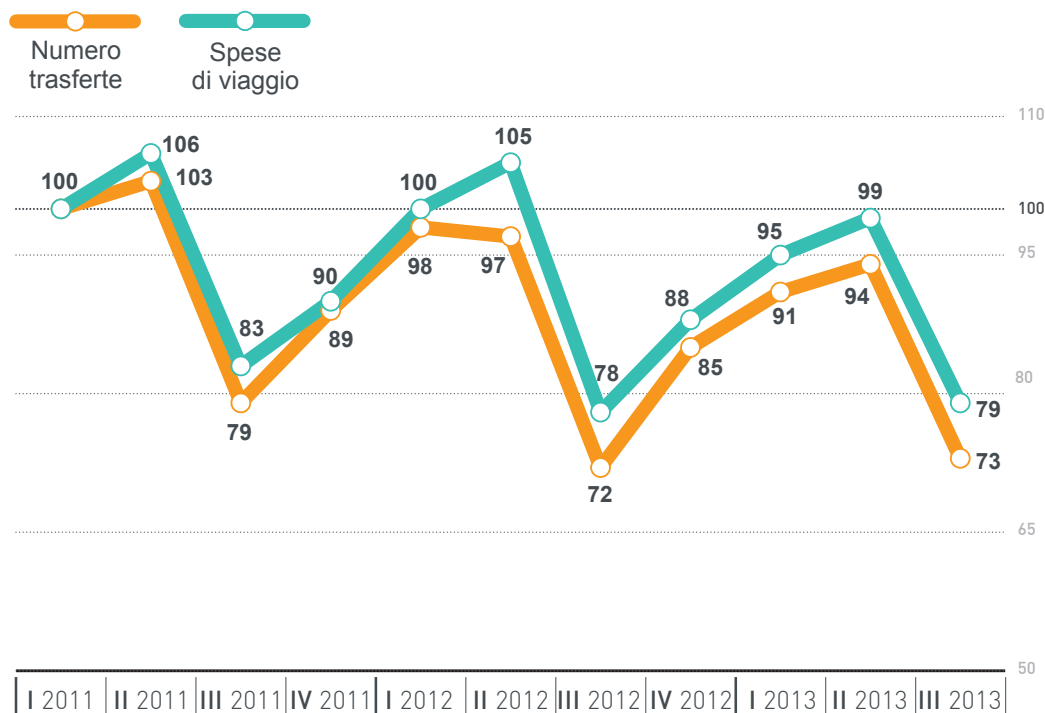
VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE

FOCUS ON AIR



ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO AEREE

Numero indice base 1 Trim. 2011

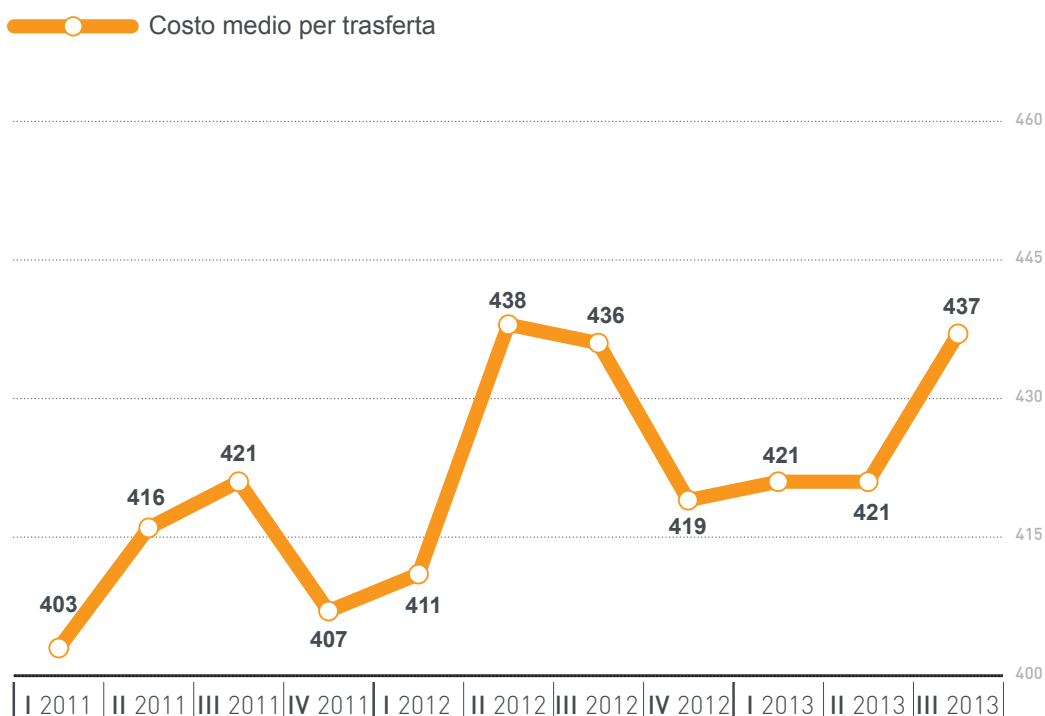


Nel triennio 2011 - 2013 il numero di trasferite e le spese di viaggio sono diminuite, trimestre su trimestre.

Prendendo in considerazione l'ultimo triennio, il numero di trasferite e le spese di viaggio per il trasporto aereo sono diminuite rispettivamente di 8 punti percentuali le prime e di 5 le seconde.

COSTO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO

(Euro)



Nel 2011 si interrompe un trend in discesa, che ha coinvolto gli anni dal 2006 al 2010.

Decisivo è stato l'aumento del peso delle trasferite intercontinentali, dovuto anche ad un incremento del prezzo del petrolio, che conseguentemente si ripercuote sul prezzo del biglietto aereo.

Al 3° Trim. 2013 il costo è superiore di solo 1€ rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Se si considera, invece il triennio 2011-2013 il costo medio del biglietto aereo è aumentato di 4 punti.



VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE

FOCUS ON AIR

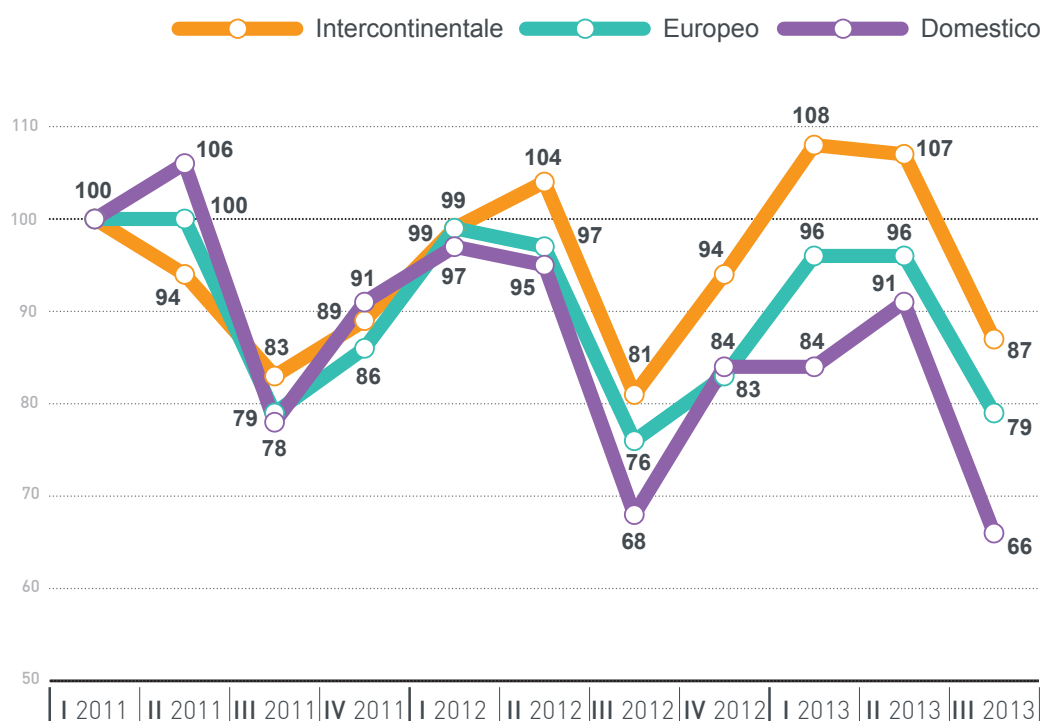
Il numero delle trasferite dal primo al 3° Trim. del 2013 è diminuito nel mercato domestico, a causa della concorrenza con l'Alta Velocità. Si è verificata una crescita nel mercato europeo ed intercontinentale.

Il mercato domestico è diminuito di 3 punti percentuali il 1° Trim. 2013 e di ben 15 punti percentuali rispetto al 2011.

La diminuzione del numero di trasferite non si è verificata nei voli internazionali europei ed intercontinentali, che sono invece cresciuti rispettivamente nel 3° Trim. 2013 di 4 e 7 punti percentuali, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER TIPOLOGIA

Numero indice base 1 Trim. 2011



Le spese di viaggio seguono l'andamento del numero di trasferite.

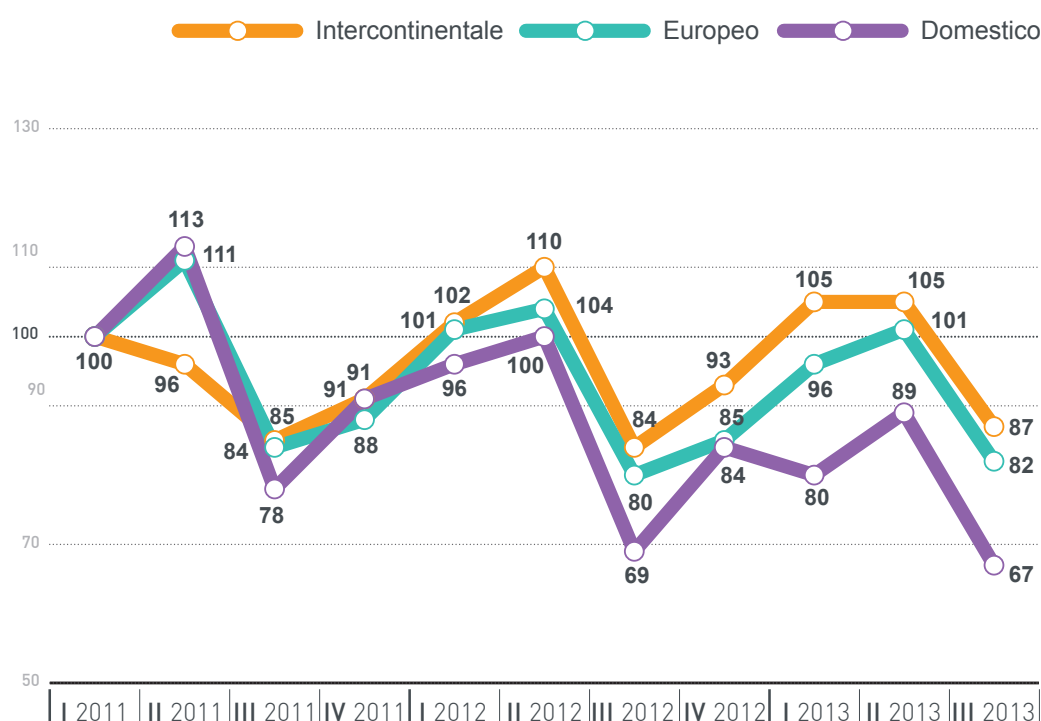
Il mercato italiano ha registrato al 3° Trim. un calo di 3 punti percentuali rispetto al 3° Trim. 2012, mentre diminuisce di ben 14 punti se si considera il triennio 2011-2013.

Il segmento europeo segue due andamenti differenti se si considerano gli ultimi 12 mesi oppure l'ultimo triennio. Nel primo caso, al 30 settembre 2013, ha registrato un aumento di 2,5 punti percentuali, mentre considerando l'arco temporale 2011-2013 le spese di viaggio europee si sono ridotte di 2 punti.

Il segmento intercontinentale, invece, è cresciuto sia nell'ultimo anno che nell'ultimo triennio.

ANDAMENTO DELLE SPESE DI VIAGGIO AEREE PER TIPOLOGIA

Numero indice base 1 Trim. 2011



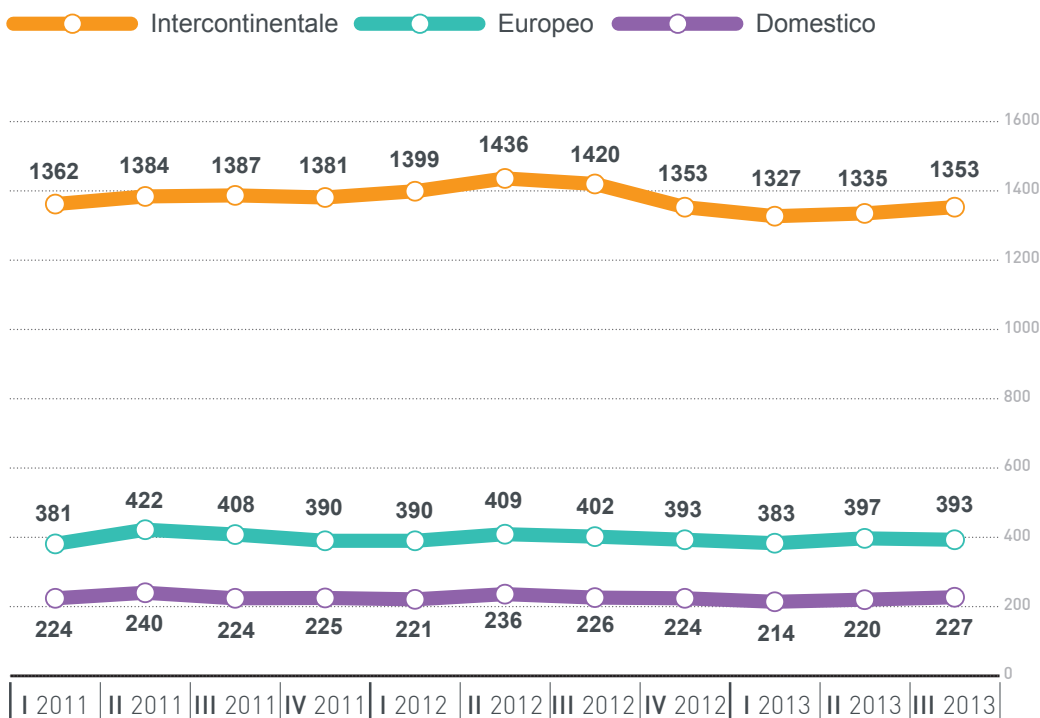
VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE

FOCUS ON AIR



COSTO MEDIO DEL BIGLIETTO PER TIPO DI VIAGGIO

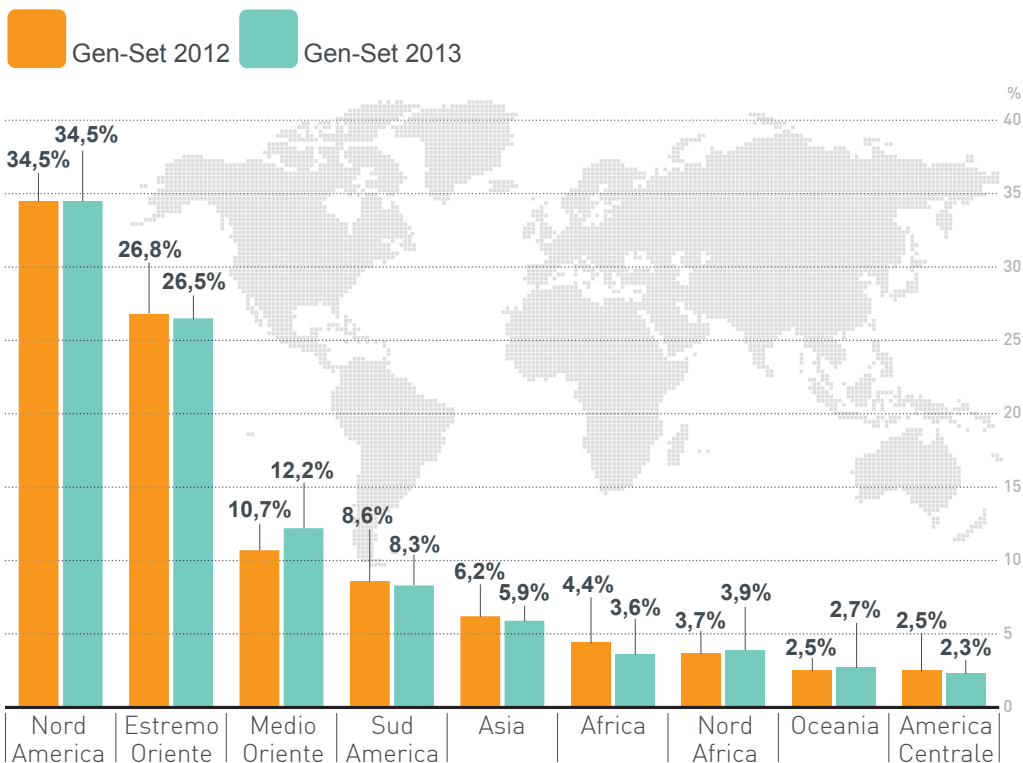
(Euro)



Nel 2013 il costo medio del biglietto ha registrato una riduzione in tutti i segmenti ad eccezione del mercato nazionale, che ha registrato una lieve crescita anche considerando i tre anni precedenti.

Il 3° Trim. 2013 ha evidenziato un costo medio in diminuzione di 5 punti percentuali per i voli intercontinentali, e di 2 punti per quelli europei.

ANDAMENTO DEI VOLUMI DI SPESA TRAFFICO INTERCONTINENTALE



A settembre 2013, poco più di un terzo del traffico intercontinentale vede come principale destinazione il Nord America.

L'Estremo Oriente ha superato un quarto del totale dei volumi di spesa, registrando però un lieve decremento rispetto al 2012.

In crescita, il Medio Oriente, il Nord Africa e L'Oceania.



VIAGGI D'AFFARI: LE SPESE AEREE

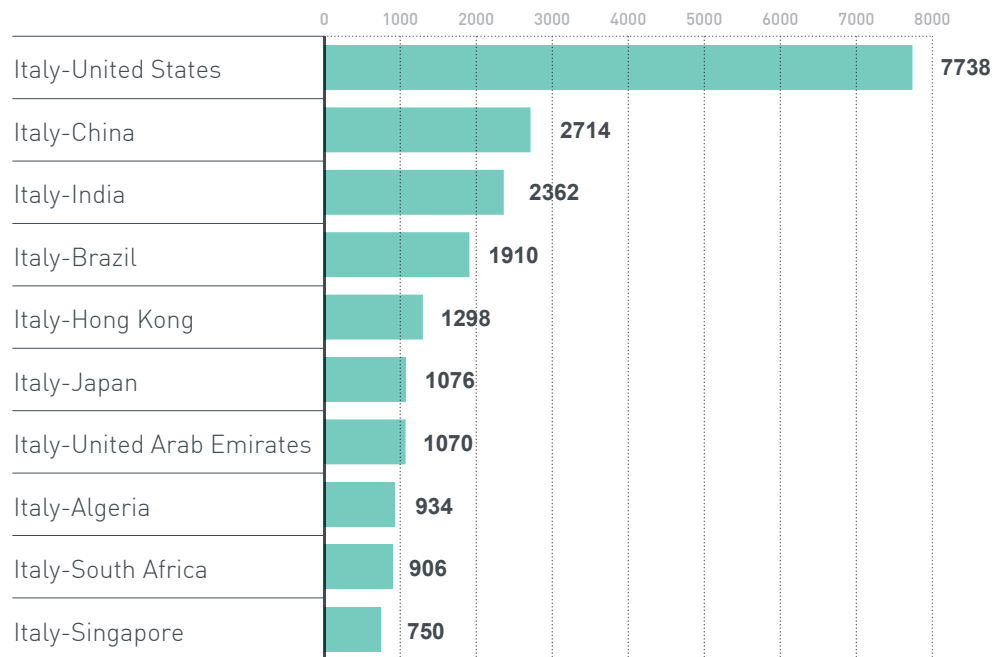
FOCUS ON AIR

Nei primi 9 mesi del 2013, gli Stati Uniti costituiscono la prima destinazione intercontinentale degli itinerari indiretti (via Hub). A considerevole distanza seguono Cina, India e Brasile.

DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI VIA 'HUB'



n° voli



Il grafico mostra i primi 10 Hub preferiti dal campione di riferimento nello stesso periodo.

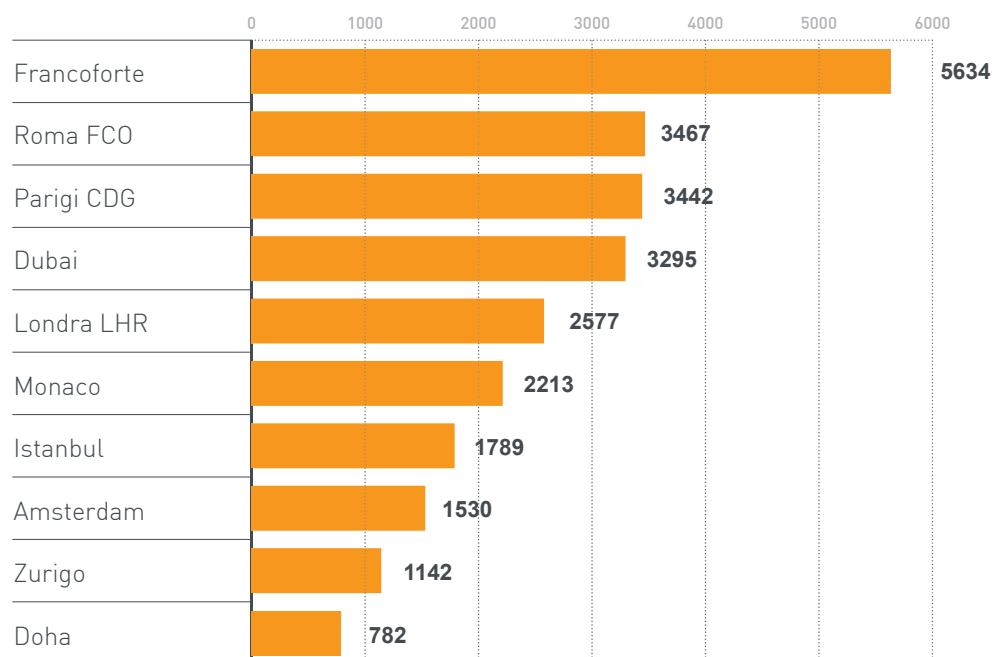
I primi 3 aeroporti di transito preferiti sono Europei: Francoforte, Roma Fiumicino e Parigi CDG. Segue Dubai (traffico d'affari su Asia e Oceania) e Londra Heathrow (soprattutto sul Nord Atlantico).

Sorprendente il posizionamento di Istanbul come aeroporto di transito.

TRAFFICO INTERCONTINENTALE SU ITINERARI INDIRETTI VIA 'HUB'



n° voli





FOCUS ON AIR

PRINCIPALI DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

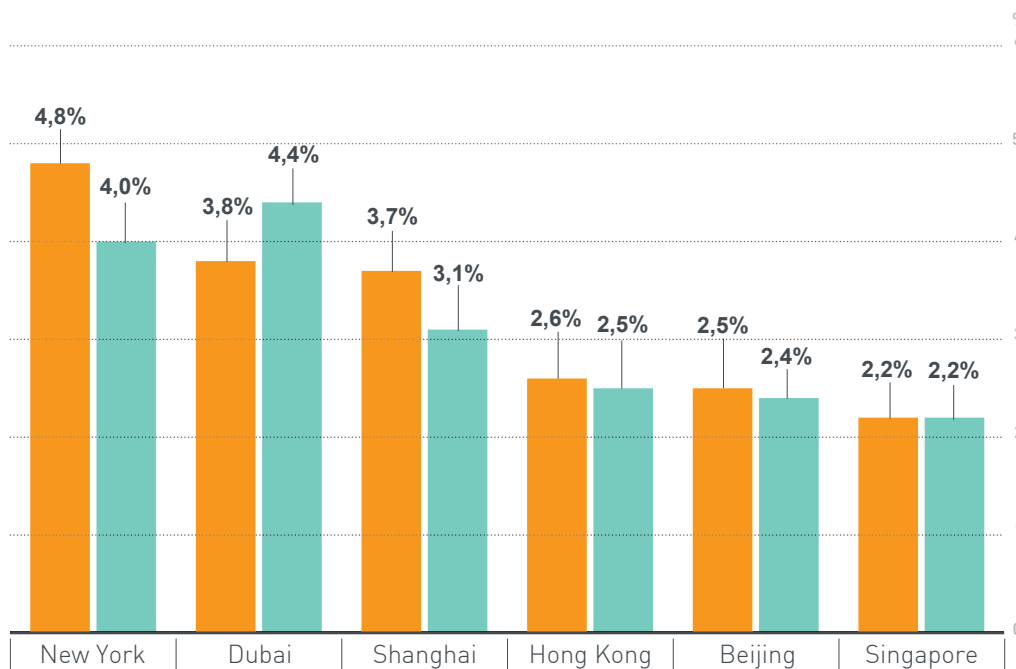
Numero di Biglietti



Gen-Set 2012



Gen-Set 2013



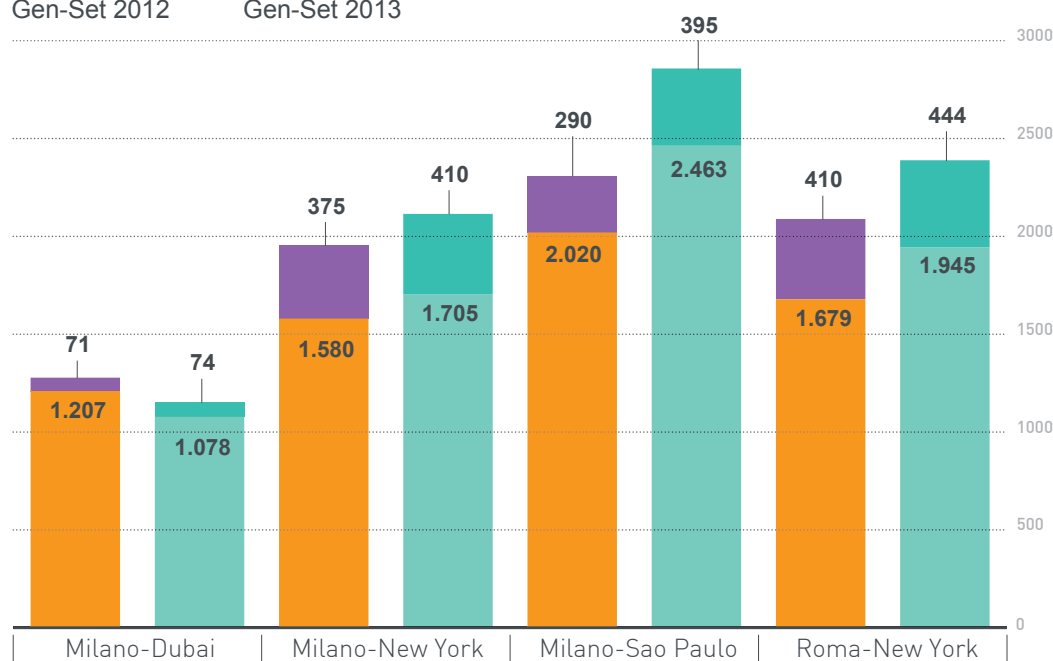
New York è rimasta la città più importante tra le destinazioni intercontinentali nonostante abbia registrato una netta diminuzione rispetto al 2012. Nel 2013 è emersa come destinazione in crescita Dubai, mentre Shanghai, Pechino e Hong Kong hanno registrato una riduzione della propria quota.

DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE INTERCONTINENTALI

(Euro)

Gen-Set 2012

Gen-Set 2013



Il prezzo medio del biglietto per le principali destinazioni intercontinentali è cresciuto per le tratte Milano-San Paolo, Roma-New York e Milano-New York, mentre è diminuito per la tratta Milano-Dubai.



Il peso sempre maggiore del traffico verso la Cina rispetto al traffico intercontinentale totale, rende importante vedere come si sono distribuite le trasferte nella Repubblica Popolare.

Nel 2013 Shanghai è rimasta la prima meta nel Paese Asiatico nonostante abbia diminuito la propria quota di 7 punti percentuali.

Pechino è cresciuta di 4 punti percentuali e lo stesso andamento lo ha evidenziato Hong Kong crescendo di ben 6 punti la propria quota.

DISTRIBUZIONE AEROPORTUALE DEI VIAGGI IN CINA

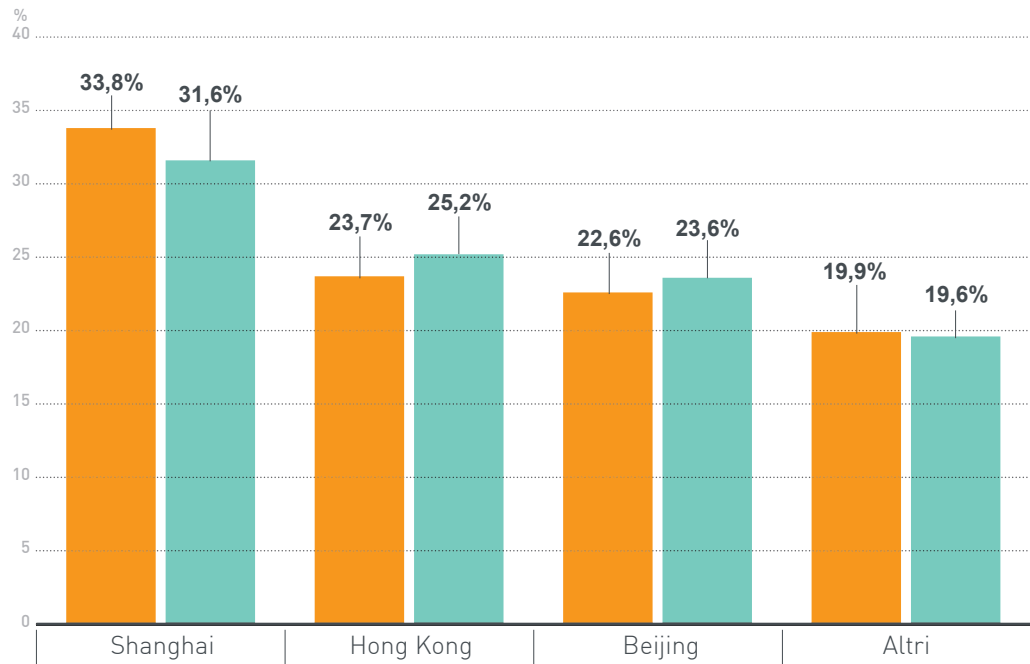
Numero di Biglietti



Gen-Set 2012



Gen-Set 2013



Nei primi nove mesi del 2013 rispetto al 2012, i Paesi appartenenti all'area economica BRIC hanno visto o una riduzione del numero di trasferte, o sono rimaste costanti.

Rispetto al 2012 l'area BRIC è diminuita di 0,5 punti percentuali sul totale dei volumi intercontinentali, riducendo la sua quota di circa 8 punti.

India, Cina e Brasile stanno rallentando, mentre la Russia ha consolidato il proprio traffico.

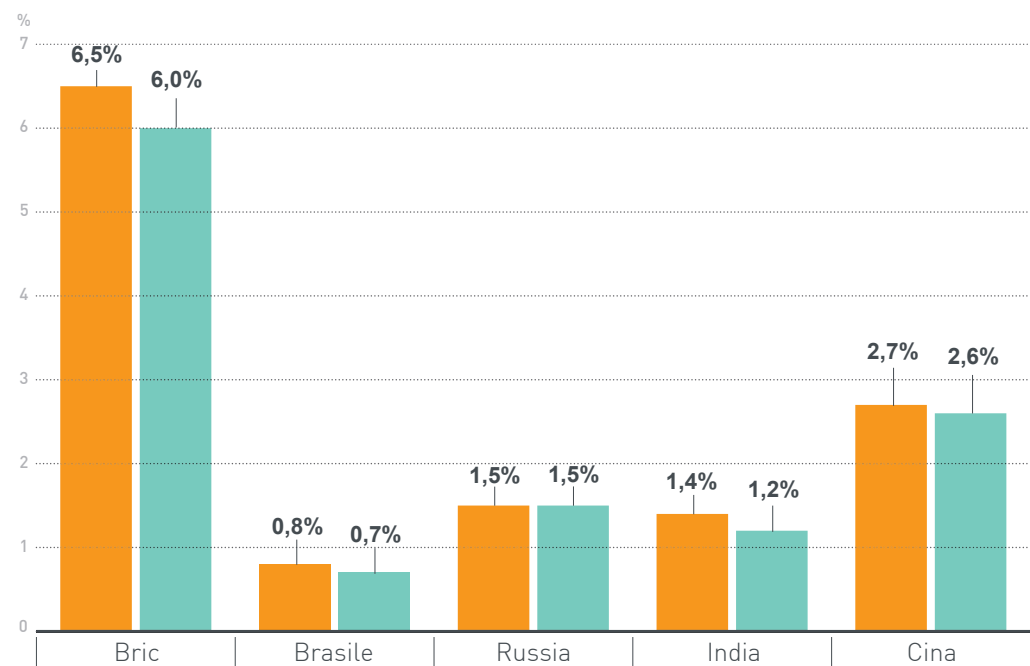
ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: BRIC



Gen-Set 2012



Gen-Set 2013

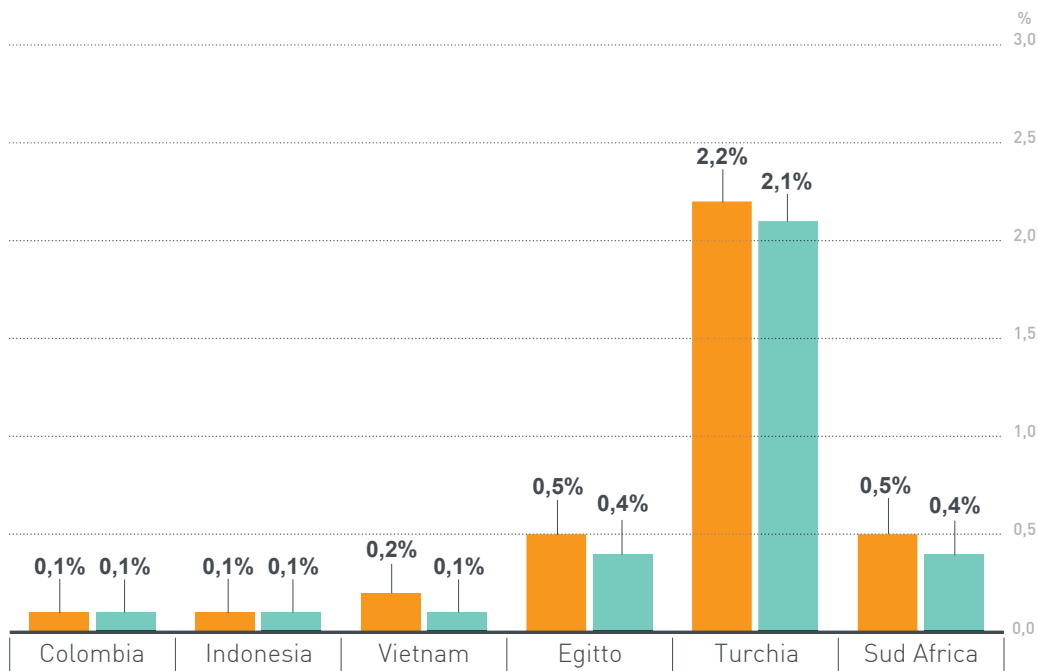




FOCUS ON AIR

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: CIVETS

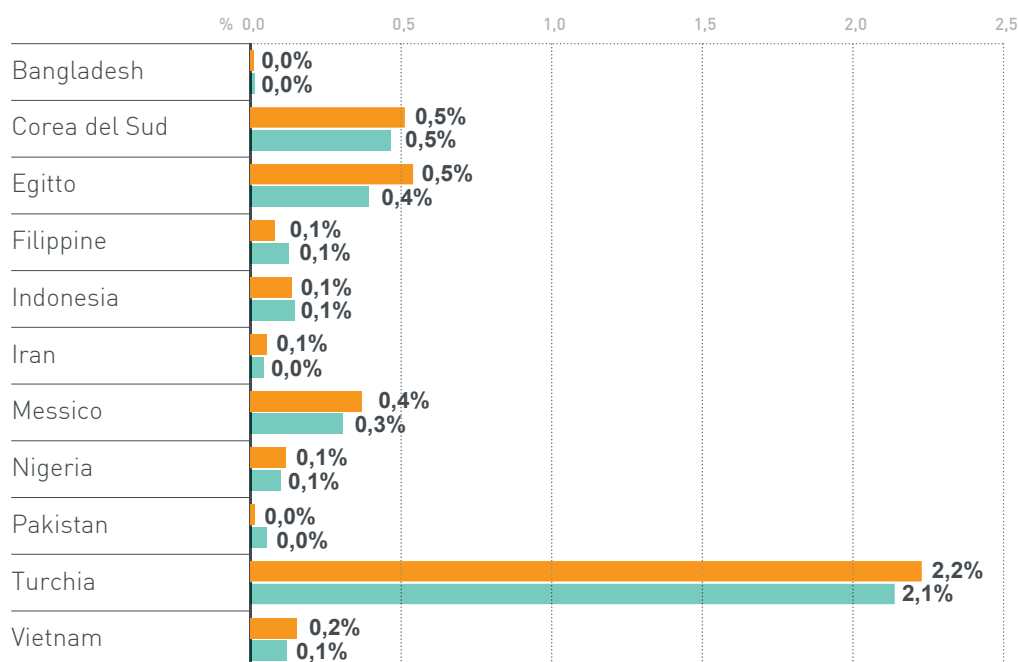
 Gen-Set 2012
  Gen-Set 2013



Anche l'area economica CIVETS considerando gli ultimi nove mesi del 2013, sta contraendo il proprio traffico. Colombia e Indonesia sono stabili, mentre Vietnam, Turchia, Sud Africa ed Egitto sono in netto calo in termini di trasferite.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE AEREE PER AREA ECONOMICA: NEXT-11

 Gen-Set 2012
  Gen-Set 2013



L'unica meta che è emersa nel 2013 all'interno dell'area NEXT - 11 è il Pakistan, crescita dello 0.1% sul totale delle destinazioni intercontinentali. Stabili sono rimasti Bangladesh, Corea Del Sud, Filippine, Indonesia, e Nigeria, mentre sono diminuiti Egitto, Messico, Iran, Turchia, Vietnam e Nigeria.



VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI EUROPEE

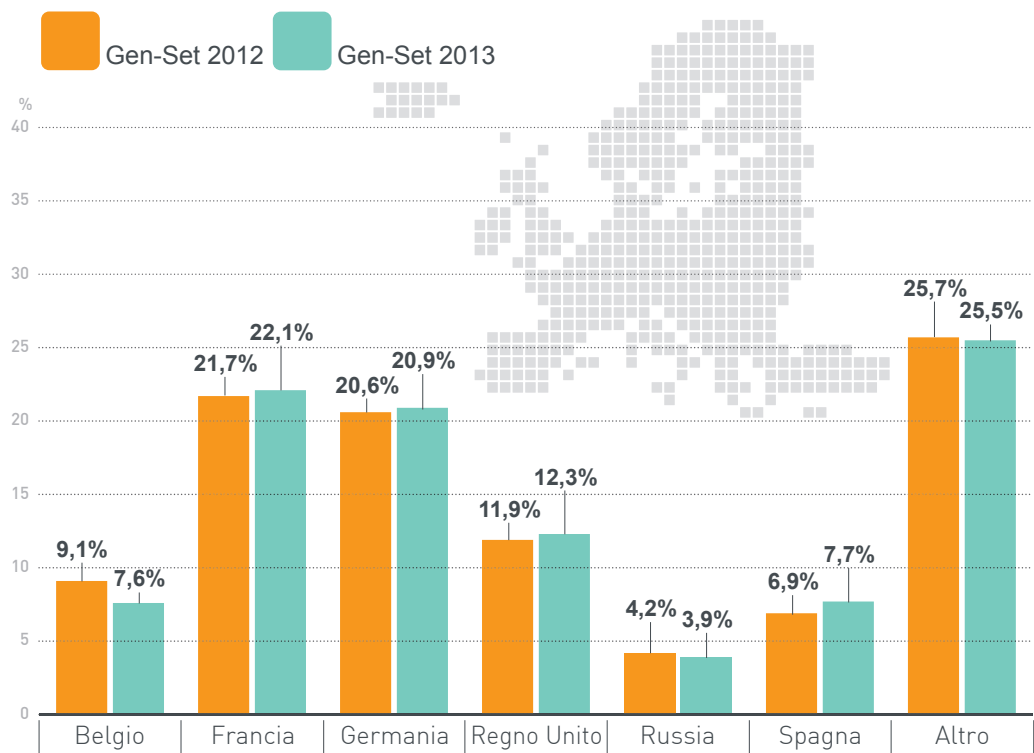
FOCUS ON AIR

Analizzando il mercato europeo, Francia e Germania hanno confermato la loro leadership da un punto di vista economico per l'Italia.

Sia Francia che Germania, hanno registrato un segno positivo al 30 settembre 2013 rispetto al 2012.

Anche Regno Unito e Spagna hanno registrato una crescita consistente dei volumi di spesa, mentre Russia e Belgio hanno nettamente perso quote di mercato.

ANDAMENTO DEI VOLUMI DI SPESA TRAFFICO EUROPEO



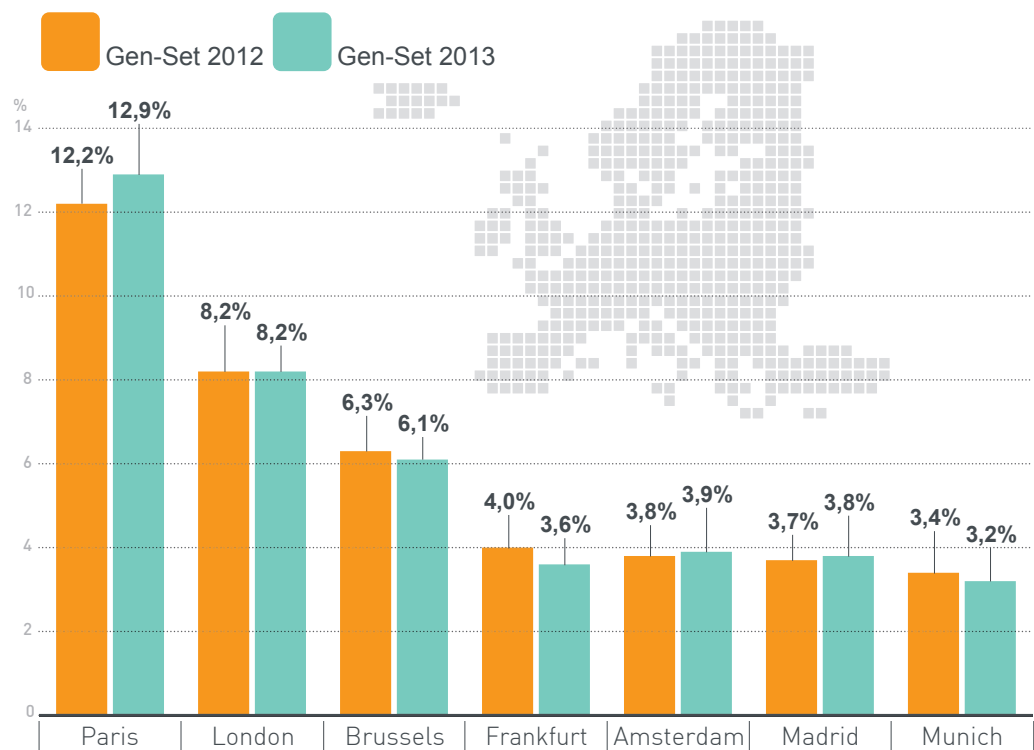
A livello europeo la principale destinazione è rimasta Parigi, con quasi il 13 per cento del totale dei viaggi d'affari effettuati.

Brussels, Francoforte e Monaco hanno perso quote di mercato, mentre Madrid e Amsterdam hanno registrato una crescita del numero di passeggeri. Londra resta stabile.

Si osserva che mentre il mercato francese è essenzialmente posizionato su Parigi, in Germania è presente una maggiore frammentazione delle destinazioni.

PRINCIPALI DESTINAZIONI EUROPEE

Numero di Biglietti



VIAGGI D'AFFARI: LE ROTTE

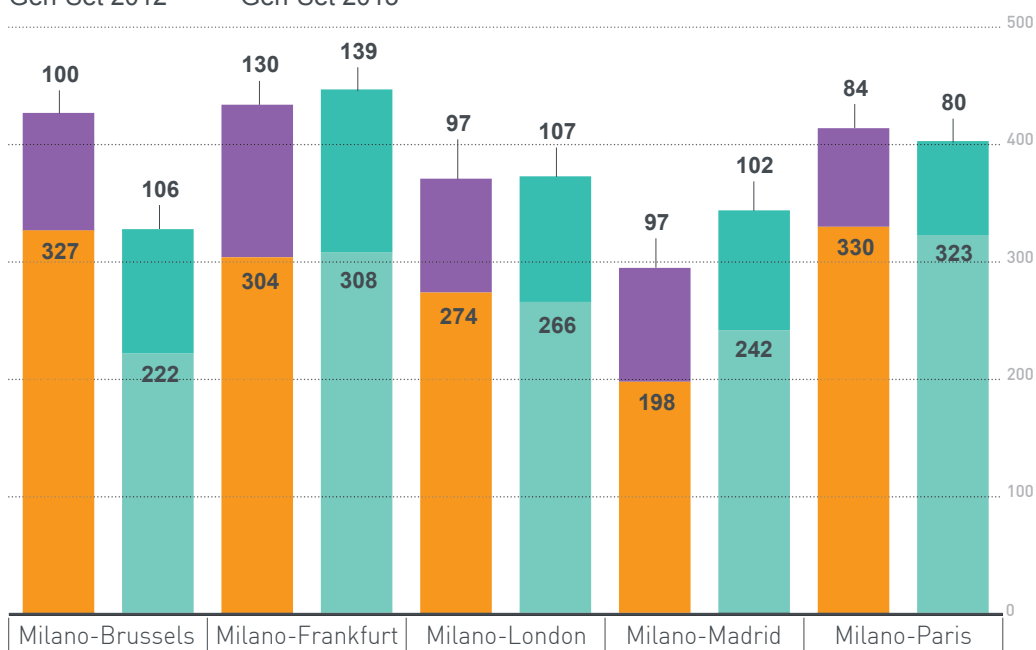
FOCUS ON AIR



DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE EUROPEE (partenze da Milano)

(Euro)

■ Tax Amount Gen-Set 2012
■ Tax Amount Gen-Set 2013



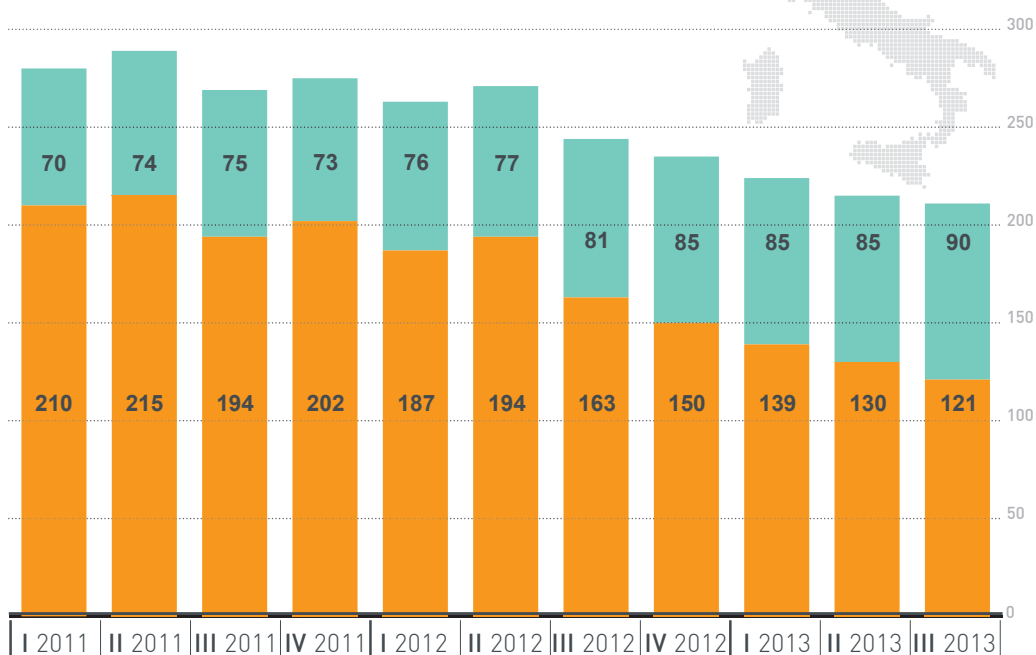
A livello europeo le rotte con partenza da Milano hanno avuto un andamento simile a quelle con partenza dalla capitale.

I voli verso Francoforte e Madrid hanno visto aumentare il prezzo del biglietto, mentre si sono ridotti i prezzi dei biglietti verso Brussels e Parigi. Il peso della tassazione è rimasta costante ad eccezione della tratta verso Brussels e Parigi.

DINAMICA DEL PREZZO MEDIO DEL BIGLIETTO AEREO: ROTTE NAZIONALI

(Euro)

■ Amount
■ Tax



Negli ultimi tre anni, trimestre su trimestre il prezzo medio del biglietto aereo ha presentato un andamento in discesa, a causa dell'accelerazione dei fattori competitivi dell'alta velocità. Ad aumentare però sul prezzo del biglietto il peso della tassazione.



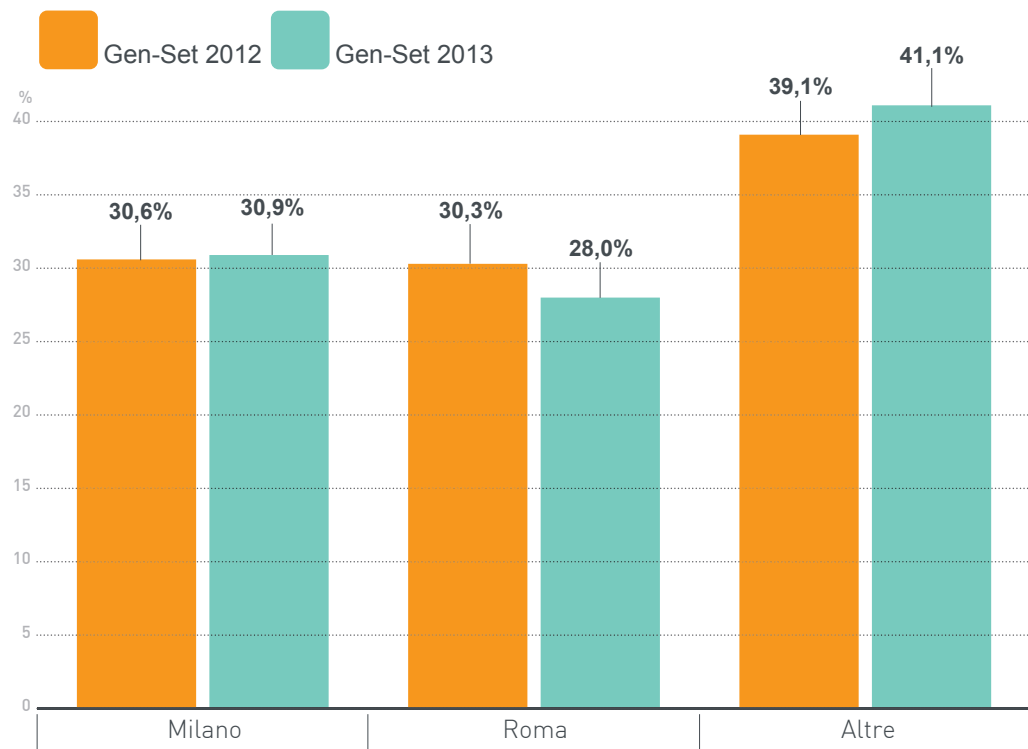
VIAGGI D'AFFARI: LE DESTINAZIONI NAZIONALI

FOCUS ON AIR

Nel segmento nazionale, Milano si conferma la principale destinazione dei viaggiatori d'affari: circa il 31 per cento dei clienti, tra Gennaio e Settembre del 2013, ha favorito gli scali di Linate e Malpensa. Lo scalo romano riduce la propria quota di mercato di oltre 2 punti percentuali, a favore della crescita delle altre destinazioni.

PRINCIPALI DESTINAZIONI NAZIONALI

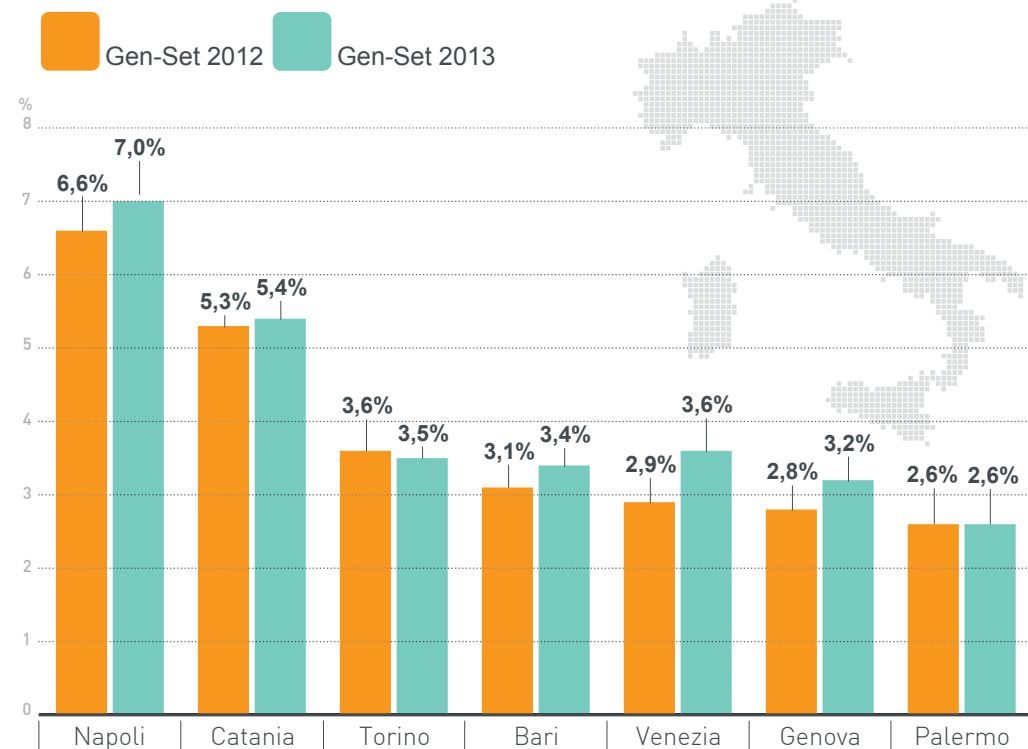
Numero di Biglietti



Lo scalo di Napoli ha registrato un incremento della quota di mercato arrivando al 7 per cento del totale. Catania e Palermo si mantengono stabili, mentre Torino è l'unica destinazione che ha visto una riduzione dei passeggeri. Gli scali di Bari, Venezia e Genova hanno registrato una crescita.

LE ALTRE DESTINAZIONI NAZIONALI

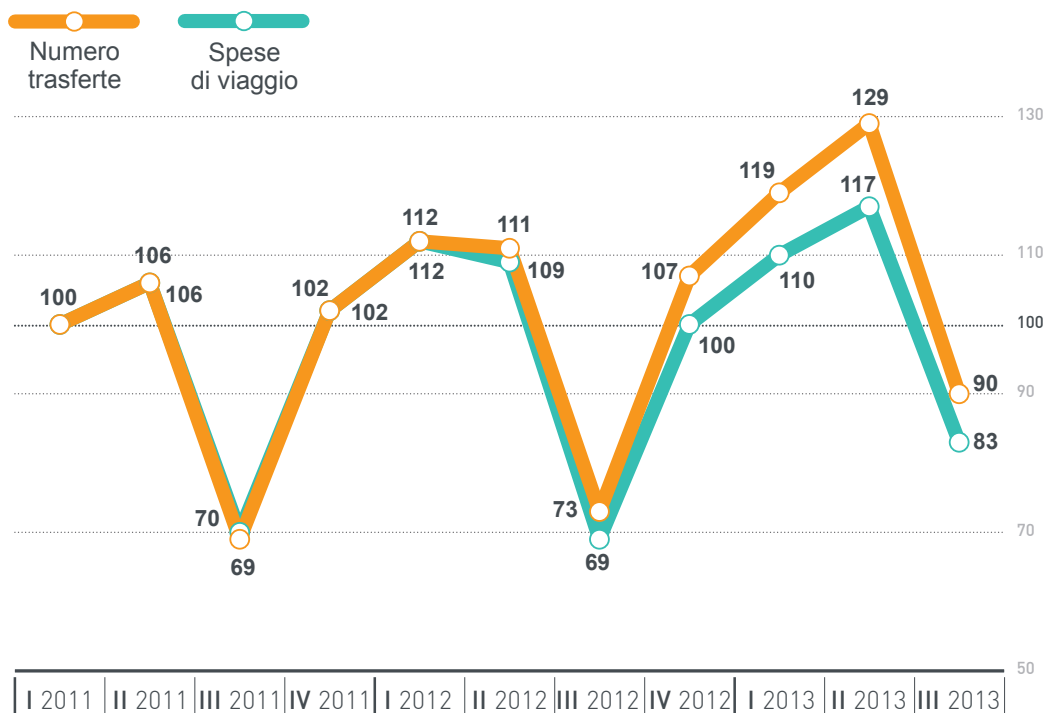
Numero di Biglietti





ANDAMENTO DEL NUMERO DI TRASFERTE E DELLE SPESE DI VIAGGIO FERROVIARIE

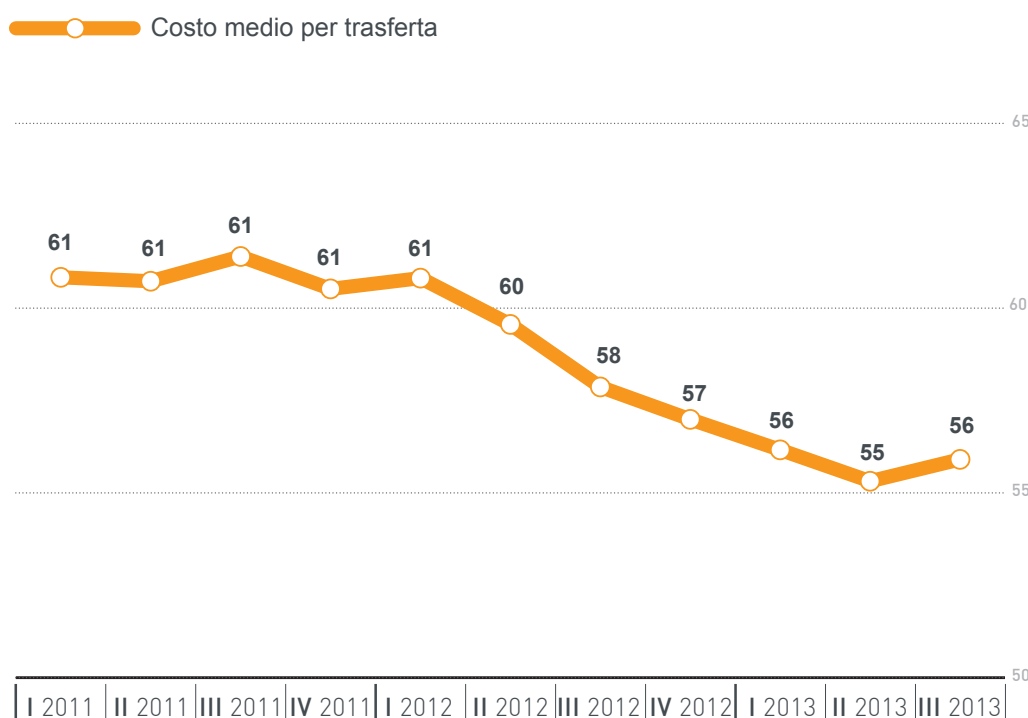
Numero indice base 1 Trim. 2011



Considerando l'arco temporale tra il 3° Trim. 2013 e il 3° Trim. 2012 sia le spese che il numero di trasferte ferroviarie sono aumentate vertiginosamente. Nel primo caso di 20 punti percentuali e nel secondo di 23. Anche considerando il triennio 2011-2013 l'andamento delle spese di viaggio ferroviarie e del numero di trasferte è in netta crescita, rispettivamente di più 18,5 punti percentuali e di 30. L'aumento dell'offerta dovuto all'entrata della concorrenza ha permesso al mercato di crescere in maniera importante.

COSTO MEDIO DEL BIGLIETTO FERROVIARIO

(Euro)



Il costo medio del biglietto ferroviario è rimasto costante fino al primo Trimestre 2012, per diminuire. Il decremento in termini percentuali è di meno 8 punti, considerando il 3° Trim. 2013 e il 3° Trim. 2011. Questa tendenza dimostra l'effetto della concorrenza portata dall'entrata nel mercato italiano di NTV.



VIAGGI D'AFFARI: LA SPESA FERROVIARIA

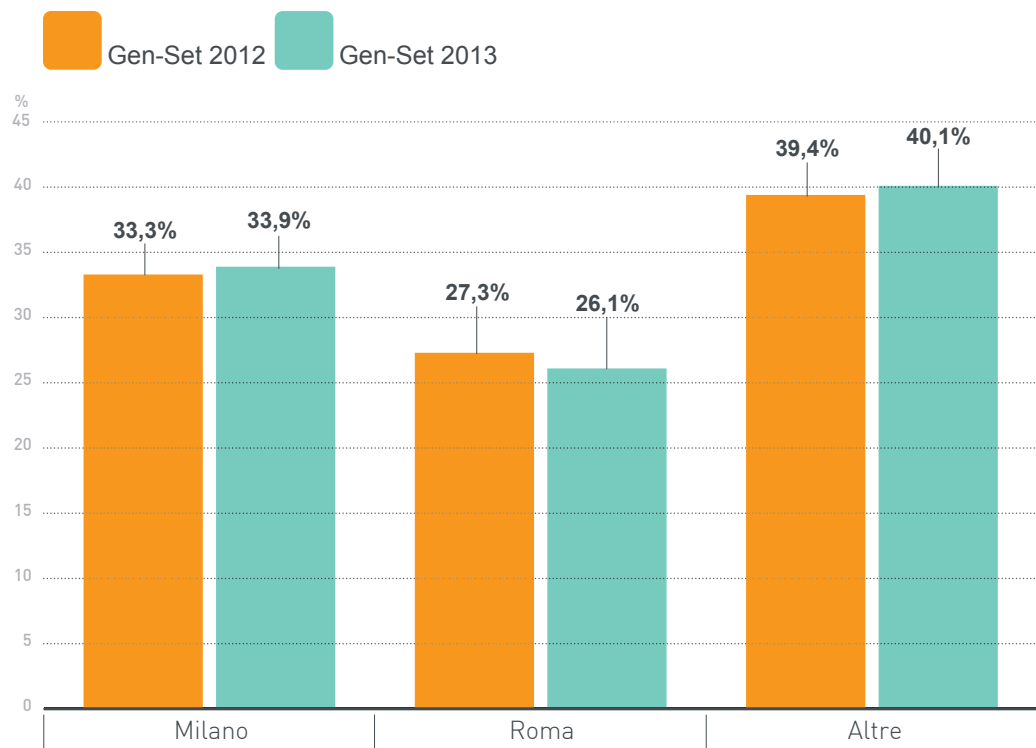
FOCUS ON RAIL

La stazione di Milano nel 2013 ha visto lievemente aumentare il numero di viaggiatori, rimanendo la principale destinazione di chi viaggia per affari. Roma riduce la propria quota di mercato rispetto all'anno precedente, a favore delle altre destinazioni che sono lievemente cresciute.

Tra le "Altre", le destinazioni principali restano quelle sulla tratta che percorre l'alta velocità come Torino, Bologna, Firenze e Napoli.

PRINCIPALI DESTINAZIONI FERROVIARIE NAZIONALI

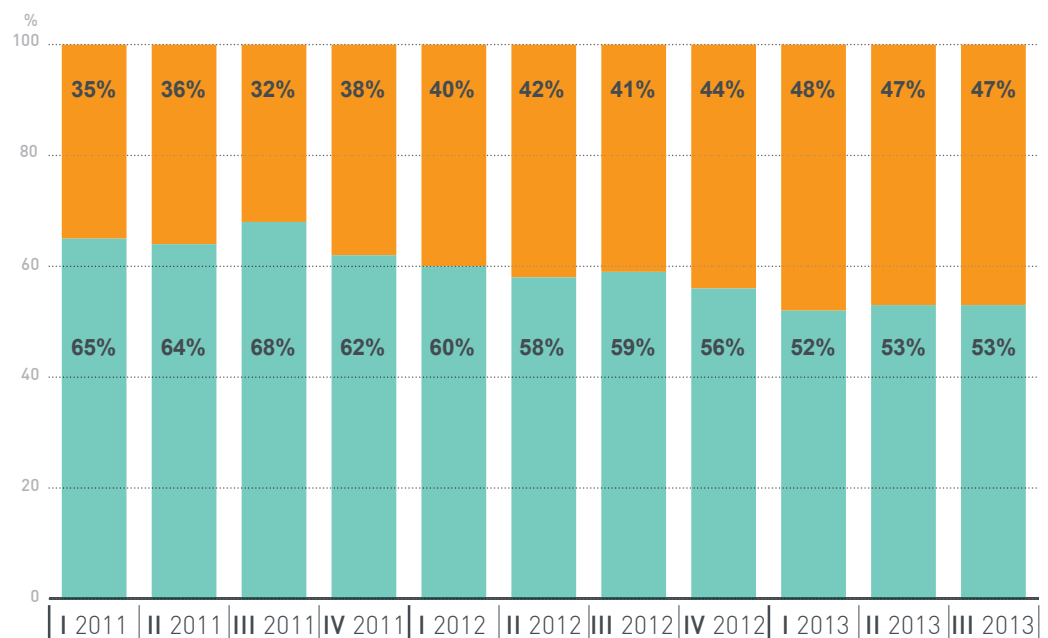
Numero di Biglietti



La riduzione del tempo di viaggio tra Roma e Milano ha cambiato le abitudini di chi viaggia per affari.

Tra le due città, il mezzo preferito è rimasto l'aereo, ma l'alta velocità ha ormai conquistato il 47 per cento della quota di mercato. La crescita è di ben 14 punti percentuali nell'arco di soli due anni e dimostra un cambio importante delle abitudini di viaggio.

MILANO - ROMA MERCATO BUSINESS QUOTA DI MERCATO TRENO / AEREO

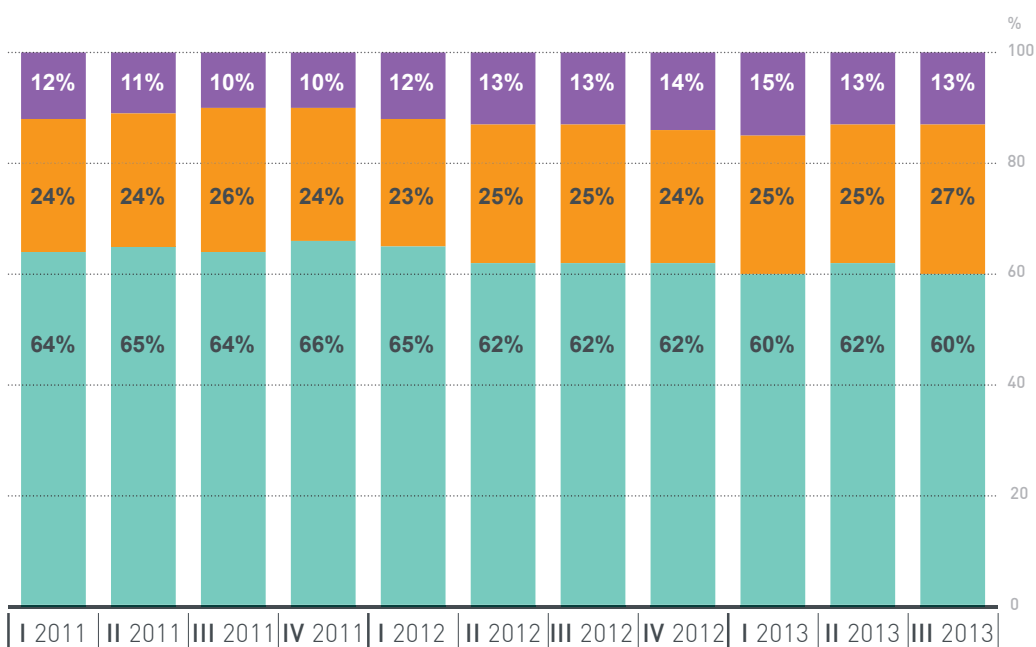




FOCUS ON HOTEL

RIPARTIZIONE DELLE SPESE DI HOTELLERIE

Domestico
 Europeo
 Intercontinentale



L'hôtellerie ha presentato al 3° Trim. 2013, maggiori spese sul territorio nazionale con una percentuale pari a 60.

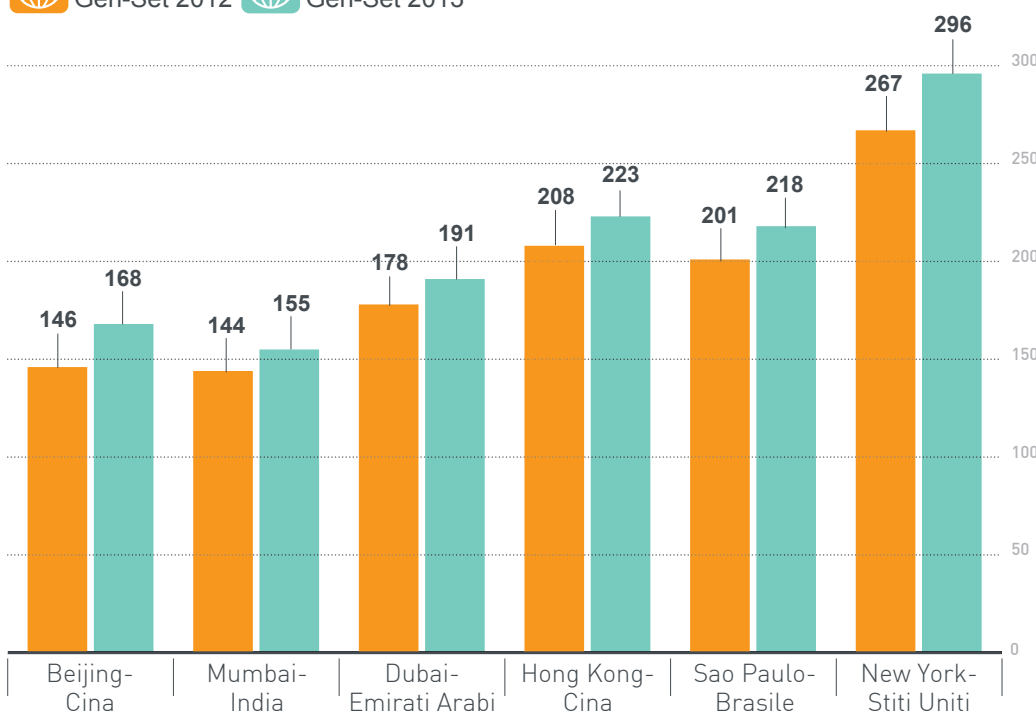
Il segmento europeo ha visto un incremento della sua quota di mercato, in particolar modo nell'ultimo trimestre considerato.

La spesa negli hotel di destinazioni intercontinentali, non ha visto negli ultimi 12 mesi nessun cambiamento nel market share, ma se consideriamo il triennio 2011-2013, il proprio peso è lievemente aumentato.

COSTO MEDIO PER ROOM NIGHT PRINCIPALI DESTINAZIONI INTERCONTINENTALI

(Euro)

Gen-Set 2012
 Gen-Set 2013



Il costo medio per room night nelle principali destinazioni intercontinentali è aumentato per tutte le destinazioni.

New York è la città nella quale ogni pernottamento è costato maggiormente, arrivando a 296€. Mumbai, nonostante l'aumento del costo medio di 8 punti percentuali, ha chiuso al 30 settembre 2013 come la meta più economica.



Nel 2013 il costo medio per room night nelle destinazioni europee è aumentato nelle città ad eccezione di Madrid e Francoforte.

Londra si conferma la città in cui è più caro pernottare (227€ a notte), anche se molto vicina alla città di Parigi (221€ a notte).

La città con il costo medio per room night più basso si riconferma Madrid.

COSTO MEDIO PER ROOM NIGHT PRINCIPALI DESTINAZIONI EUROPEE

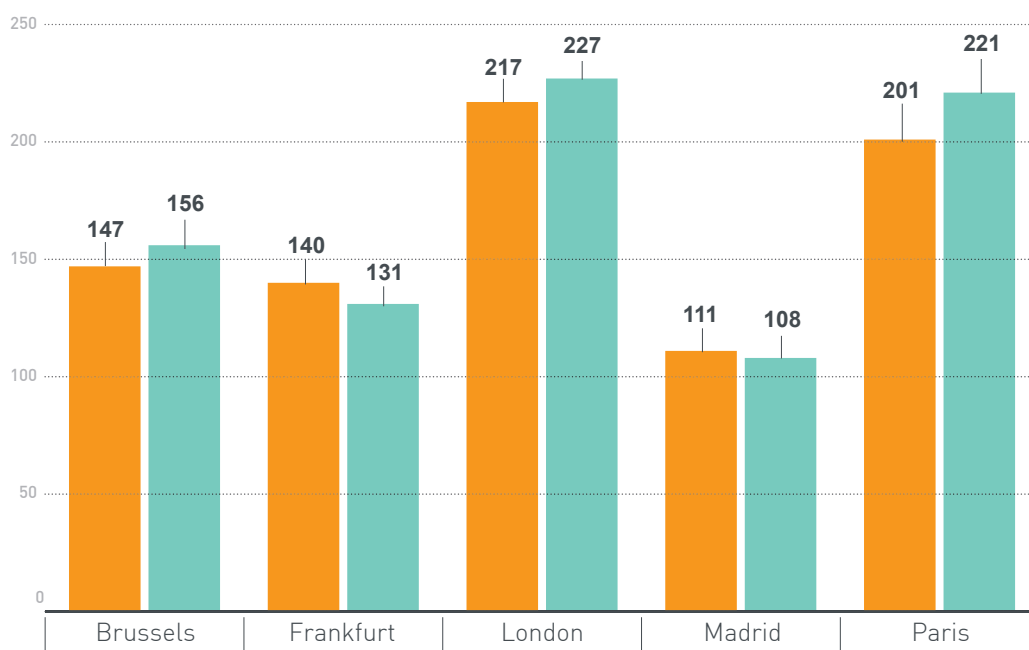
(Euro)



Gen-Set 2012



Gen-Set 2013



Il costo medio per room night nel mercato domestico durante il 2013 è tendenzialmente stabile per le città di Genova, Napoli e Milano, mentre è cresciuto per le altre destinazioni.

Roma ha registrato la variazione di prezzo più consistente, con 13 punti percentuali in più.

COSTO MEDIO PER ROOM NIGHT PRINCIPALI DESTINAZIONI NAZIONALI

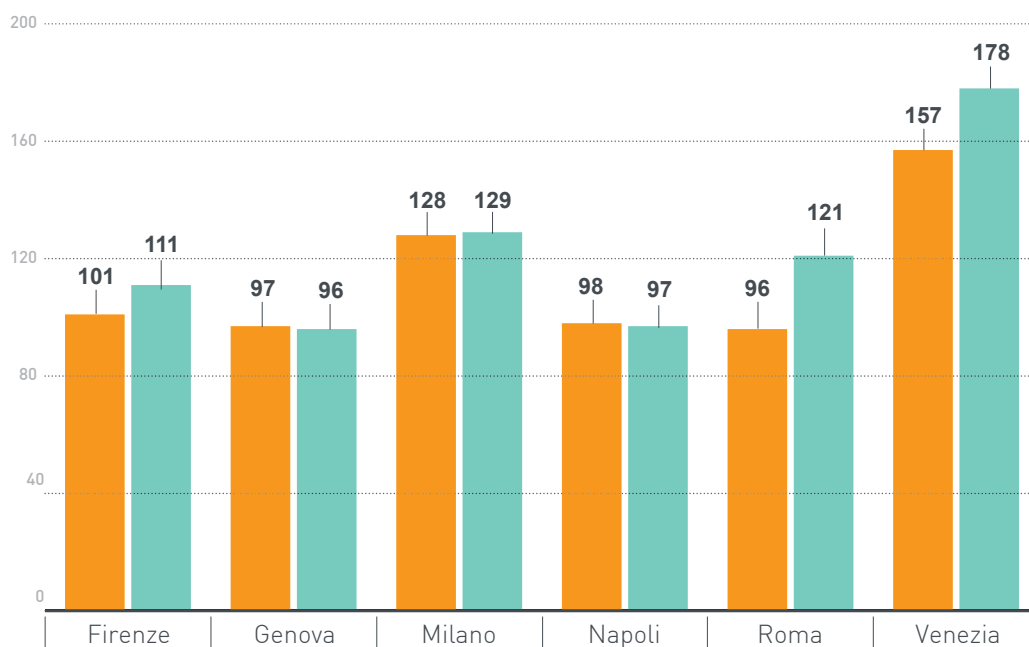
(Euro)



Gen-Set 2012



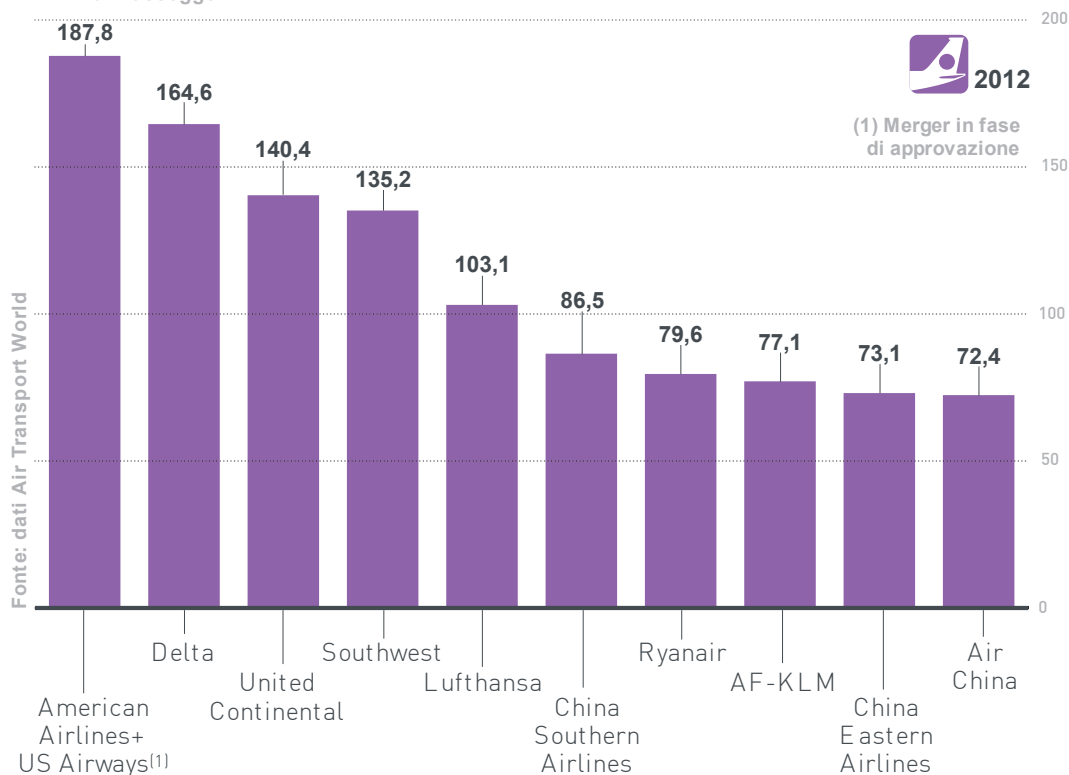
Gen-Set 2013





RANKING COMPAGNIE AEREE MONDIALI

Mln di Passeggeri



La fusione tra American Airlines e US Airways potrebbe portare al più grande operatore mondiale con oltre 180 milioni di passeggeri. Tale merger è tuttavia in bilico a causa della posizione dominante che potrebbe avere in alcuni scali americani. Se tale fusione non venisse approvata, Delta rimarrebbe il primo operatore per numero di passeggeri, seguita da United Continental. Il primo operatore europeo rimane Lufthansa, mentre nelle prime dieci posizioni ben tre operatori arrivano dalla Cina, mostrando l'importanza di tale mercato.

COMPAGNIE AEREE EUROPEE

Mln di Passeggeri



La fusione tra Vueling e il gruppo IAG* ha portato l'operatore ad essere il quarto in Europa per numero di passeggeri trasportati. La crescita tramite acquisizioni è quella che ha permesso a Lufthansa di divenire il primo vettore europeo, davanti a Ryanair ed Air France. Gli operatori low cost, Ryanair ed Easyjet sono quelli che hanno conosciuto la maggiore crescita interna negli ultimi anni arrivando ad occupare la seconda e la quinta posizione per numero di passeggeri trasportati in Europa.

*IAG: Holding Company di British Airways e Iberia



CONTRIBUTO UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA

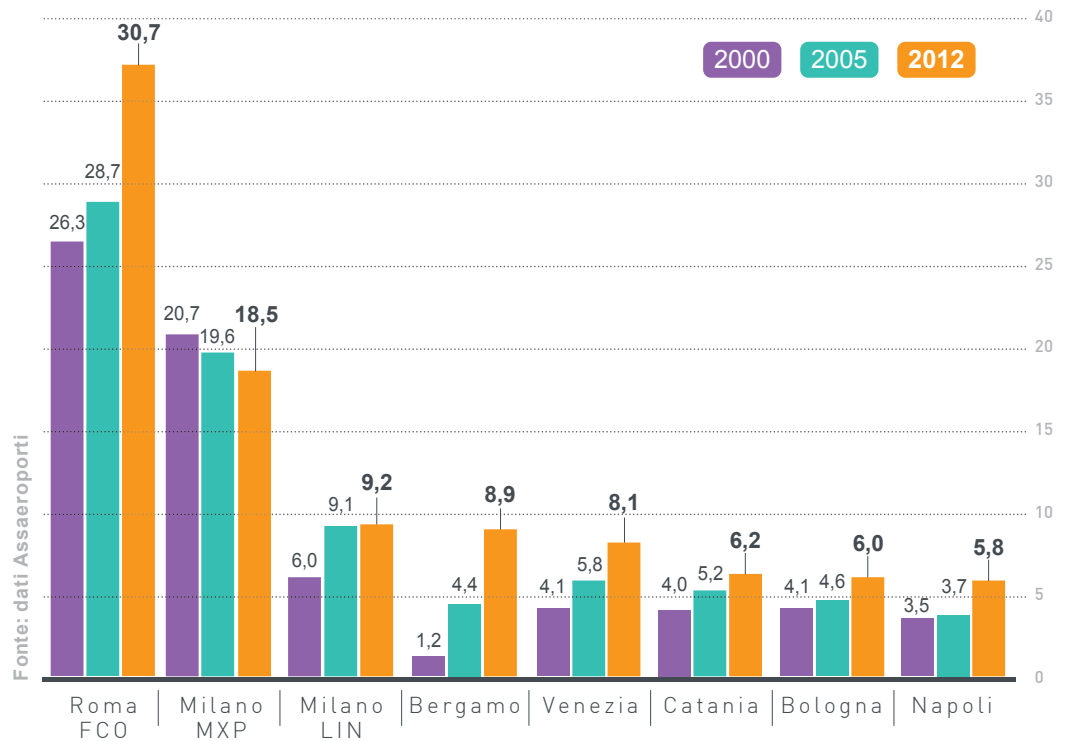
A cura di Ugo Arrigo e Andrea Giuricin

Roma Fiumicino, grazie al riposizionamento dell'hub da parte di Alitalia, ha visto crescere il proprio traffico di oltre 10 milioni di passeggeri negli ultimi 12 anni. Milano Malpensa, invece, ha registrato una decrescita continua che ha portato lo scalo varesino ad avere la metà del traffico dello scalo romano. Milano Linate ha registrato una forte crescita negli ultimi anni, mentre Bergamo è diventato il quarto aeroporto per numero di passeggeri transitati nel 2012 con quasi 9 milioni di passeggeri. Nel complesso nell'area milanese il traffico si è ridistribuito sui diversi aeroporti. L'aeroporto di Venezia ha visto quasi raddoppiare il proprio traffico dall'inizio del secolo e nel complesso tutti i maggiori aeroporti hanno conosciuto una forte crescita.

La struttura di hub di Roma Fiumicino si denota dalla forte presenza di traffico domestico che serve ad alimentare lo scalo e i voli a lunga percorrenza. Milano Malpensa invece non ha un feederaggio e si trova a soffrire della mancanza di un hub carrier che possa sviluppare lo scalo. Milano Linate è invece l'unico grande aeroporto, insieme allo scalo di Catania, che ha una prevalenza del traffico domestico su quello internazionale. Bergamo rimane leader per quanto riguarda il traffico point to point essendo un aeroporto con vocazione low cost.

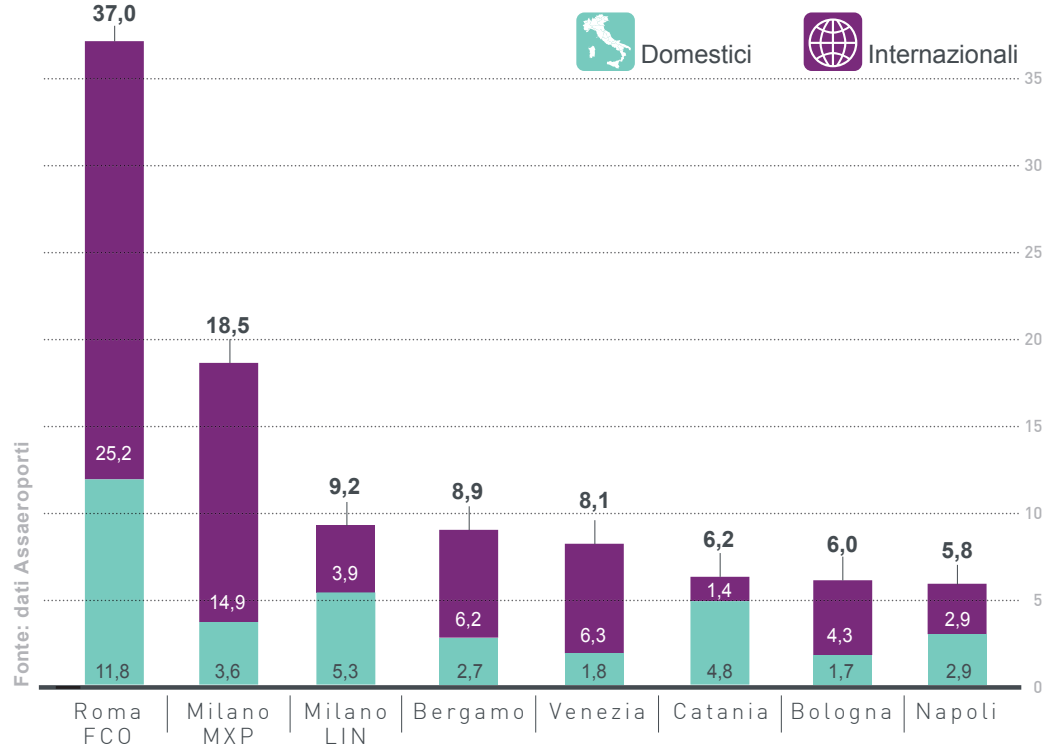
LO SVILUPPO DEGLI AEROPORTI ITALIANI

Milioni di passeggeri annui



PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI

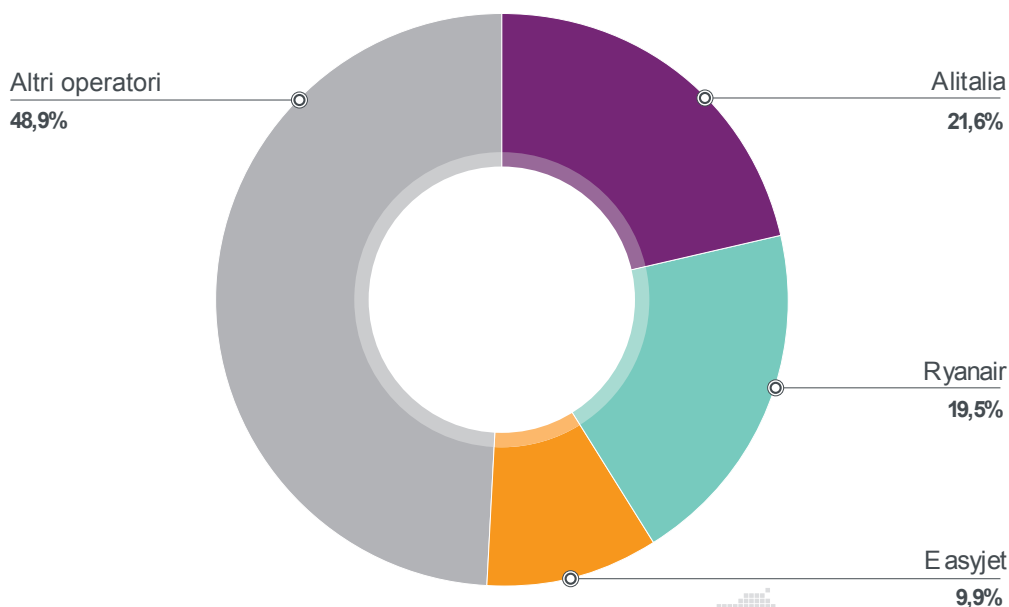
Per numero di passeggeri nel 2012





MERCATO AEREO ITALIANO NEL 2012

Passeggeri = 116,9mln

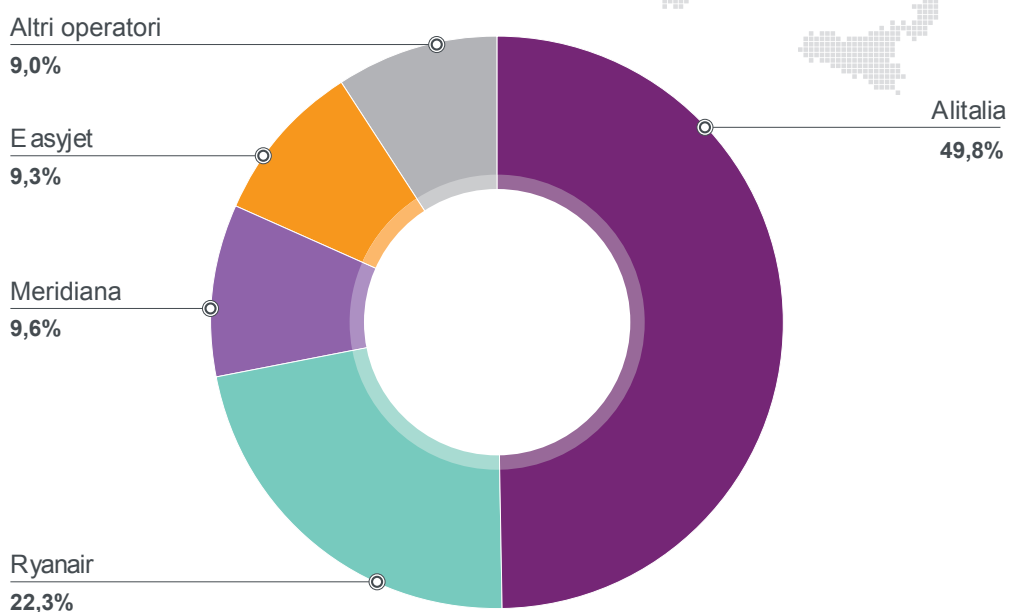


Fonte: Enac

Alitalia rimane leader del mercato italiano con il 21,6 per cento della quota di mercato, circa due punti superiore a quella della low cost irlandese Ryanair. Il mercato complessivo è di quasi 117 milioni di passeggeri ed il terzo operatore è Easyjet, che ha conosciuto una forte crescita negli ultimi anni fino ad arrivare al 10 per cento della quota mercato totale. Il resto del mercato è frammentato tra diversi operatori che si spartiscono il 49 per cento restante.

MERCATO AEREO ITALIANO DOMESTICO NEL 2012

Passeggeri = 30,1 mln



Fonte: Enac

A livello di voli domestici, Alitalia è leader con quasi il 50 per cento della quota di mercato. I primi quattro operatori hanno oltre il 90 per cento del mercato, dimostrando la forte concentrazione di questo segmento. Ryanair è in seconda posizione anche in questo caso con circa il 22 per cento della quota di mercato, davanti a Meridiana ed Easyjet che hanno rispettivamente il 9,6 e il 9,3 per cento dei circa 30 milioni di passeggeri italiani.

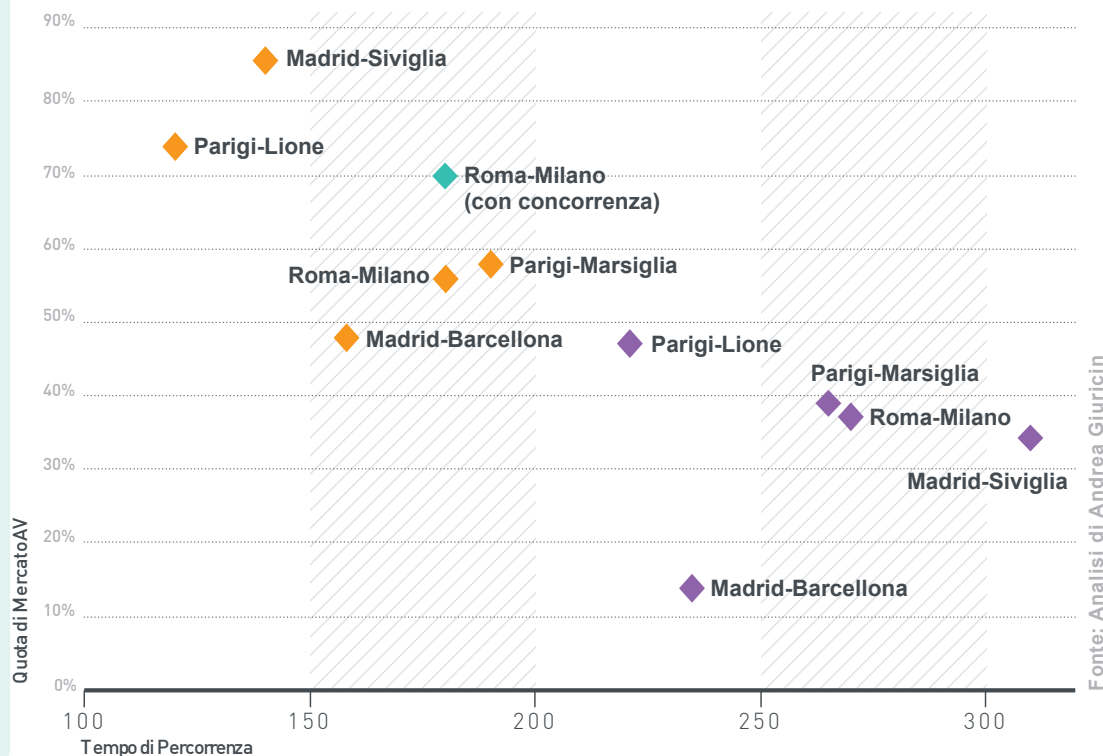


CONTRIBUTO UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA

A cura di Ugo Arrigo e Andrea Giuricin

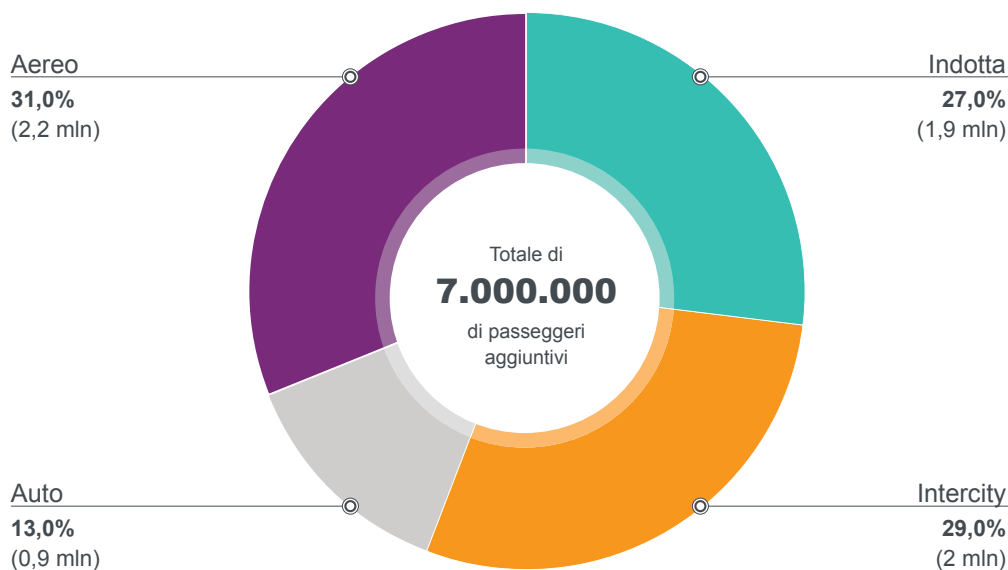
L'entrata dell'alta velocità permette un modal shift verso il treno rispetto alle altre modalità di trasporto. Questo è dovuto principalmente al miglioramento dei tempi di percorrenza. Sotto le tre ore e venti minuti, il treno è più competitivo e nelle principali tratte AV rimane leader del mercato con oltre il 50 per cento della quota di mercato, ad eccezione della Madrid – Barcellona. Nel caso italiano, primo con la concorrenza tra operatori ferroviari, la quota di mercato è cresciuta fino al 70 per cento, senza ulteriori investimenti nell'infrastruttura, ma solo grazie ad un ambiente più competitivo.

QUOTA DI MERCATO ALTA VELOCITÀ E TEMPO DI PERCORRENZA



L'arrivo della concorrenza nell'Alta Velocità ha permesso una crescita del mercato complessivo nel 2012. La domanda aggiuntiva è in parte indotta, vale a dire che è stata creata dalle nuove condizioni di mercato e dall'abbassamento del prezzo medio. Questa nuova domanda è pari a quasi 2 milioni di passeggeri, mentre una cifra simile deriva dallo spostamento dei clienti da servizi intercity verso l'AV. Circa un terzo della domanda si deve al modal shift dall'aereo e il 13 per cento da quello dell'auto.

NUOVA DOMANDA ALTA VELOCITÀ NEL 2012

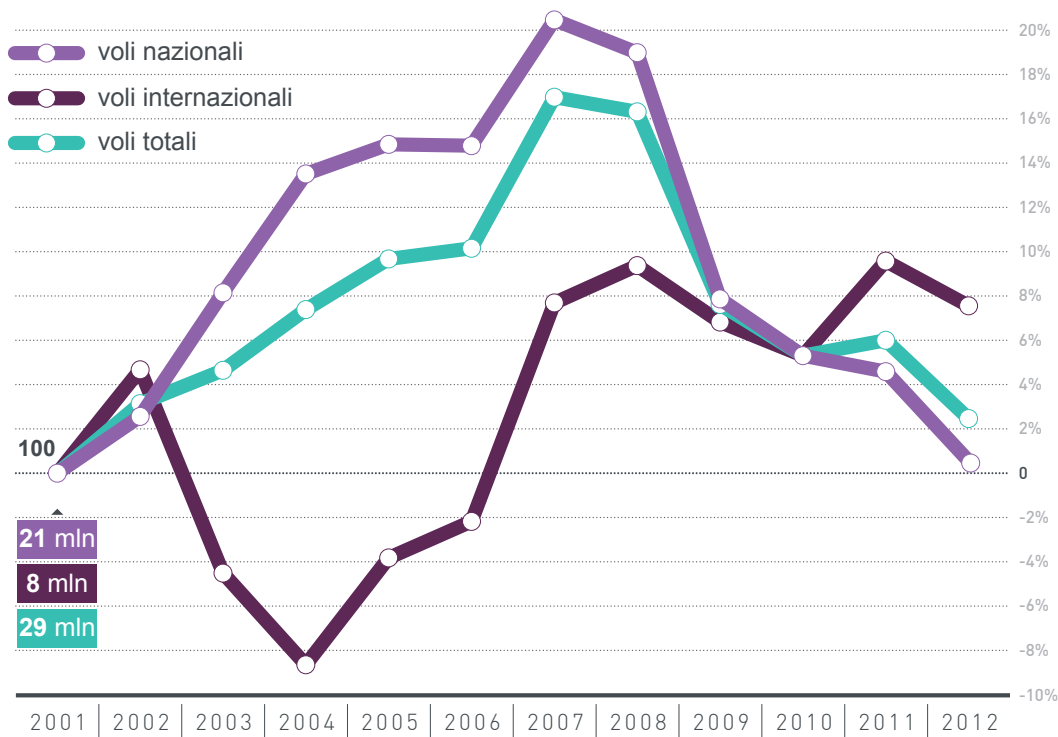




A cura di Andrea Guizzardi - Scuola Superiore Scienze Turistiche di Bologna

VIAGGI D'AFFARI LA DINAMICA ANNUALE

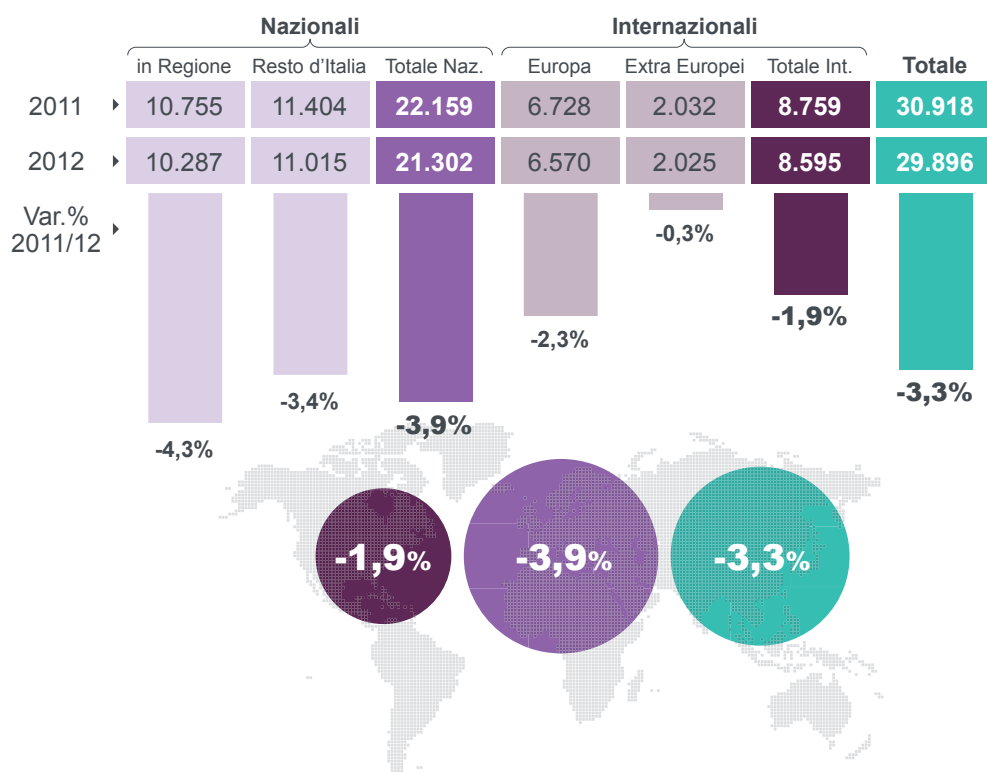
Numero indice base 2001=100



I dati mostrano che il mercato dei viaggi d'affari delle imprese italiane ha perso circa 1,2 milioni di viaggi rispetto al 2011, scendendo a 29,9 milioni di trasferte. La dinamica dei viaggi d'affari anticipa la "crisi" congiunturale. Nell'ambito di un calo generalizzato, il mercato nazionale registra contrazioni più marcate rispetto a quello internazionale.

VIAGGI D'AFFARI PER DESTINAZIONE

Valori assoluti x 1000



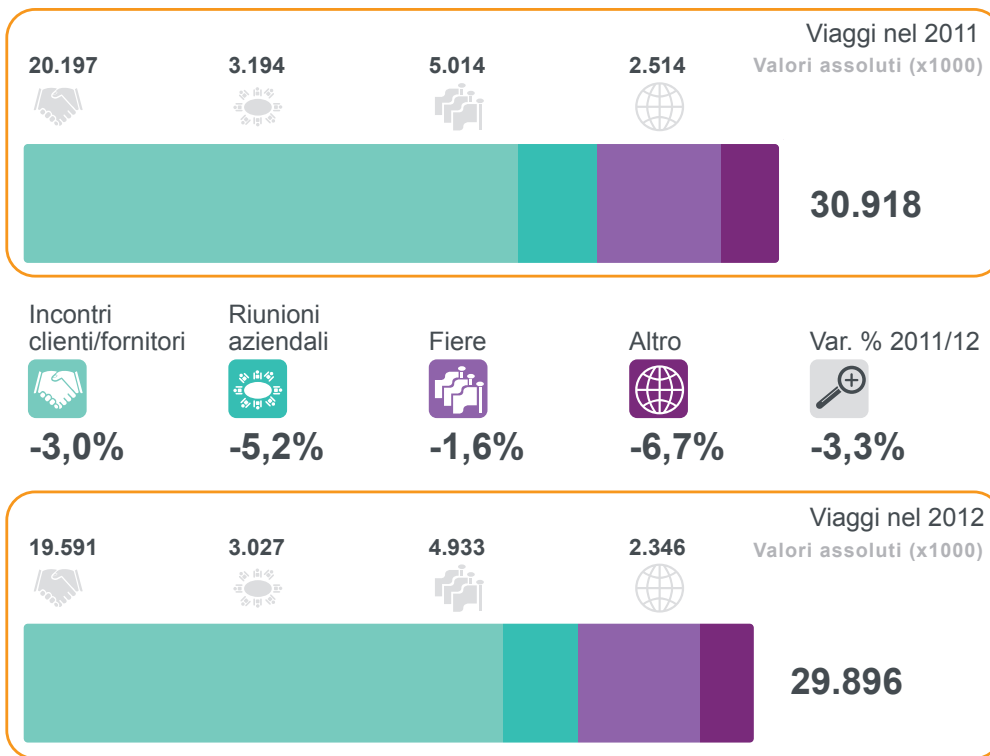
Nel 2012 si è allargato il divario tra la dinamica delle trasferte nazionali ed internazionali. Il mercato domestico ha visto una contrazione di oltre il 4 per cento, mentre i viaggi internazionali una decrescita inferiore al 2 per cento. Le performance estreme, però, si registrano sul mercato regionale e sulla componente intercontinentale che si mantiene positiva (0,3%), nonostante la crescita di 9,3 punti percentuali già registrata nel 2011.



L'analisi per la motivazione del viaggio d'affari mostra un quadro decisamente segmentato: si riducono le trasferte legate alla comunicazione e formazione, mentre si mantengono più stabili, rispetto alla dinamica generale, quelle più direttamente collegate allo sforzo commerciale. Tra queste ultime la miglior performance è registrata dal segmento fieristico, che diminuisce dell'1,6%, mantenendosi forte sui mercati internazionali. Nonostante i viaggi individuali scendano del 3%, rimangono la motivazione principale della trasferta aziendale, con una quota di mercato pari a 65,3%.

VIAGGI D'AFFARI PER MOTIVAZIONE

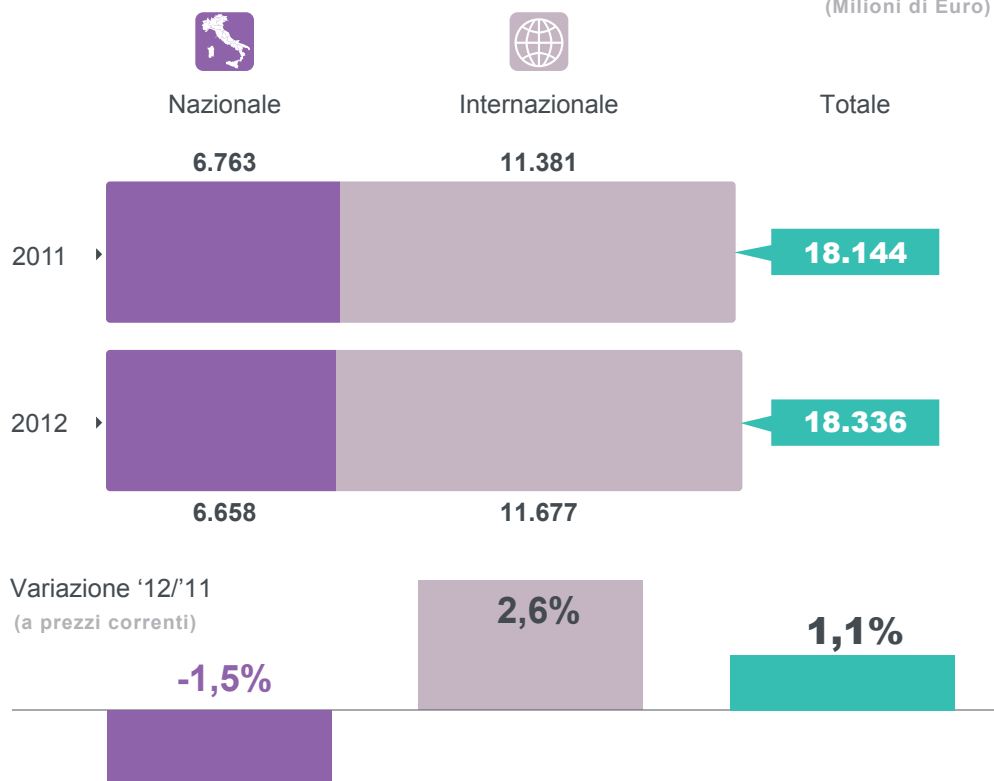
(e variazione percentuale rispetto al 2011)



Nel 2012 la spesa per i viaggi d'affari delle imprese private italiane è salita a quota 18.3 miliardi di euro, in crescita del 1,1% rispetto ai livelli dell'anno precedente. Nel dato sono comprese tutte le spese che le aziende manifatturiere con almeno dieci addetti e di servizi con almeno cinque addetti imputano a bilancio come costo dei viaggi d'affari. In diminuzione del 1.5 punti percentuali la spesa nazionale, mentre la spesa internazionale continua a crescere, aumentando di 2.6 punti percentuali, complice un modesto incremento nei pernottamenti.

VIAGGI D'AFFARI: SPESA PER DESTINAZIONE

(Milioni di Euro)





BIZTRAVEL FORUM 2013

INNOVAZIONE E SOLUZIONI PER LA MOBILITY, GLI EVENTI E IL TURISMO

esserci per fare business insieme



*Roberta Larentis,
Travel Manager | Azienda del Triveneto
e grande passione per i viaggi.*

L'evento della Business Community in Italia per Mobility, Eventi e Turismo.

Area espositiva dedicata ai servizi di Fleet, Travel, Event Management e Digital Solution.
Un ricco programma di Seminari, Workshop, Tavole Rotonde e Forum.
Un'occasione unica per Business, Soluzioni, Strategie, Formazione e Networking.

26-27 Novembre 2013 | Fiera Milano City MiCo

BizTravel Forum è un'iniziativa del Gruppo Uvet e delle Agenzie di Viaggio Partner.

Registri gratuitamente, posti limitati.

www.biztravelforum.it

Global Sponsor

Alitalia



GLOBAL
CORPORATE PAYMENTS

Travelport

AIRFRANCE **KLM** **DELTA**

Content & Media Partner



CORRIERECONOMIA **DIRIGENTE**
IL GIORNALE DI MANAGERITALIA



Solution Partner

Sabre **Travel Network**



segreteria@biztravelforum.it
02/81.838.031 | biztravelforum.it





UVET AMERICAN EXPRESS
GLOBAL BUSINESS TRAVEL

Le precedenti edizioni della **Business Travel Survey** sono disponibili su:



www.uvetamex.com/bts

Per approfondimenti e/o suggerimenti contattare la:
Direzione Marketing & Comunicazione | Uvet American Express.

marketing@uetamex.com

t. +39 02 81838031

www.uvetamex.com