



UVET ANALYTICS 2019

Novembre 2019 FULL VERSION
I DATI PIÙ SIGNIFICATIVI al 30.10.2019

UVET ANALYTICS



EDITORIALE

Luca Patanè

Presidente Gruppo Uvet



Il 2019 vede un bel passo in avanti della nostra pubblicazione che fino all'anno scorso era la Business Travel Survey, l'uscita annuale dedicata agli andamenti del Business Travel in Italia. Oggi diventa Uvet Analytics, con un nuovo abito che tuttavia garantisce continuità con le precedenti edizioni in termini di quantità e qualità dei dati proposti.

Infatti, anche quest'anno i contributi di The European House - Ambrosetti, TRA Consulting e SEA Aeroporti di Milano, forniscono un'occasione unica per riflettere sul contesto in cui il nostro settore si trova ad operare.

Siamo riusciti a dimostrare come i viaggi d'affari sono stati nel tempo fortemente correlati agli andamenti economici e allo stesso tempo diventati un interessante indicatore dello stato di salute del Paese.

Il contesto economico internazionale dell'anno in corso, vive una fase di generale rallentamento, gli Usa hanno una contrazione di 0,5 punti percentuali, l'area Euro paga ancora l'incertezza Brexit e anche la Cina, ha rallentato le proprie previsioni di crescita. Il quadro economico europeo non è privo di preoccupazione per gli economisti, tanto che il passaggio di consegne tra Draghi e la Lagarde ha visto un rilancio del quantitative easing per offrire riparo al rallentamento della crescita dell'Eurozona e alla discesa dell'inflazione. L'Italia continua ad avere un sentiero reso impervio dai vincoli di bilancio e dalla bassa crescita: risente ancora dell'incertezza delle politiche economiche e dell'impatto che sulla crescita potranno avere il Reddito di Cittadinanza e Quota 100, che ad oggi non hanno prodotto un'accettabile crescita del PIL. Problema di non minore impatto sull'economia del Paese per quanto riguarda il panorama industriale è il calo del comparto automotive. La produzione industriale nel mercato automobilistico è infatti scesa del 7,5% nel luglio 2019 rispetto all'anno precedente, e i motivi sono riconducibili al rallentamento della produzione tedesca e all'incerte prospettive future di crescita messe in crisi dalla crescita di produzione di veicoli elettrici. Tutto questo porta al Green New Deal, la nuova priorità d'azione per tutti i Paesi Europei impegnati nei Piani di Energia e Clima. Il 2019 è stato l'anno degli impegni dell'Europa nei confronti del clima e dei suoi condizionamenti ambientali. La **crescita sostenibile ed inclusiva** è al vertice delle priorità del nuovo esecutivo europeo e verrà affrontata con una massiccia dotazione finanziaria. Il Bilancio Europeo, prevede di allocare infatti l'86% delle risorse in politiche finalizzate alla crescita inclusiva e sostenibile.

Tornando ai nostri indicatori e ai risultati del nostro indice, il **tasso di crescita** per il 2019 stimato dall'**Uvet Travel Index** è stimato a **+0,1%**, confermando una previsione in linea con quelle formulate dalla Commissione Europea e dal governo italiano nella Nota di Aggiornamento al DEF. Utilizzando dati previsionali relativi ai viaggi di affari gestiti da Uvet per il 2020 è possibile stimare la **crescita reale 2020 allo 0,5%**. La crescita 2020 dipenderà molto dall'andamento della nostra economia, dai consumi interni e dalle famiglie su cui pesano ancora un carico fiscale non indifferente.

Nella speranza che la nuova veste di Uvet Analytics possa risultare di vostro gradimento, lascio a voi il piacere della scoperta dei risultati delle nostre ricerche e dei nostri dati.

Buona lettura

SOMMARIO

UNA PANORAMICA COMPLETA SUI VIAGGI D'AFFARI <i>Uvet Global Business Travel</i>	04
IL CAMPIONE UVET GLOBAL BUSINESS TRAVEL <i>Uvet Global Business Travel</i>	05
VIAGGIO DA ULISSE A UVET <i>Gruppo Uvet</i>	06
INQUADRAMENTO ECONOMICO E STIME DI CRESCITA 2020 <i>Lo studio TEH-Ambrosetti</i>	12
UVET TRAVEL INDEX <i>Lo studio TEH-Ambrosetti</i>	22
IL TURISMO SOSTENIBILE, QUALI DOMANDE EMERGENTI E QUALI BISOGNI DA SODDISFARE <i>Lo studio TEH-Ambrosetti</i>	24
AFFRONTARE LA SVOLTA DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE: INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI, TECNOLOGICI E DI BUSINESS <i>Lo studio TEH-Ambrosetti</i>	29
SUPERINDICE DEL TURISMO <i>Confiturismo-Confcommercio</i>	34
ANALISI DELLE TENDENZE DEL BUSINESS TRAVEL <i>Uvet Global Business Travel</i>	36
TENDENZE GENERALI DI SPESA <i>Uvet Global Business Travel</i>	38
VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON AIR <i>Uvet Global Business Travel</i>	42
ANALISI AIR EUROPA E MONDO <i>TRA Consulting</i>	44
VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON AIR EUROPA E MONDO <i>Uvet Global Business Travel</i>	46
ANALISI AIR ITALIA <i>TRA Consulting</i>	49
VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON AIR ITALIA <i>Uvet Global Business Travel</i>	51
ANALISI TRAFFICO AEROPORTUALE <i>SEA</i>	52
ANALISI RAIL <i>TRA Consulting</i>	54
VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON RAIL <i>Uvet Global Business Travel</i>	57
VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON HOTEL <i>Uvet Global Business Travel</i>	60

Uvet Global Business Travel ha dato avvio sin dal 2006 alla "Business Travel Survey", un'indagine che mirava 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.

Da quest'anno, il **Gruppo Uvet** ha avviato un nuovo progetto, la "**Uvet Analytics**": una ricerca che mette a disposizione sempre più analisi sia sugli andamenti dei viaggi d'affari sia macroeconomici del sistema paese, e vuole porsi come un'importante fonte di informazioni, puntuali e previsionali, per tutti i responsabili dei viaggi aziendali e agli stessi operatori del mercato.

Questa nuova ricerca offre, infatti, una panoramica completa sul Business Travel e fornisce utili spunti di riflessione del mercato italiano ed estero. Analisi, grafici e benchmark aiutano ad analizzare la situazione attuale di un settore in continuo mutamento, ne fanno meglio comprendere le tendenze evolutive future, e diventano un fondamentale strumento per le decisioni aziendali legate ai viaggi d'affari.

Uvet Analytics si distingue dalle precedenti edizioni della Business Travel Survey per un cambiamento nelle metodologie di analisi partendo dalla natura stessa dei dati presentati.

Innanzitutto, c'è stato un perfezionamento delle tecniche di campionamento e delle misure utilizzate, che hanno permesso di fornire un dato sempre più accurato ai propri lettori. Infatti, le dinamiche del campione di aziende utilizzato nelle analisi non rappresentano l'andamento di Uvet Global Business Travel, in quanto il campione è stato selezionato con l'intento di eliminare l'influenza dell'evoluzione del portafoglio aziendale.

Inoltre, i modelli statistici utilizzati in ambito previsionale sono stati continuamente aggiornati: tutti i forecast sono stati ottenuti tramite una combinazione di tecniche statistiche per le serie storiche (SARIMA, Exponential Smoothing, TBATS, DSHW e Neural Network) e metodologie di judgmental forecasting. Ciò ha permesso di inserire le previsioni dell'ultimo trimestre 2019 in molte delle analisi presenti, al fine di fornire uno sguardo orientato non soltanto al passato ma anche al prossimo futuro dei viaggi d'affari.

Infine, trattandosi di un'edizione annuale, si propongono costantemente confronti con i valori riguardanti gli anni 2017, 2018 e 2019, così da ottenere indicazioni sui trend di spesa delle aziende.



“ Una
panoramica
completa
sui viaggi
d'affari ”

IL CAMPIONE UVET GLOBAL BUSINESS TRAVEL

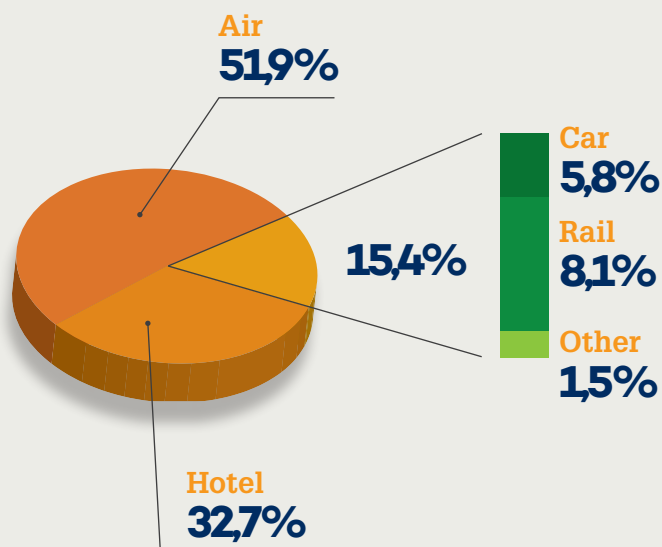
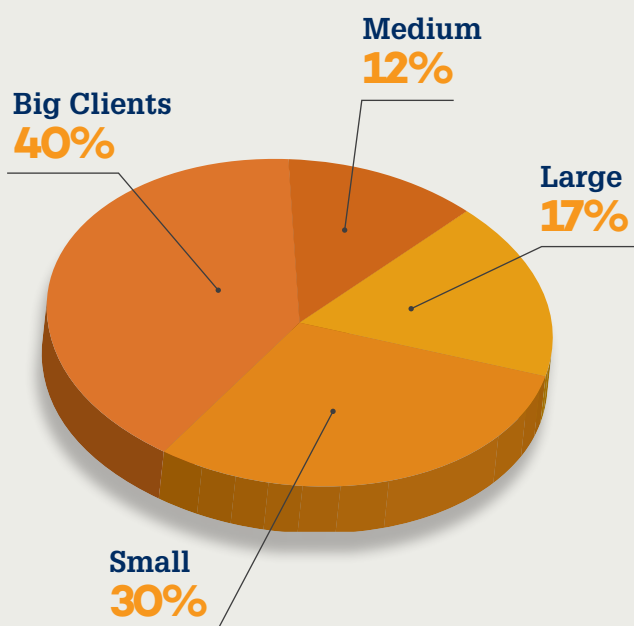
La ricerca è stata condotta sui dati relativi a un campione di oltre 1350 aziende clienti, caratterizzate da una continuità del rapporto nel corso del periodo considerato.

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. Ciò ne fa un paniere ben rappresentativo dell'andamento dei viaggi d'affari in Italia.

Inoltre, sono state considerate sia aziende "local", quelle che hanno sedi e core business prevalentemente in Italia, che "multinational", presenti con proprie strutture in più Paesi del mondo. Complessivamente, circa il 60 per cento delle aziende client ha sede nel Nord Italia, con forte presenza a Milano, Torino, Genova e Bologna, mentre il restante 40 per cento è dislocato nel Centro-Sud, tra cui soprattutto a Roma e Firenze.

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.

Le analisi riguardano tutte le più importanti voci di spesa del Business Travel: biglietteria aerea, biglietteria ferroviaria, hôtellerie e rent a car, aggiornate al terzo trimestre 2019 con forecast al quarto trimestre 2019. In particolare, nell'ultimo anno le spese di viaggio totali provengono per metà dal settore aereo, un terzo è stato speso in soggiorni hotel, mentre l'8 per cento corrisponde alla spesa ferroviaria.





Migrazioni e albori del viaggio

Terminate le grandi migrazioni della preistoria, spostamenti dettati dalla natura per esigenza di sopravvivenza, già nelle culture arcaiche si manifesta un'idea di viaggio: esplorazione e conquista di un territorio non di appartenenza, occasione di scambio di manufatti e prodotti. Con il progredire delle civiltà la tipologia di viaggio si articola e differenzia: via mare, via fiume, su rudimentali mezzi di trasporto che daranno origine alle prime piste "segnate", collegamenti reali tra uomini e terre lontane. Tuttavia conserva ancora le caratteristiche dello spostamento stagionale della transumanza, oppure nelle religioni arcaiche e mediterranee di viaggio rituale - mitologico.

Celebri le peripezie itineranti di Iside per ricomporre il corpo di Osiride, le imprese epiche di Giasone a caccia del vello d'oro raccontate nelle Argonautiche di Apollonio Rodio, la scesa di Orfeo agli Inferi per riportare in vita l'amata Euridice, i pellegrinaggi per onorare le divinità indigene.

Peculiarità del viaggio è disporsi mentalmente a cavallo tra esperienza reale e esperienza immaginaria, è insieme momento chiave del vissuto e dell'elaborazione dell'im-



maginario, di quel mondo di miti, credenze, ideali che vivono nelle coscienze e che in esse assumono significati e simboli. Specchio di questa complessa visione nella cultura occidentale è la letteratura che ha dato vita a tre modelli di viaggio: il viaggio - prova, simbolo dell'esistenza umana, il superamento della prova è il superamento di un passaggio, vita come viaggio iniziatico, il viaggio eroico di Ulisse è un viaggio di un adulto che si è macchiato di colpe, la più grande l'inganno giocato ai danni dei Troiani. Il suo viaggio di espiatione per tornare in patria, dove lo attendono gli affetti, diventa invece un viaggio di esplorazione, di conoscenza - per seguire virtute e conoscenza gli farà dire Dante, nel suo altrettanto celebre viaggio infernale.

Tutto il peregrinare di Ulisse si carica di obiettivi diversi polarizzato come è tra viaggio e Itaca, tra le terre straniere e casa, il vagabondaggio e la patria, in un'alternarsi di sentimenti contraddittori che sono le contraddizioni del viaggio stesso: avventura e nostalgia di casa, usanze diverse, incontro con prove estreme. Così nel modello di viaggio e di "mente del viaggiatore" l'Odissea ricopre il ruolo di un archetipo.



Terza tipologia di viaggio, che irrompe nel patrimonio culturale occidentale con l'avvento del cristianesimo è il viaggio di espiazione, non individuale, collettivo: la diaspora ebraica. Un viaggio drammatico, di esilio e di ritorno, una partenza coatta che genera perdita e nostalgia, ma è anche ritorno e speranza, erranza e allontanamento volontario. Viaggi compiuti in stretto legame con Dio, per eseguire un ordine, per testimoniare l'esistenza e la parola, viaggi illuminati da una vocazione trascendente, che sarà il fulcro dei viaggi cristiani.

Primordialmente il viaggio attiene ad una condizione biologica e sociale dell'uomo, intorno ad esso si è costruita la storia umana, con l'uscita dell' Homo sapiens dalle condizioni di vita elementari, povere e arcaiche, diventa un grande elemento dell'immaginario, agente e modello di trasformazione, di evoluzione, in quanto la mente del viaggiatore aperta ai mutamenti, lo rende luogo privilegiato dell'esperienza, del fare-esperienza, di condivisione fra "compagni" e "incontrati" di "trasformazione del senso di tempo".

Il viaggio nel Medioevo

Col Cristianesimo muta il senso del viaggio e del viaggiatore, al centro sta il viaggio religioso o politico-religioso, tra i viaggiatori i santi evangelizzatori, i commercianti che si spingono sempre più lontano a caccia di nuovi mercati, uno su tutti Marco Polo, ma non solo i navigatori, i cavalieri, cavalieri erranti senza terra, vagabondi per statuto, il cui viaggio ha un senso trascendentale: di fedeltà a Dio, e di riparazione di torti e di giustizia cristiana. Così la società medievale, comunemente definita immobile è in realtà un pullulare di scambi, pellegrinaggi, fiere e spedizioni militari e religiose, di esodi. Ancora una volta la letteratura è paradigmatica.

Le chansons narrano i viaggi guerreschi di paladini della difesa religiosa e civile, le epopee celtiche di Parsifal o Tristano esaltano il viaggio "cortese" legato ai cerimoniali aristocratici, agli scambi di rango, investendo intorno al viaggio l'idea di rappresentanza e di scambio.

La Modernità e la “rivoluzione” del viaggio

L’Era Moderna porta il grande cambiamento sul fronte viaggio, due le fisionomie: viaggio di scoperta, e poi conquista e viaggio di formazione, di cui il Gran Tour sarà l’interprete e il modello, antenato diretto dei viaggi borghesi, con tutta la loro gamma di tracciati, dal viaggio turistico a quello di evasione, da quello di fuga a quello di cura, fino a quello verso terre e luoghi di ideale elezione.

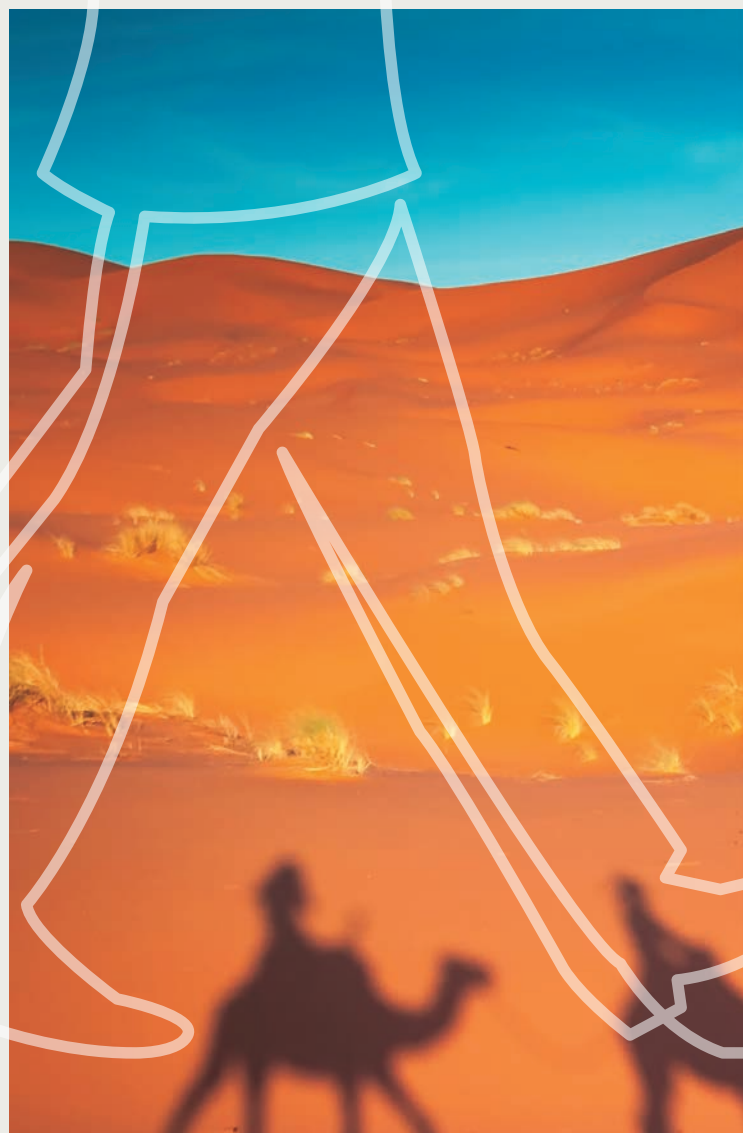
La nuova fisionomia comporta rinnovamenti sostanziali, nasce un’industria di supporto al viaggiatore, si crea un sistema di locande, di stazioni di posta per i cambi e i riposi dei cavalli delle diligence, nasce una cura dei tracciati viari, si ritorna ad una dimensione meno pratica dell’ideale del viaggio, nel senso di una laicizzazione e individualizzazione. Valori di spinta a viaggiare diventano l’esigenza di conoscenza, di socializzazione e di formazione. I viaggi diventano parte della storia di un individuo, anzi sono il punto chiave dell’esperienza personale, della biografia di un soggetto.

Prova inconfutabile dell’importanza del viaggio, nella sua mutazione di viaggio di scoperta, è la convenzione che gli Storici hanno dato per indicare l’inizio cronologico della Storia Moderna, la scoperta dell’America nel 1492, da parte di Colombo. Il viaggio di Colombo, come quello di Vasco de Gama, Vespucci o di Magellano, sono viaggi carichi di tensioni innovative: nuove rotte commerciali verso nuove terre, nuove tecniche di navigazione, e soprattutto viaggio che attiva processi di colonizzazione e di sfruttamento che avranno poi una “lunghissima durata” da parte dell’Occidente, che promuovono anche processi di conoscenza geografica, antropologica, prodromi delle future scienze socio - filosofiche. Montaigne e Rousseau alimenteranno i dibattiti culturali del Settecento, comparando e relativizzando le indagini intorno all’uomo e alle società da esso create. Il viaggio di scoperta rinnova la consapevolezza che l’Occidente ha di se stesso, lo coinvolge nella diversità, e nello stesso tempo lo fortifica nella coscienza della propria potenza e supremazia.

Il viaggio moderno è un viaggio che rompe gli equilibri all’interno anche delle nazioni stesse che li compiono. Producono disordini, non sono più i viaggi dei pellegrini, spinti dall’affermazione della propria identità, non sono più i viaggi da vivere come colpa e destino, gli esodi di interi popoli, o viaggi di eroica avventura, i viaggi dell’era moderna sono i nuovi figli dell’Ulisse dantesco, fatti per conoscere e imparare, studiare e osservare, predispongono la mente del viaggiatore al desiderio della conoscenza di realtà lontane attraverso la fuga dalla realtà presente. Il viaggio allora diventa ingrediente insostituibile della maturazione personale dell’individuo, curriculum formativo dei giovani aristocratici, il Gran Tour è un iter culturale, pedagogico che i giovani devono fare in Italia, come conclusione di un

processo di istruzione dei rampolli aristocratici del ‘700 e che conferisce loro un imprimatur di identità culturale, di pratica del mondo e visione della società. È pensato per nutrire la memoria e lo spirito del giovane e per fargli apprendere la pratica del mondo, della realtà sociale, dei suoi costumi, pericoli e stimoli.

Esempio letterario che ricorre al viaggio come metafora satirica delle ingiustizie della società corrente sono i fantasiosi Viaggi di Gulliver, opera dello scrittore irlandese Jonathan Swift, che affida al medico Lemuel Gulliver - che abbandona frustrato dai propri insuccessi la terra natale a caccia di nuovi mondi - la narrazione delle miserie umane riscontrate durante le peripezie vissute a contatto con immaginarie popolazioni di isole altrettanto immaginarie.



Il viaggio borghese e l'800

Dopo la Rivoluzione francese e con l'ascesa borghese il viaggio si fa segnale di un rapporto di inquietudine con la realtà socio-culturale, è un momento di rifiuto e dissenso, è la ricerca di un luogo differente, sia esso il luogo della Natura o un Mondo Altro. Il *Romantik Wanderung*, ossia colui che viaggia, erra e vagabonda, fugge alla ricerca di luoghi che siano farmaci per la sua inquieta vita, alla ricerca di sé stesso o dell'indefinibile. I pellegrini e i *clerici vagantes* che solcavano l'Europa delle prime ere cristiane sono i referenti dei borghesi alla ricerca di avventure che si caricano di tutte le tensioni e contrasti del soggetto stesso, siamo alle soglie del Decantesimo, e il viaggio di fuga ne è il paradigma. Tra le insofferenze romantiche e la Decadence si collocano i viaggi borghesi, i viaggi turistici per evasione, di documentazione, nutrimenti dell'io, occasioni di crescita esperienziali, segnali di una *vacatio*, cioè di un *vacare*, che già nell'assonanza chiama alla mente il moderno termine di "vacanza". E allora abbiamo Stendhal e i suoi **Memoirs d'un touriste**, la coscienza del viaggiatore è de-centrata, il viaggio si è normalizzato, non è più esperienza pedagogica, è una tappa

di una vita borghese agiata che nel viaggio cerca distrazione e avventure, senza che le certezze borghesi siano incrinata. Qui stanno le radici del viaggio di massa, e della sua gestione, fisionomia del viaggio turistico per antonomasia del Novecento. La nascita dell'industria del viaggio turistico che risponde all'esigenza di evasione, di distrazione, e che comprende un aspetto organizzativo, fatto di riti interni al viaggio stesso: fissa luoghi, guide, mezzi, resoconti di altri viaggiatori divengono strumenti necessari per la preparazione del viaggio. Ma non bisogna nemmeno dimenticare che il Positivismo ottocentesco è l'impulso per la determinazione dell'affermarsi del "viaggio scientifico", ponendosi alla base di alcune scienze-chiave: la biologia, l'antropologia, in questo senso esplorativo antropologico va il viaggio di Darwin, padre della teoria evolutivista. L'eco vivida in letteratura nei due best seller per il popolo che rappresentano bene il duplice volto del viaggio dell'età della borghesia: viaggio scientifico di Jules Verne, viaggio di esplorazione e conquista, retaggio degli antichi colonialismi quello dei racconti di Salgari.

Il Novecento e la fine del viaggio

Il '900, secolo delle grandi trasformazioni sociali, segna la nascita del viaggio preconfezionato e etero-diretto, fenomeno di scala industriale che muove voci centrali nei bilanci economici degli stati. Il viaggio mutando di struttura e di oggetto, ossia cessando di essere viaggio di scoperta dell'alterità dei luoghi è diventato un rito di allontanamento, di *vacatio*. Il viaggio diventa un po' un rito collettivo delle società avanzate, il viaggio turistico con le sue agenzie, con i pacchetti studiati, con tutti i comfort, e con i suoi rituali ne ha sancito la funzione principale di vacanza, di spostamento e di sottrazione alla monotonia del quotidiano, rimanendo affidata al singolo la capacità di viverlo nella dimensione individuale, attraverso la tensione della "scoperta" e delle "emozioni" della diversità.





Quelle stesse motivazioni che hanno concorso a creare le diverse fisionomie dei viaggi dall'antichità fino ad oggi, paiono convivere nelle tipologie del "viaggiare contemporaneo".

Così, se in prima battuta lo spostamento era transumanza stagionale, dettata dagli imperativi della natura che provvedeva alla soddisfazione dei bisogni primari, ora analoga esigenza, mutatis mutandis, guida la pratica del viaggio di migrazione di parte dell'umanità, spesso umanità che abbandona in marcia contraria quelle terre che nei secoli passati sono state mete di approdo di viaggiatori e mercanti senza scrupoli, che ne hanno sfruttato ricchezze e materie prime, per arricchimento talvolta personale, talvolta di intere nazioni. Dalla gloriosa e seducente epoca dei colonialismi, il viaggio di affari è diventato strumento di ricchezza di un Paese, tanto che l'analisi dei volumi rivela essere strettamente correlata al Pil del Paese medesimo, anticipandone tutt'altro che approssimativamente le previsioni dell'andamento annuale.

Il viaggio di affari dei giorni nostri, grazie alla velocità e alla facilità di spostamento, ha recuperato quello che era l'aspetto della curiosità tipica del viaggiatore dell'Era Moderna, nei confronti dell'alterità del luogo. In questo modo le due anime moderne del viaggio convivono, il business si coniuga con la vacanza, è occasione per evadere e interiorizzare l' "esperienza viaggio".

Il passo però che deve fare l'industria turistica e della Mobility ad essa collegata per gli anni a venire, sta nell'evoluzione di natura etica - imprescindibile da qualunque sia la natura del viaggio - che le impone il rispetto dell'ambiente, delle realtà naturali e sociali delle destinazioni.

Il viaggiatore non può essere un predatore "autorizzato" delle ricchezze naturali ed economiche delle mete che tocca, il turismo non deve essere un'invasione ad impatto violento sull'ambiente, la natura deve essere "sostenuta" dalla presenza umana, facendo sì che il Turismo, quello con la maiuscola, contemplici la soddisfazione paritaria delle esigenze dei viaggiatori e delle regioni ospitanti, proteggendone e migliorandone le opportunità economiche per il futuro. Il rispetto delle popolazioni e del tessuto sociale dei luoghi sono il punto di partenza per l'interazione positiva tra industria del turismo, comunità locali e viaggiatori, al fine di non cadere nella trappola di un moderno colonialismo. Ed UVET è tutto questo, il punto più alto della catena dell'evoluzione della Mobility e del Turismo.

A STAR ALLIANCE MEMBER 



Nord America

8 destinazioni

**San Francisco, Washington,
Chicago, New York - JFK,
New York-Newark, Boston,
Miami, Toronto**



flytap.com

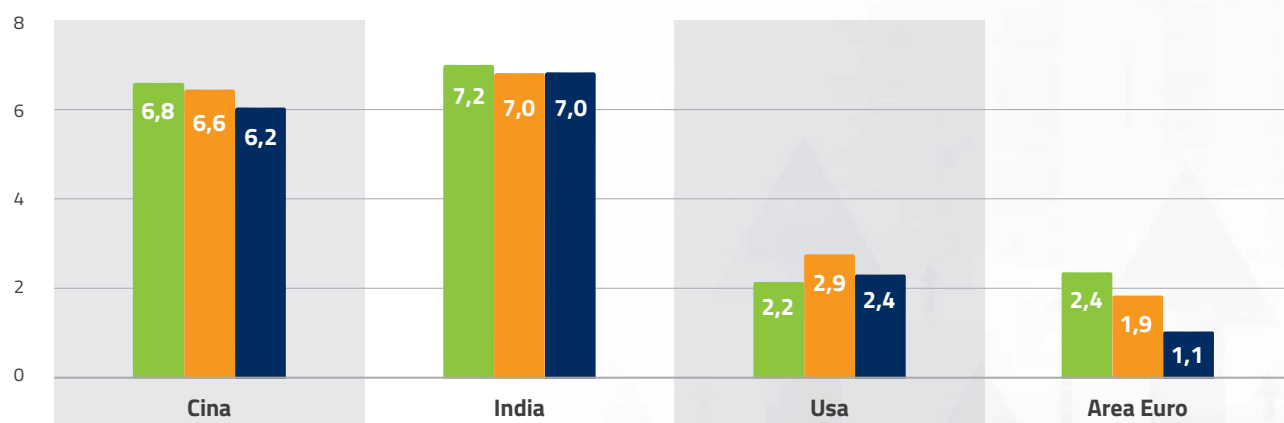
AIR PORTUGAL

INQUADRAMENTO ECONOMICO E STIME DI CRESCITA 2020

Il contesto economico internazionale vive una fase di generale rallentamento

Il 2019 ha visto manifestarsi rallentamenti più o meno significativi nella crescita di tutti i Paesi sviluppati. In particolare, si registra una contrazione relativa negli Stati Uniti (-0,5 punti percentuale) e nell'Area Euro (-0,8 punti percentuale). Anche le previsioni di crescita cinese, pur mantenendosi su valori elevati, mostrano segnali di rallentamento.

■ 2017 ■ 2018 ■ 2019

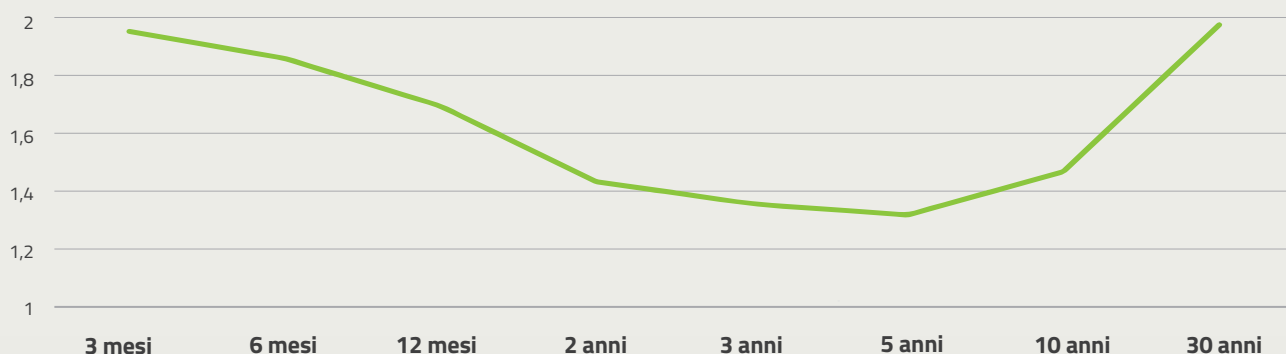


Tasso di crescita del PIL, variazioni percentuali - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati World Bank (2017 e 2018) e media delle previsioni dei principali Istituti internazionali (2019), 2019

Le ragioni di questo rallentamento complessivo a livello globale sono molteplici e differenti per ognuno dei Paesi. La Cina sconta un rallentamento dei consumi interni (*in primis* legati al settore *automotive*, che ad agosto è calato del 8,1% dopo la contrazione del 2,1% nel mese precedente), mentre gli Stati Uniti iniziano a risentire degli effetti negativi della guerra commerciale intrapresa dal presidente Trump contro la Cina.

Per quanto riguarda specificamente gli Stati Uniti, le **politiche tariffarie** e i dazi sull'importazione di alluminio e acciaio, introdotte con l'obiettivo di tutelare l'attività estrattiva statunitense, hanno colpito anche le filiere manifatturiere che si rifornivano di materie grezze sul mercato cinese. Con 807 milioni di tonnellate, infatti, la Cina produce quasi la metà dell'acciaio mondiale laddove gli Stati Uniti ne producono solo il 4,8% (78 milioni di tonnellate) e con una capacità produttiva in contrazione da oltre un decennio.

Alcuni segnali critici sono, inoltre, visibili sul mercato dei titoli di Stato statunitensi, in cui è ormai visibile l'**inversione della curva dei rendimenti** (*yield curve*). A settembre, i titoli a breve durata (3 mesi) avevano un rendimento pari all'1,92%, a fronte di titoli a media durata (5 anni) con un rendimento del 1,56%. 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.



Curva dei rendimenti USA al 4 settembre 2019 - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Federal Reserve, 2019

Un ulteriore segnale del mutamento di fase economica è visibile nell'impennata del prezzo dell'oro, considerato il bene-rifugio per eccellenza nei momenti di tensione sui mercati. Da maggio a ottobre 2019 il prezzo dell'oro è salito di oltre il 18%, attestandosi su livelli che non si vedevano da oltre 5 anni.



Prezzo dell'oro per oncia, gennaio 2018 - ottobre 2019 - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Federal Reserve, 2019

L'emergere di questi elementi di incertezza, a cui in Europa deve essere aggiunto anche il persistente stallo nella negoziazione della Brexit, fanno sì che le ultime revisioni delle stime relative alla crescita del PIL siano generalmente al ribasso, seppure ancora nel campo positivo, in diversi dei maggiori Paesi.

		PIL	Disoccupazione	Investimenti	Consumi	Inflazione
Area Euro	2019	1,1	7,8	3,0	1,4	1,2
	2020	1,2	7,6	1,9	1,4	1,3
USA	2019	2,4	3,7	2,2	2,3	1,8
	2020	1,7	3,6	2,4	2,1	2,0
Cina	2019	6,2	5,6	5,6	6,9	2,3
	2020	6,0	5,4	5,2	6,6	2,3

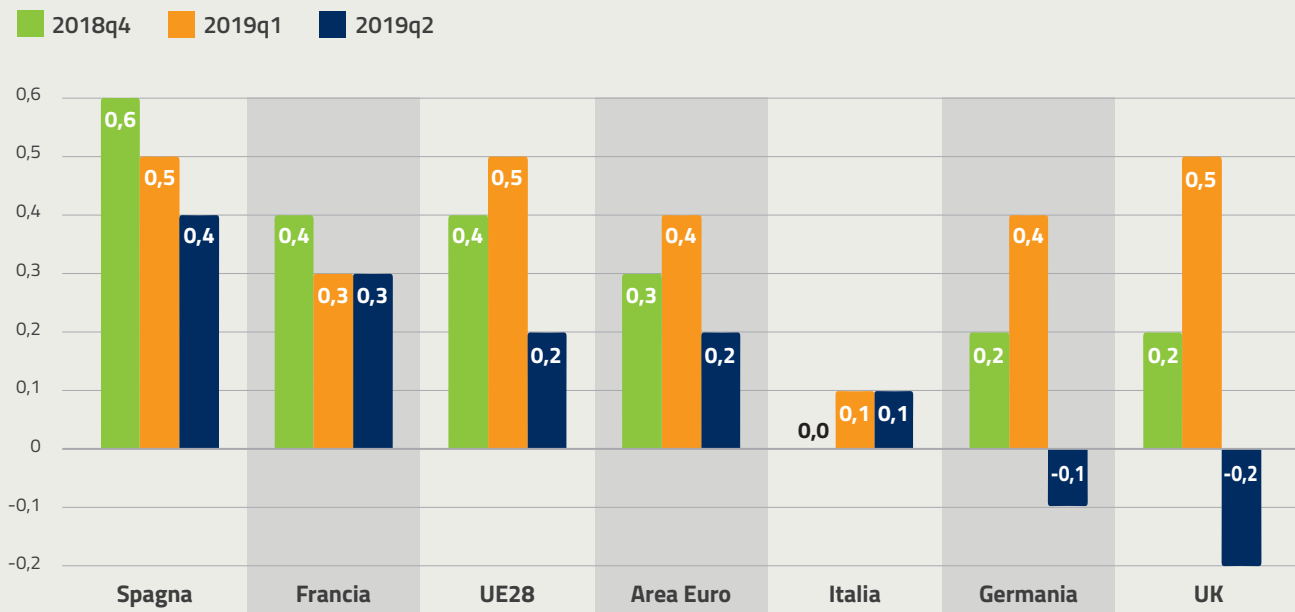
Stime delle principali variabili macroeconomiche - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su media delle previsioni dei principali Istituti internazionali, 2019

In tutti e tre i grandi blocchi economici considerati (Cina, Stati Uniti e Area Euro) sono attesi, invece, leggermente in calo i livelli di disoccupazione. La prospettiva generale del tasso di disoccupazione, al pari dell'inflazione che è oggi attesa ottimisticamente in rialzo negli Stati Uniti e nell'Area Euro e stabile in Cina, potrà però, risentire delle generali aspettative economiche che vedono un rallentamento in corso i cui effetti si potranno trasmettere anche nel canale occupazionale.

Il quadro economico europeo: il Quantitative Easing infinito?

Nonostante l'approssimarsi della fine del mandato da Governatore della BCE, Mario Draghi ha sferrato un ultimo colpo di coda prima di lasciare il posto a Christine Lagarde alla guida dell'Istituzione.

Nel suo penultimo *board*, infatti, Draghi ha ulteriormente rilanciato il *Quantitative Easing*, il programma di acquisto di titoli varato nel 2015 e concluso all'inizio del 2018. Le motivazioni che hanno spinto la BCE a questa mossa sono chiare: un rallentamento molto significativo della crescita dell'intera Eurozona e una discesa dell'inflazione.



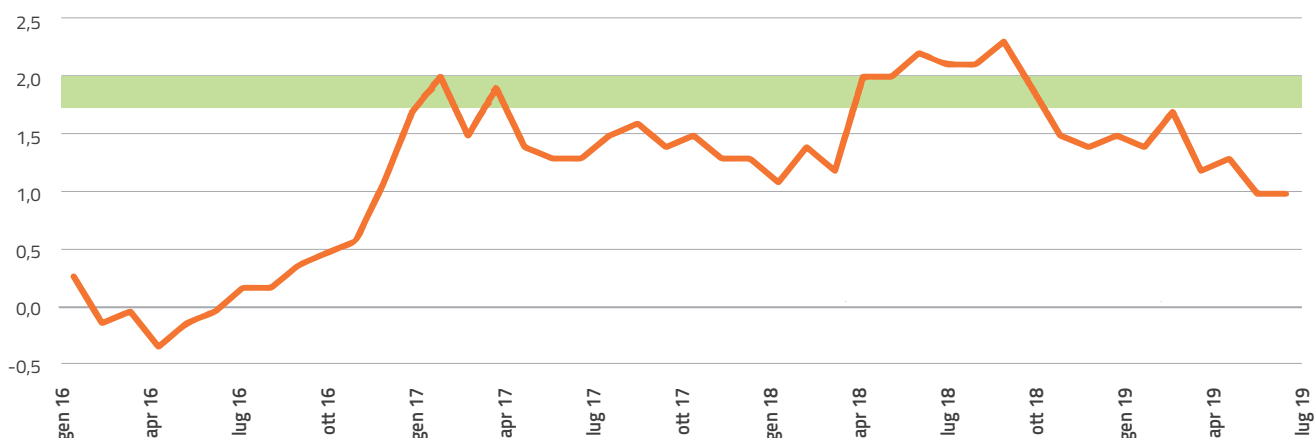
Tassi di crescita trimestrali congiunturali (percentuale) - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Eurostat, 2019

Il 2019 si è aperto con variazioni economiche positive (che vanno però contestualizzate nel forte rallentamento avvenuto in chiusura di 2018, in cui Italia e Germania sono andate molto vicino alla recessione), ma il secondo trimestre 2019 ha visto nuovamente un brusco rallentamento, sfociato addirittura in contrazione in Germania e nel Regno Unito.

Se nel caso del Regno Unito la spiegazione del rallentamento risiede largamente nell'incertezza che circonda il destino del Paese dopo la Brexit, la Germania soffre delle difficoltà del settore *automotive*, cuore dell'industria manifatturiera tedesca. Ad agosto 2019 la produzione mensile di auto in Germania è scesa a 319mila rispetto alle 452mila prodotte nello stesso mese del 2017 e ben lontano dai picchi di 581mila auto mensili di novembre 2017.

Contrariamente alle attese della BCE, anche sul fronte dell'inflazione si osserva un rallentamento significativo.

Obiettivo BCE: inflazione vicina, ma inferiore al 2%

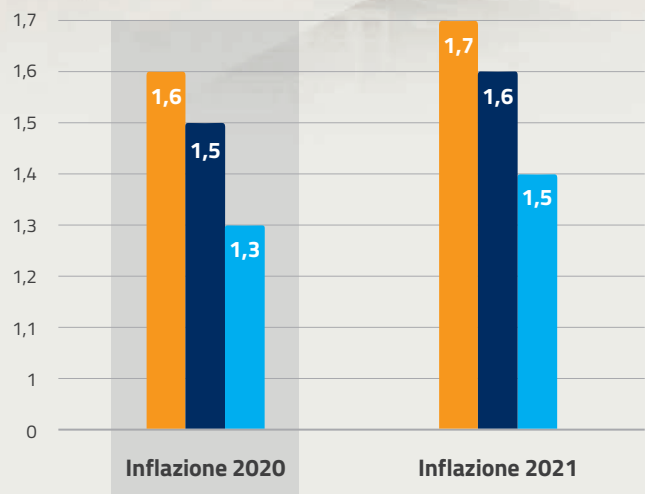


Tasso di inflazione 2016-2019 (percentuale) - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Eurostat

Il tasso di inflazione mensile non è solamente in discesa, ma è atteso scendere ulteriormente nei prossimi mesi. Le diverse stime rilasciate nel corso del 2019, infatti, sono state progressivamente riviste al ribasso, ad indicare una progressiva perdita di fiducia nella ripresa dell'economia dell'Eurozona.

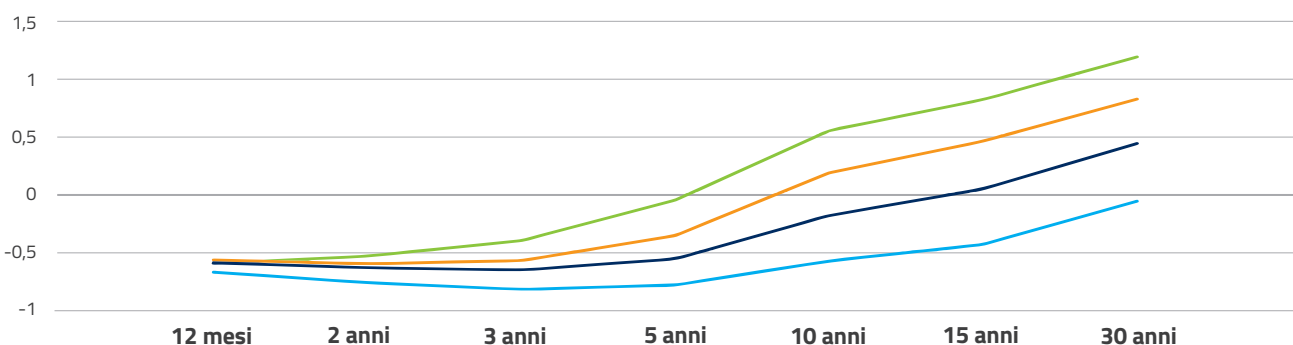
- Previsione nel q1
- Previsione nel q2
- Previsione nel q3

Previsione del tasso di inflazione rilasciato nei diversi trimestri del 2019 (percentuale)
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Banca Centrale Europea, 2019



Questa complessa congiuntura economica si riflette anche sul mercato dei titoli di Stato, che entrano in dimensioni completamente inedite. Se durante il primo *round* di *Quantitative Easing* i mercati finanziari avevano scoperto i tassi d'interesse negativi sui titoli a breve (ad esempio, titoli di stato ad un anno che, a fronte del pagamento di 100 Euro, venivano rimborsati con 98 Euro), in questo *round* si è entrati in una dimensione ancora più inedita. Durante il corso dell'anno, infatti, la curva dei rendimenti tedesca si è progressivamente abbassata. A inizio ottobre, ogni titolo - da quelli a breve termine fino ai titoli trentennali - aveva un rendimento negativo. Il rendimento negativo dei titoli tedeschi ha sì l'effetto positivo, in *primis* per i Paesi fortemente indebitati come l'Italia, di ridurre lo *spread* con i titoli di stato degli altri Paesi, ma il persistente rendimento negativo, per giunta esteso fino ai titoli trentennali, ha anche l'effetto di spiazzare le scelte di investimento di banche e investitori. Sebbene la Germania possa provare a ribilanciare il rendimento negativo grazie allo stimolo fiscale che sta il Governo sta predisponendo, un tale segnale implica che gli investitori dovranno fare i conti a lungo con tassi negativi con potenziali effetti di trasmissione al canale bancario e alle imprese. Non è un caso che a inizio ottobre il CEO di Unicredit Jean Pierre Mustier - nelle vesti di Presidente della European Banking Federation - abbia ventilato la possibilità di "trasferire" i rendimenti negativi sui conti correnti bancari che abbiano oltre 100mila Euro depositati.

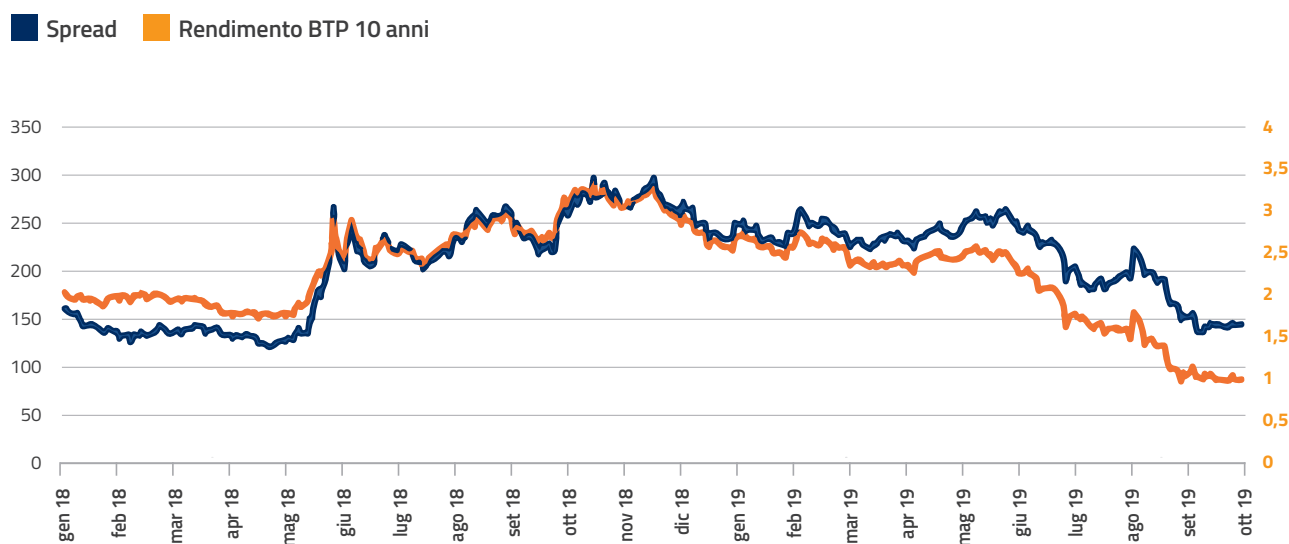
■ 08/10/2018 ■ 03/01/2019 ■ 03/06/2019 ■ 07/10/2019



Yield curve tedesca (tassi d'interesse sui titoli di stato suddivisi per scadenza) - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Bloomberg, 2019

L'Italia continua ad attraversare un “sentiero stretto” dai vincoli di bilancio e dalla bassa crescita

Dopo un agosto burrascoso, il secondo Governo Conte si è aperto con il compito di stilare la Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza (NADEF) e dare le prime indicazioni sulla Legge di Bilancio in un contesto che è reso un po' più favorevole dalla discesa dello *spread* BTP-Bund a 140 punti base dai circa 200 di luglio. Per dare un'idea, però, la Spagna, che a novembre torna alle urne dopo il fallimento di *costruire* un Governo con il Parlamento eletto ad aprile, registra uno *spread* di circa 80/90 punti base.

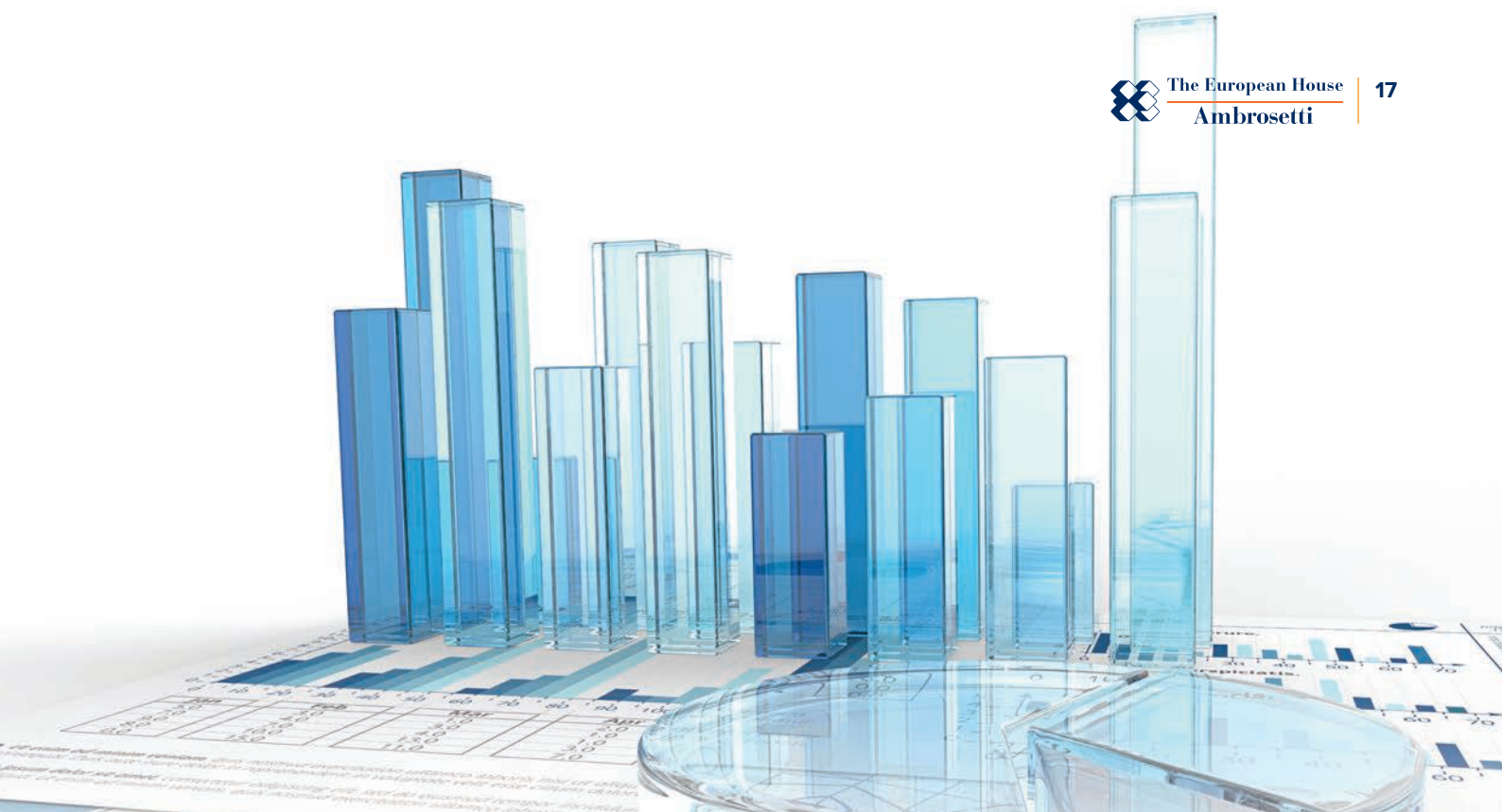


Spread BTP/Bund, asse sinistro, e rendimento del BTP decennale, asse destro, (punti percentuale)
 Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati del Governo, 2019

Cardine di questa fase economica è la gestione delle Clausole di salvaguardia, ovvero un meccanismo che prevede l'aumento automatico dell'IVA nel caso in cui non si riuscissero a reperire adeguate risorse finanziarie a copertura. Le risorse da coprire, relative all'anno 2020, ammontano a 23 miliardi di Euro. In caso contrario, si prospetterebbe un aumento dell'aliquota IVA ordinaria dal 22% al 25,2% e di quella agevolata dal 10% al 13%.

Un aspetto chiave all'interno del reperimento di fondi necessari ad evitare che scattino le soglie di salvaguardia è la lotta all'evasione i cui proventi sono attesi fino a 7 miliardi. In attesa di vedere con quali strumenti saranno declinati i provvedimenti all'interno della Legge di Bilancio è importante sottolineare che uno dei pilastri fondanti sarà l'incentivazione della tracciabilità dei pagamenti attraverso una strategia di **sviluppo dei pagamenti elettronici** che ha l'obiettivo di rendere più tracciabili alcuni ambiti di consumo degli italiani attraverso l'incentivazione all'utilizzo dei pagamenti elettronici. Tali incentivi potranno prendere la forma di deducibilità fiscale oppure di *cashback* per i cittadini e hanno il potenziale di accrescere il numero delle transazioni elettroniche *pro-capite* che oggi in Italia si attestano a circa 65 a fronte di una media UE di 157 e delle oltre 300 dei *best performer* europei (Svezia, Danimarca e Regno Unito).

In aggiunta al reperimento di fondi necessari ad evitare l'aumento dell'IVA, dichiarato essere l'obiettivo principale di tutte le forze di Governo, la NADEF di inizio ottobre contiene anche previsioni di una progressiva ripresa della crescita economica e dell'inflazione al pari di una riduzione del tasso di disoccupazione. La crescita economica (+0,6% atteso nel 2020 a fronte del +0,1% del 2019) contribuisce, infatti, alla riduzione del rapporto deficit/PIL che per il 2020 dovrebbe attestarsi al 2,2%.



	2019	2020	2021	2022
PIL	0,1	0,6	1	1
Inflazione	0,9	1,3	1,27	1,7
Tasso di disoccupazione	10,1	10	9,5	9,1
Rapporto debito/PIL	135,7	135,2	133,4	131,4

Sintesi delle previsioni contenute nella NADEF Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati del Governo, 2019

È tuttavia necessario sottolineare come la NADEF sia, in primo luogo, un documento politico prima che un'analisi di impatto. I valori espressi sono sì frutto delle stime dei tecnici del Ministero dell'Economia, ma hanno indubbiamente anche una valenza politica. Tanto per citare un esempio, la NADEF 2018 prevedeva, per il 2019, una crescita pari all'1,5%, un'inflazione pari al 1,6%, valori ben lontani da quanto poi verificatosi. Le stime della NADEF vanno, pertanto, lette *cum grano salis*.

Sulle previsioni di crescita economica pesano infatti **incognite economiche e industriali molto significative**. Sul primo aspetto pesano gli effetti di Reddito di Cittadinanza e Quota 100. Entrambi i provvedimenti manifesto del Governo precedente sono stati confermati anche per l'anno prossimo nonostante gli effetti sulla crescita del PIL potenziale si siano rivelati trascurabili (a fronte di costi economici considerevoli). Per quanto riguarda il primo pesano, in particolare, i ritardi nella componente di politiche attive del lavoro. Le ultime rilevazioni Istat certificano, infatti, come si siano ridotti i disoccupati e contestualmente siano aumentati gli inattivi, ovvero coloro che non hanno un lavoro e che non lo cercano.

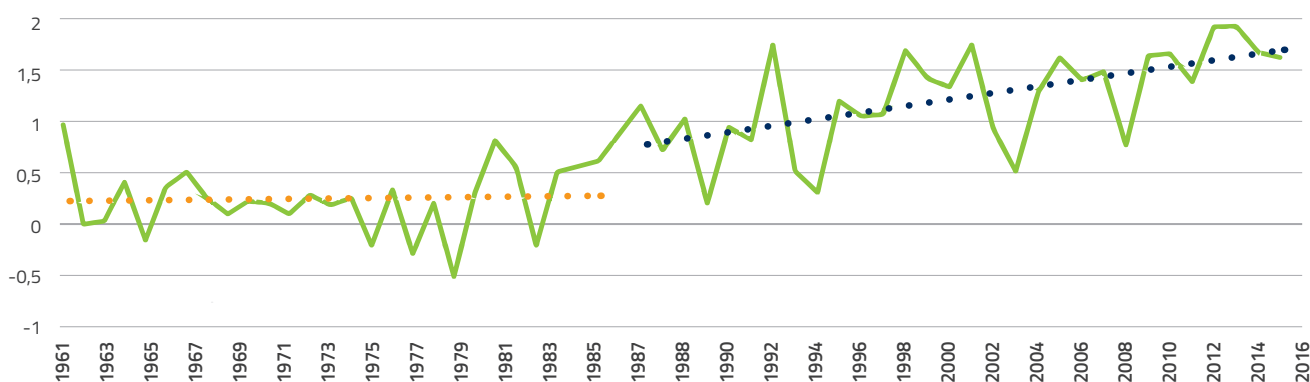
Per contro, Quota 100 non ha portato al ricambio generazionale auspicato dai promotori: nel primo anno di applicazione, infatti, si stima che a fronte di 200.000 uscite ci sono stati circa 70.000 ingressi di giovani under-35, per un turnover pari al 37%. Sul provvedimento pesano, inoltre, gli effetti di medio-lungo termine sull'andamento della spesa pensionistica. La stessa NADEF stima una crescita della spesa pensionistica dal 15,6% al 15,9% del 2025 fino al 16,9% del 2030.

Dal punto di vista industriale, invece, pesa in particolare la prospettiva del sistema *automotive* che ammonta in Italia ad oltre 5.700 aziende (con circa 260mila addetti tra occupati diretti e indiretti) e genera oltre 100 miliardi di fatturato. Secondo le ultime elaborazioni di ANFIA la produzione industriale del settore *automotive* è scesa del 7,5% (luglio 19 su luglio 18) con un calo degli ordinativi dell'11,9% nel primo semestre 2019. Il rallentamento del settore *automotive* sconta il rallentamento in atto nella produzione tedesca ma anche le incerte prospettive future in vista della crescita di produzioni di veicoli elettrici le cui catene di fornitura sono ancora da decifrare.

What's hot mondo: 2019, l'anno in cui il cambiamento climatico è diventato mainstream

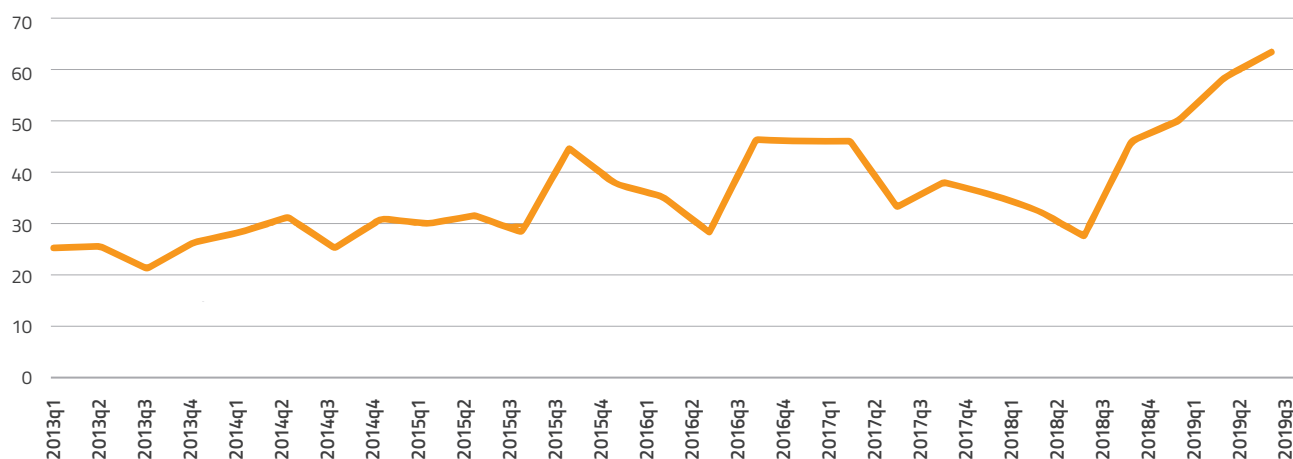
La sezione *what's hot* si propone di analizzare i temi più caldi dell'anno in corso e che potranno influire sull'evoluzione economica dell'anno prossimo. Il filo conduttore del *what's hot* è comune a tutte le parti considerate (Mondo, Europa e Italia) ovvero le politiche di sostenibilità che, per loro definizione, si articolano su più livelli. La scelta del filo conduttore è consequenziale al fatto che la centralità assunta dalla sostenibilità è oggi tale da essere un *driver* che influenzerà la crescita e le scelte di sviluppo settoriale negli anni a venire.

La parola che contraddistingue il 2019 è senza dubbio "**cambiamento climatico**". A fronte di un limitato numero di negazionisti, le evidenze scientifiche mostrano senza ombra di smentita che l'attività umana ha trasformato, e trasforma, il mondo in cui viviamo. Il cambiamento più evidente riguarda l'**aumento delle temperature medie**: in Italia (così come nel mondo) la temperatura media si sta progressivamente alzando, rispetto ai valori medi di soli 50 anni fa, con effetti climatici, geologici e ambientali difficilmente prevedibili.



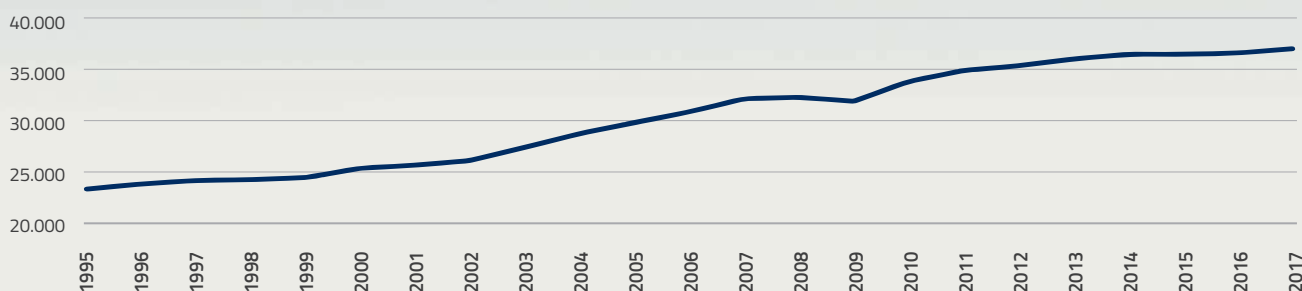
Anomalie della temperatura media rispetto alla media del periodo 1961-1990 in Italia (°C). - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Ispra, 2019

Nel 2019 il tema dei danni irreversibili generati dall'innalzamento delle temperature sembra essere entrato in ogni dibattito politico nazionale sfruttando una **mobilizzazione di massa** mai raggiunta prima sui temi ambientali.



"Climate change": Indice di interesse delle ricerche su Google (100 = termine più cercato).
 Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Google trends, 2019

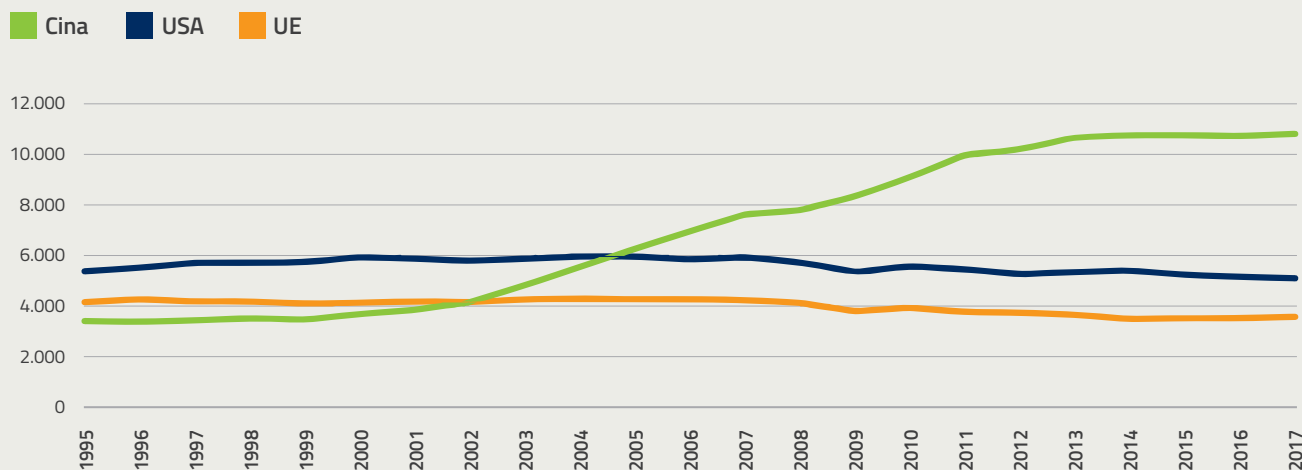
Questa consapevolezza, tuttavia, sconta un significativo ritardo nel dibattito pubblico. Nella comunità scientifica, infatti, i rischi legati al cambiamento climatico sono analizzati da almeno un ventennio. Al contrario, nel dibattito pubblico il tema è stato recepito con un certo distacco. Nonostante i protocolli internazionali siglati negli anni (Il protocollo di Kyoto risale al 1997) la **produzione di CO₂ globale ha continuato ininterrottamente a crescere anche nell'ultimo ventennio.**



Emissioni di CO₂, totale complessivo mondiale (megatonnellate per anno). - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati IEA, 2019

Nel 2015, inoltre, è stato sottoscritto l'Accordo di Parigi, che impegna i Paesi firmatari ad impegnarsi per **contenere il riscaldamento globale al di sotto di 1,5 °C**, tramite una riduzione della CO₂ emessa. Il valore di riduzione non è fissato dal trattato, ma è espresso su base volontaria da ogni Paese. Da questo punto emerge la principale criticità di questo tipo di trattati, ovvero l'assenza di sanzioni per i Paesi inadempienti.

Guardando alle azioni che possono essere dispiegate a livello globale, si osservano due visioni contrapposte: gestire l'emergenza climatica è una responsabilità che ricade principalmente su chi ha inquinato in passato o su chi sta inquinando ora?



Emissioni di CO₂ (megatonnellate per anno) - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati IEA, 2019

Osservando il *trend* degli ultimi 25 anni la Cina sembra essere il maggiore indiziato in quanto responsabile di circa il 30% delle emissioni di CO₂ attuali. Il quadro è, tuttavia, più complesso poiché la crescita economica dei Paesi occidentali è avvenuta in passato (anche) a scapito dell'emissione di inquinanti.

Questo quadro complessivo, diventato nel corso del 2019 sempre più presente nel dibattito pubblico, ha importanti ricadute di tipo economico-produttivo. L'impegno di ridurre le emissioni e la volontà dei diversi Paesi di costruire il vantaggio competitivo di domani sulla base di produzioni sostenibili hanno un impatto significativo per le economie e i suoi settori produttivi. Se nel settore dei trasporti le politiche di contenimento delle emissioni implicano la crescita della produzione veicoli a basse emissioni, nei settori a forti emissioni di CO₂ come acciaio, ceramica, chimica, ecc. la riduzione delle emissioni va di pari passo con la necessità di ripensare i processi produttivi chiave di maggiore efficienza energetica. Chimica e acciaio, ad esempio, sono le due produzioni più energivore d'Europa (insieme pesano circa un terzo del consumo totale di energia europeo) e l'adozione di nuovi processi industriali (es. power to hydrogen, power to specialties, ecc.) e la chiusura del ciclo del riutilizzo possono consentire di ridurre i costi accrescendo la sostenibilità. In questi termini la sostenibilità può contribuire a creare un vantaggio competitivo per i Paesi e i loro sistemi industriali.

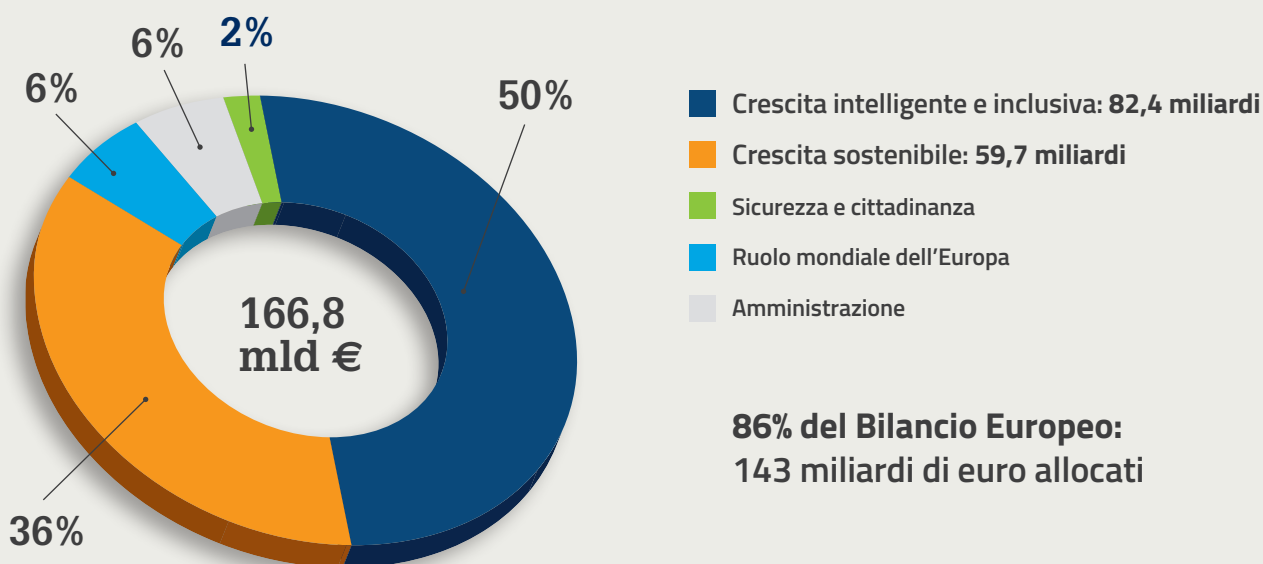
What's hot Europa: il Green New Deal è la nuova priorità d'azione a livello europeo

Il 2019 ha visto i Paesi europei impegnati nell'approvazione dei Piani Energia e Clima che declinano a livello nazionale il Pacchetto Energia e Clima 2030 dell'UE. L'Unione Europea si è, infatti, collettivamente impegnata al taglio delle emissioni di CO₂ del 40% rispetto al 1990, al raggiungimento del 32% di rinnovabili nel mix energetico e il 32,5% di efficienza energetica. Tali obiettivi sono poi declinati dai diversi Paesi nei settori economici secondo le quote di pertinenza e con obiettivi minimi da raggiungere. Gli obiettivi al 2030 sono, infatti, uno step intermedio verso la realizzazione della strategia 2050 che prevede, invece, il raggiungimento di una economia *climate-neutral* che posizioni l'Europa alla frontiera dell'innovazione.

L'enfasi sulla transizione energetica - e sulle opportunità economiche e industriali che essa apre - si è inoltre rafforzata con la nuova Commissione. Nel suo discorso di insediamento, la neoletta Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen ha tracciato la strada del prossimo ciclo di pianificazione economica europea:

“*La nostra sfida più urgente è mantenere il nostro pianeta sano. Questa è la più grande responsabilità e opportunità dei nostri tempi. [...] Voglio che l'Europa diventi il primo continente neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050. Questa accresciuta ambizione richiederà investimenti su vasta scala. I fondi pubblici non basteranno, proporrò un Piano di Investimenti per un'Europa Sostenibile e trasformerò alcune parti della Banca Europea per gli Investimenti in una Banca per il Clima. questo sbloccherà 1 trilione di Euro di investimenti nel prossimo decennio*”

La **crescita sostenibile ed inclusiva** è al vertice delle priorità del nuovo esecutivo europeo e come tale verrà affrontata con una massiccia dotazione finanziaria. Il Bilancio Europeo, dal valore complessivo di 166,8 miliardi di Euro, prevede di allocare l'86% delle risorse in politiche finalizzate alla crescita inclusiva e sostenibile.



Allocazione del Bilancio Europeo 2020 (percentuale) - Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Commissione Europea, 2019

In aggiunta ai finanziamenti direttamente erogati dal Parlamento Europeo, a partire dal 2021 (e fino al 2027) entrerà a regime InvestEU, il nuovo piano di sostegno agli investimenti sostenuto da fondi europei. InvestEU prevede una razionalizzazione dei 14 strumenti finanziari ad oggi esistenti a sostegno degli investimenti in Europa.

L'obiettivo di InvestEU è la mobilitazione di investimenti pubblici e privati tramite una garanzia di 40,8 miliardi di Euro da parte del bilancio europeo e altri 9,5 miliardi da partner privati.

Le quattro direttrici di progetto sono sostegno alle PMI, infrastrutture sostenibili, ricerca e innovazione e investimenti sociali e competenze. Secondo le stime del Parlamento Europeo, il progetto potrà consentire l'attivazione di quasi 700 miliardi di Euro di indotto.

Il *focus* principale di InvestEU è, inoltre, il rafforzamento dell'implementazione degli Accordi di Parigi, destinando almeno il 40% della dotazione finanziaria complessiva agli obiettivi climatici.



SOSTEGNO
ALLE PMI



INFRASTRUTTURE
SOSTENIBILI



RICERCA
E INNOVAZIONE



INVESTIMENTI SOCIALI
E COMPETENZE



Le 4 direttrici di progetto di InvestEU

Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati Commissione Europea, 2019

What's hot Italia: sul Green New Deal italiano pesano sussidi esistenti e investimenti limitati

Uno dei principali cavalli di battaglia del nuovo Governo, dichiarato esplicitamente dal Presidente del Consiglio Conte durante il suo discorso di insediamento, riguarda una declinazione *Green New Deal*, ovvero - almeno in teoria - un importante piano di investimenti pubblici finalizzato alla crescita sostenibile. Il *Green New Deal* italiano parte, però, da basi quantomeno ambigue: ad oggi, infatti, secondo il Ministero dell'Ambiente sono **erogati più sussidi a settori ambientalmente dannosi** (sussidi che ammontano a 19,3 miliardi di Euro) **rispetto ai sussidi favorevoli all'ambiente** (15,2 miliardi).

La pianificazione futura, tuttavia, sembra andare nella giusta direzione, *in primis* sul fronte energetico tramite il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, che illustra gli obiettivi che il Paese si pone, all'interno del *framework* definito dall'*Energy Union* dell'Unione Europea. In particolare, il Piano prevede di raggiungere, entro il 2030, il 30% di consumi coperti da fonti rinnovabili, una riduzione dei consumi di energia primaria del 43% e una riduzione dei gas serra del 33% per tutti i settori che non rientrano nell'ETS¹.

Inoltre, nella Nota di Aggiornamento al DEF è prevista l'istituzione di due fondi di investimento dedicati, assegnati allo Stato e agli enti territoriali, per un valore complessivo di **50 miliardi in 15 anni**.

Queste risorse saranno assegnate per attivare progetti di rigenerazione urbana, di riconversione energetica e di incentivo all'utilizzo di fonti rinnovabili, mantenendo al contempo gli interventi necessari alla tutela del territorio, alla difesa della biodiversità e allo sviluppo di reti di comunicazione e di connessione. Sulla prospettiva dell'impiego di queste risorse pesa, però, una dotazione non sufficiente rispetto all'ambizione del *Green New Deal*.

¹ Mercato del carbonio europeo. I settori esclusi sono: trasporti (ad eccezione dell'aviazione), residenziale, terziario, industria non energivora, agricoltura e rifiuti.

UVET Travel Index

UVET Travel Index: stime di chiusura al 3° trimestre e alla chiusura dell'anno 2019

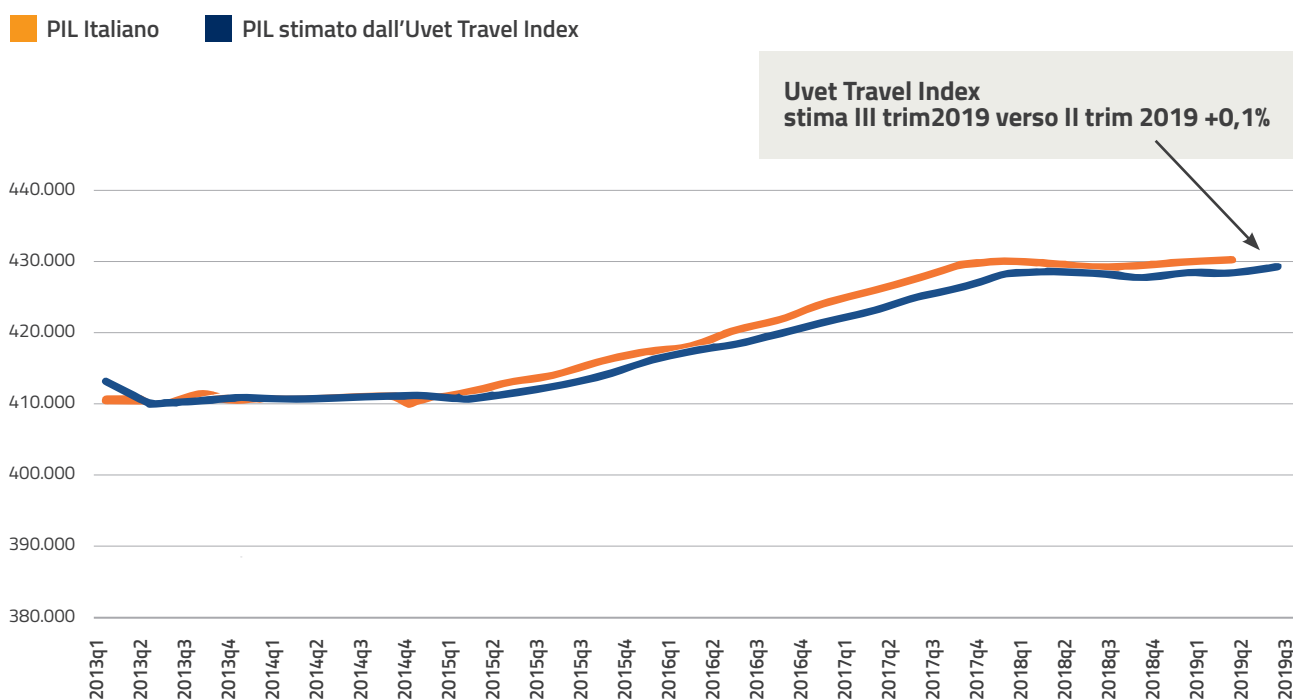
L'UVET Travel Index fornisce in modo affidabile¹, da oltre 7 anni, indicazioni sull'andamento dell'attività economica aggregata (PIL) su base trimestrale in anticipo rispetto alla pubblicazione dei dati ufficiali Istat e prima delle stime delle istituzioni economiche nazionali e internazionali.

Il secondo trimestre del 2019 si è chiuso con un aumento del PIL dello 0,1%. Per questo stesso periodo, l'**UVET Travel Index aveva correttamente previsto, a fine giugno, un aumento del PIL dello 0,1%**. Questo dato si inserisce nel processo di revisione delle serie storiche Istat, che hanno revisionato la metodologia di stima del Prodotto Interno Lordo a prezzi costanti (i prezzi di riferimento sono passati da valori 2010 a valori 2015).

La Nota di Aggiornamento al DEF, deliberata il 30 settembre 2019, indica una stima di chiusura del 2019 pari a +0,1%.

Le nostre stime sul terzo trimestre del 2019, che 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, anche se molto contenuto, della crescita su base congiunturale (trimestrale).

Nello specifico, la stima UVET Travel Index sul terzo trimestre 2019 indica **un aumento dello 0,1% del PIL rispetto al secondo trimestre del 2019**, in linea con la dinamica osservata dei trimestri precedenti. L'intervallo di confidenza della stima è 0%-0,2%.



Tasso di crescita del PIL e UVET Travel Index - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati UVET

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.

Il tasso di crescita per il 2019 stimato dall'UVET Travel Index è anch'esso stimato pari a +0,1%, 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.

La forbice previsionale è pari a 0%-0,2%. 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.

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 2019 e dicembre 2019, oltre che a modelli proprietari di stima dell'inflazione. Pertanto, con riferimento all'ultimo trimestre dell'anno segnaliamo un possibile aumento dell'incertezza nelle stime.

+0,1% PIL reale
intervallo di confidenza +0% / +0,2%
(2019 su 2018)

UVET Travel Index stima PIL 2019
Fonte: elaborazione The European House
Ambrosetti su dati UVET



UVET Travel Index: previsione 2020

Utilizzando dati previsionali relativi ai viaggi di affari gestiti da UVET per il 2020 è possibile stimare il tasso di crescita atteso per il 2020. La stima, è necessario puntualizzare, è soggetta a due ordini di incertezza: uno relativo alle stime dei dati di partenza, e uno relativo alla correlazione fra questi e l'andamento del ciclo economico.

Secondo la stima fornita dall'UVET Travel Index la **crescita reale 2020 si attesterebbe allo 0,5%**, leggermente meno ottimista rispetto a quanto espresso dalla Nota di Aggiornamento al DEF.

+0,5% PIL reale
intervallo di confidenza +0,4% / +0,6%
(2020 su 2019)

UVET Travel Index stima PIL 2020
Fonte: elaborazione The European House
Ambrosetti su dati UVET



Quali sono i fattori che potranno incidere maggiormente sulla dinamica macroeconomica futura?

In primis, è da tener conto dei ridottissimi margini di manovra della spesa pubblica. Le manovre di politica fiscale introdotte nell'ultimo anno (Quota 100, e il reddito di cittadinanza), difatti, non hanno generato gli effetti desiderati a fronte di spesa ingente.

Appare quindi evidente che il margine di manovra per la spesa pubblica è particolarmente ridotto: il mantenimento di queste misure e, contestualmente, il disinnesco delle clausole di salvaguardia impegna una parte considerevole dei fondi disponibili.

Quali sono i possibili *driver* di crescita nel 2020? Chiaramente non può essere l'export: la bilancia commerciale italiana è in costante peggioramento dal 2013 (dai 58,4 miliardi di Euro del 2013 ai 38,2 del 2018). Inoltre, il rallentamento dell'economia tedesca, Paese destinatario del 12,6% del nostro *export*, nonché la crisi dell'*automotive* che negli ultimi anni ha trainato l'*export* italiano pone un potenziale freno alla nostra attività di esportazione.

La crescita 2020 dipende, pertanto, dalla voce che più di tutte spiega l'andamento della nostra economia: i consumi interni, delle famiglie su cui pesa un carico fiscale che sarà solo lievemente alleviato da marginali interventi sul cuneo fiscale.

IL TURISMO SOSTENIBILE, QUALI DOMANDE EMERGENTI E QUALI BISOGNI DA SODDISFARE

La sostenibilità è un grande tema competitivo con impatti su tutti i settori produttivi

Garantire un modello di sviluppo che sia sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale è un concetto chiave per ogni economia matura e per le *industry* che più la caratterizzano. Il turismo, in quanto *industry* trasversale a diversi settori economico-produttivi è, pertanto, particolarmente impattato dal trend complessivo sulla sostenibilità.

A conferma di tale centralità, il turismo ha un ruolo chiave all'interno degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibili (*Sustainable Development Goals* - SDG) che le Nazioni Unite hanno formalizzato nel 2015 e che sono rapidamente diventati i *benchmark* di riferimento per le politiche di sostenibilità dei Paesi, ma anche delle imprese.

In particolare, il **turismo è menzionato esplicitamente in tre sotto-obiettivi operativi** e impatta indirettamente su **almeno 13 di essi**. Nello specifico, i tre riferimenti al turismo - contenuti negli SDG numero 8, 12 e 14¹ - fanno esplicito riferimento alla nozione di turismo sostenibile come leva di sviluppo e, più in generale, come forma di *empowerment* delle comunità locali. In altri termini, all'interno dei riferimenti espliciti contenuti in tali sotto-obiettivi operativi, il turismo è riconosciuto come una *industry* molto efficace nel contribuire alla definizione di modelli di sviluppo che siano sostenibili e duraturi.



Obiettivo 8.9

delineare e implementare *policy* di supporto per il turismo sostenibile

Obiettivo 12b

sviluppare e implementare strumenti per monitorare lo sviluppo di turismo sostenibile che promuova lavoro e culture locali

Obiettivo 14.7

accrescere i benefici economici per i Paesi meno sviluppati grazie a un utilizzo sostenibile delle risorse marine, incluso turismo

Obiettivi di sviluppo sostenibile in cui è esplicitamente citato il turismo sostenibile. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Nazioni Unite, 2019

¹ Si tratta nello specifico: Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutti (SDG numero 8); Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo (SDG numero 12); Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile (SDG numero 14).



L'impatto trasversale della sostenibilità sull'*industry* del turismo non deve sorprendere, in quanto il turismo attuale riguarda, a pieno titolo, non solo lo sviluppo socio-economico inclusivo delle comunità locali ma anche la **connettività dei territori**. Nell'ottica di essere più sostenibile, quest'ultima deve essere sviluppata in modo funzionale a una distribuzione dei flussi che diriga i viaggiatori anche verso mete che in precedenza erano considerate "secondarie" riducendo i fenomeni di *over-tourism* e di consumo del suolo e che garantisca la migliore **accessibilità** di siti e luoghi turistici.

Il turismo sostenibile impatta oggi su tutti i segmenti di offerta turistica

A differenza di quanto avvenuto con l'ascesa del cosiddetto "turismo responsabile", diffusosi dalla fine degli anni '80, in contemporanea con l'apertura al turismo di massa di nuovi mercati di destinazione, e che riguardava *in primis* i mercati emergenti e le relative comunità locali che dovevano essere tutelate, l'attributo della sostenibilità odierna impatta su tutti i segmenti dell'offerta turistica.

La principale differenza della sostenibilità turistica odierna rispetto a quanto accaduto in passato risiede, pertanto, nella **pervasività della domanda di sostenibilità nel mondo turistico** che è oggi tale da non poter essere delimitata a destinazioni o a specifiche modalità di viaggio. La domanda di sostenibilità si articola, infatti, in diversi ambiti che emergono alla luce di **nuovi bisogni** che i servizi ricettivi, di trasporto, di ristorazione, ecc. devono essere capaci di intercettare.



L'evoluzione da turismo responsabile all'odierno turismo sostenibile - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su fonti varie, 2019

In altri termini, la differenza tra il turismo responsabile di fine anni '80, concepito *in primis* come eco-turismo o come supporto delle comunità locali in destinazioni emergenti, e il turismo sostenibile di oggi riguarda l'impatto diffuso che la sostenibilità ha sulla quasi totalità dei segmenti turistici. Pertanto, sotto molti aspetti, la sostenibilità è diventata un **attributo fondamentale per molti segmenti dell'offerta turistica**, a partire da quella *luxury*.

Per questo motivo, se in passato erano stati fatti tentativi di stimare il contributo del turismo sostenibile - già stimato in Italia nel 2002 pari al 2% ma con potenziale fino al 20% del totale - allo stato attuale è sempre più difficile identificare il contributo del turismo sostenibile in sé proprio poiché, in un numero crescente di segmenti, la sostenibilità è diventata un attributo fondamentale e costitutivo dell'offerta turistica.

La crescente rilevanza della sostenibilità nel settore turistico attiva nuovi bisogni e nuove domande dei viaggiatori

Il cambiamento di paradigma introdotto dalla sostenibilità negli ultimi anni riguarda, da un lato, la sua pervasività e, dall'altro lato, l'essere diventata un **attributo fondamentale dell'offerta turistica di un Paese**. Come tale, la sostenibilità implica oggi l'emersione di nuovi bisogni e di nuove domande tra i viaggiatori e richiede servizi turistici adeguati a soddisfarli.

In particolare, *in primis* nelle economie mature che ancora oggi sono ai vertici delle destinazioni turistiche mondiali, i rinnovati bisogni di sostenibilità fanno emergere sei nuove domande dei viaggiatori a cui i Paesi e i loro sistemi turistici, ma anche le aziende parte di tali sistemi, devono fornire una risposta efficace. Le nuove domande dei viaggiatori attivate dalla sostenibilità possono essere ricondotte a **due macro-blocchi concettuali**:

1. Infrastrutture e scelte di mobilità

- scelte di mobilità improntate sempre di più alla riduzione delle emissioni inquinanti;
- crescita delle mete precedentemente considerate secondarie rispetto ai grandi catalizzatori turistici;
- infrastrutture e strutture ricettive che siano orientate a una maggiore efficienza a livello energetico e prevedano un minor consumo di suolo.

2. Nuove esperienze di viaggio

- crescita del segmento esperienziale;
- sviluppo ulteriore dei servizi enogastronomici caratterizzati da un'offerta che comprenda sempre più biologico, prodotti a supporto della filiera corta, ecc.;
- crescente preferenze verso un'offerta alberghiera e ricettiva che riduca il consumo di plastiche e di altri materiali non riciclabili.

Le nuove domande attivate dal turismo sostenibile

■ STRUTTURE RICETTIVE E SCELTE DI MOBILITÀ

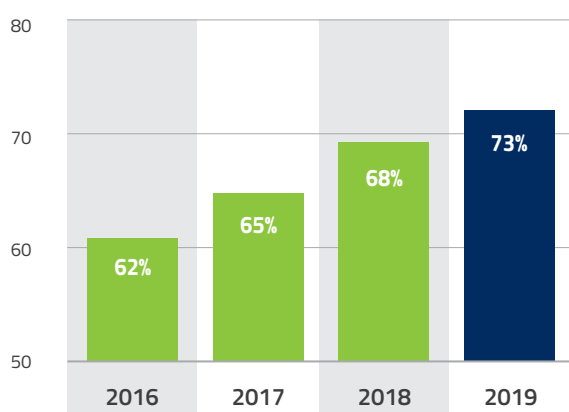
■ NUOVE ESPERIENZE DI VIAGGIO



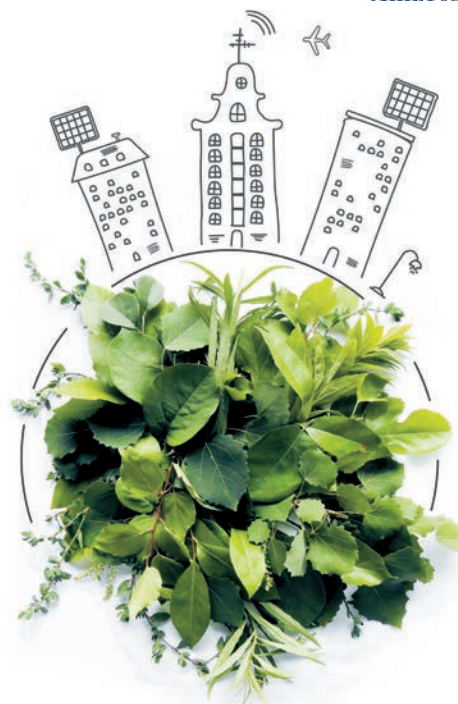
La domanda di sostenibilità delle strutture turistiche e delle scelte di mobilità è in crescita e si sta estendendo a tutte le mete turistiche

Per quanto riguarda le scelte di mobilità² è importante rimarcare come la domanda emergente possa essere declinata in termini di maggiore utilizzo di mezzi di trasporto alternativi (es. laddove possibile utilizzo della bicicletta al posto dell'auto e, su scala diversa, del treno a discapito dell'aereo), di tipi di mobilità (es. utilizzo del TPL o di forme di *sharing mobility* invece dell'auto privata) ma anche, in modo trasversale ai diversi mezzi di trasporto, di rinnovo della flotta esistente in un'ottica di maggiore sostenibilità e di riduzione delle emissioni inquinanti.

La crescente consapevolezza sulla sostenibilità da parte dei viaggiatori si ritrova anche nella scelta di strutture ricettive che limitino il consumo del suolo e che siano energeticamente efficienti. Secondo il *Sustainable Travel Report 2019* elaborato da Booking.com, il **55% dei viaggiatori si dichiara più motivato a compiere scelte di viaggio sostenibili** di quanto non fosse solo un anno prima; dato che sale fino al 71% tra i *Millennials*. A conferma della crescente rilevanza del tema della sostenibilità tra i viaggiatori è utile anche riportare come il **73% dei viaggiatori vorrebbe provare alberghi e location green o eco-friendly** nell'anno successivo, il valore più alto registrato negli anni su questa specifica domanda.



Percentuale di viaggiatori globali che dichiarano di voler passare una notte in strutture green o eco-friendly nell'anno successivo
Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti su dati Booking.com, 2019



Un importante segnale di ricezione di questo bisogno emergente dei viaggiatori è costituito dal crescente numero di strutture ricettive che hanno ricevuto la certificazione comunitaria *Ecolabel EU*. L'Italia può qui contare su ben **156 hotel che hanno ricevuto la certificazione Ecolabel EU** e che si fanno portatori di azioni virtuose, come l'utilizzo di energia rinnovabile e altre pratiche di efficienza energetica volte alla riduzione degli sprechi di elettricità e acqua. La certificazione *Ecolabel EU* ha carattere volontario e l'impresa deve dimostrare di rispettare i criteri ecologici necessari, la cui valutazione tecnica è affidata all'organismo nazionale competente (in Italia è ISPRA). Gli altri due Paesi europei più rilevanti come destinazione turistica si trovano rispettivamente a 92 hotel certificati per la Francia e a 53 per la Spagna.

La domanda di opzioni di mobilità più sostenibili e di strutture energeticamente più efficienti avviene, peraltro, su una scala territoriale sempre più estesa. Secondo le previsioni dell'Organizzazione Mondiale del Turismo nei prossimi dieci anni, in Europa, l'incremento maggiore e più rapido dei flussi economici legati al turismo sarà legato alla **domanda crescente di mete turistiche alternative**. La crescita della domanda nelle mete precedentemente considerate come secondarie ha, da un lato, l'effetto positivo di ridurre la pressione sui luoghi a maggiore densità turistica, limitando fenomeni di *overtourism* che mettono a rischio l'equilibrio tra sviluppo turistico e rispetto delle comunità locali. Dall'altro lato, però, si rende necessario sviluppare un sistema infrastrutturale e delle strutture ricettive capaci di garantire la connettività territoriale e la capacità di ricezione turistica su *standard* adeguati.

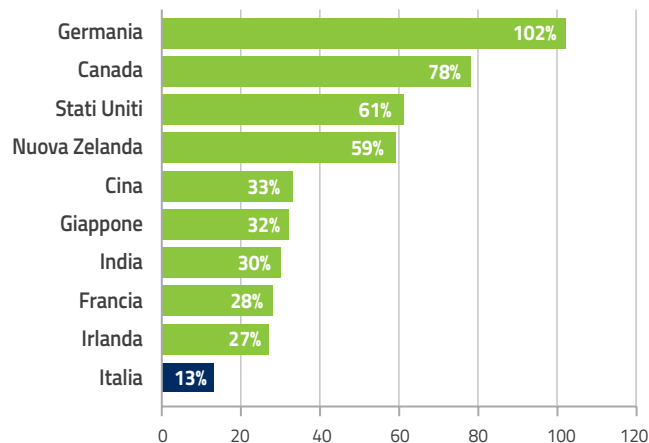
A riprova dell'importanza di questo segmento, *in primis* per un Paese policentrico come l'Italia, la crescita delle mete "secondarie" vede qui protagonisti i piccoli borghi, come quelli che il Touring Club Italiano ha individuato nei comuni "bandiera arancione" (227 piccoli borghi di eccellenza nell'entroterra). Nel 2017 questi comuni hanno ospitato il **2,1% dei pernottamenti totali dei turisti stranieri**, con una crescita media considerevole, pari al 3,9% annuo a partire dal 2010.

² Per maggiori dettagli circa le implicazioni della sostenibilità nelle scelte di mobilità si veda, all'interno dell'UVET Analytics, il contributo di The European House - Ambrosetti denominato "Affrontare la svolta della sostenibilità: investimenti infrastrutturali, tecnologici e di business".

La domanda di sostenibilità legata alle nuove esperienze di viaggio intercetta il trend di turismo esperienziale, le strutture ricettive e la componente enogastronomica

Per molti aspetti, la crescita delle “esperienze di viaggio” osservabile in più segmenti del mercato è strettamente interconnessa con la domanda di sostenibilità in quanto la volontà di trascorrere un periodo secondo ritmi e modi locali è in antitesi all’*over-tourism* e alla massificazione del turismo.

Non è un caso che la domanda di turismo esperienziale, che riguarda principalmente *tour* di tipo culturale, ma anche altri aspetti sociali come la cucina tipica o lo stile di vita di un luogo, stia vivendo una fase di costante crescita. In particolare, nel 2018, l’Italia si posiziona nella top-10 per crescita annua di prenotazioni di *tour* culturali e a tema esperienziale e la stessa domanda è cresciuta anche di più (+59%) tra gli italiani che vanno all’estero.



Crescita su base annua (2018 vs 2017) dei tour di tipo esperienziale. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Tripadvisor, 2019

La crescente consapevolezza sulla sostenibilità da parte dei viaggiatori si ritrova anche nell’attenzione alle strutture ricettive in prima linea nella riduzione degli sprechi, in particolare dei materiali plastici. In questo senso, **27mila alberghi italiani si apprestano a firmare un protocollo per il *plastic-free***, promosso dal Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) in collaborazione con il WWF, e che ha l’obiettivo primario di eliminare i circa 200mila flaconcini per l’igiene personale che ogni singola struttura alberghiera consuma ogni anno.

Infine, strettamente connesso alla crescita del turismo esperienziale è anche l’ultimo *trend* della domanda sostenibile qui analizzato, ovvero la domanda di turismo enogastronomico sempre più orientata verso le produzioni biologiche e che supportino eccellenze locali o filiere corte. Ad esempio, nel rapporto sul turismo enogastronomico del Touring Club Italiano, la presenza di offerta enogastronomica di qualità o di esperienze legate all’enogastronomia è ritenuta fondamentale o molto importante nelle scelte di viaggio del 59% degli italiani.

Le nuove domande di sostenibilità dei viaggiatori fanno emergere necessità a livello sistemico e di singole aziende

La pervasività della sostenibilità nell’offerta turistica e la portata delle domande che emergono da parte dei viaggiatori fanno emergere nuove necessità a cui il sistema turistico nel suo complesso deve rispondere efficacemente. A questo proposito, da un lato, vi sono necessità a cui sono il **sistema-Paese o il settore turistico nel suo complesso** ad essere chiamati in causa. Si tratta degli aspetti infrastrutturali legati alla **connettività del territorio** che abilita la diffusione del turismo anche in aree secondarie del Paese e soddisfa la domanda crescente di mobilità sostenibile, ma anche la promozione di certificazioni, *standard* comuni che valorizzino il “prodotto Italia” nel suo complesso. Dall’altro lato, vi sono **scelte aziendali** che, sfruttando le domande emergenti delineate in precedenza possono contribuire a trasformare la sostenibilità da attributo del settore turistico a fattore capace di generare un **vantaggio competitivo**.

Grazie al suo patrimonio culturale, a un’offerta enogastronomica ed esperienziale di primissimo piano e diffusa sul territorio, l’Italia può rendere la capacità di soddisfare i bisogni legati alla sostenibilità un vantaggio competitivo del proprio settore turistico che sia capace anche di trainare la crescita dell’intero Paese. Recuperare la quota di arrivi internazionali sul totale mondiale del 2002 (pari al 5,7%, a fronte del 4,3% attuale), infatti, vorrebbe dire **circa 50 miliardi di Euro** addizionali che farebbero del turismo ancora di più un volano strategico per la crescita del Paese di cui la sostenibilità può essere un *driver*.



AFFRONTARE LA SVOLTA DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE: investimenti infrastrutturali, tecnologici e di business



Lo sviluppo di un paradigma di mobilità sostenibile è un fattore molto rilevante anche per il settore turistico

Il concetto di mobilità sostenibile è ampio e sfaccettato e può essere declinato in termini di maggiore utilizzo di mezzi di trasporto alternativi e meno inquinanti (es. bici, automobili a basse emissioni, ecc.), tipi di mobilità (es. utilizzo di mobilità collettiva o di mobilità in condivisione al posto dell'auto privata) ma anche, in modo trasversale ai diversi mezzi di trasporto, di rinnovo della flotta esistente in un'ottica di maggiore sostenibilità e di riduzione delle emissioni inquinanti.

Per "mobilità sostenibile" si intende, pertanto, un modello capace di **ridurre al minimo l'impatto ambientale, massimizzando l'efficienza e la rapidità degli spostamenti**. L'obiettivo di fondo è la riduzione delle emissioni inquinanti originate dal settore dei trasporti che è responsabile di oltre il 30% delle emissioni di CO₂ in UE e di circa il **34% in Italia**.

La mobilità sostenibile può, pertanto, essere declinata lungo tre diverse dimensioni. La prima dimensione riguarda l'**efficienza**, che comprende la riduzione dei consumi e delle emissioni dei nuovi modelli di mezzi di trasporto nonché l'efficienza energetica che il rinnovo dei modelli comporta. Alla maggiore efficienza energetica è, quindi, strettamente legata anche l'adozione di sistemi di propulsione alternativi. La seconda dimensione riguarda quindi le **modalità di trasporto a minori emissioni**, qui intesa come la promozione dello *shift* modale verso forme di mobilità a minori emissioni (ad es. nella dimensione urbana la crescita di mobilità in bicicletta o con mezzi pubblici) ma anche la crescita della mobilità in condivisione. La terza dimensione riguarda i **volumi di mobilità** e, su questo aspetto incide in modo prioritario la pianificazione urbana (o regionale), sia essa legata alla gestione della mobilità in senso stretto (es. scelte infrastrutturali, collegamenti, priorità a determinate forme modali) o all'organizzazione delle attività economiche in favore di una concentrazione spaziale favorevole alla mobilità.



Efficienza

- Maggiore efficienza energetica dei nuovi mezzi
- Riduzione dei consumi
- Capacità di carico dei diversi mezzi
- Adozione di sistemi di propulsione alternativi



Modalità di trasporto a minori emissioni

- *Shift* modale verso forme di mobilità a minori emissioni
- Maggiore utilizzo di mezzi di trasporto collettivi
- Crescita della mobilità in condivisione



Volumi

- Gestione della pianificazione della mobilità con priorità alle diverse modalità di trasporto
- Pianificazione urbana per favorire la concentrazione spaziale delle attività

Dimensioni della mobilità sostenibile - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2019

Sebbene con i dati attualmente a disposizione sia molto difficile rilevare gli spostamenti legati alle motivazioni turistiche, è evidente che i 400 milioni di presenze turistiche registrate nel 2018 abbiano richiesto una qualche forma di mobilità. In aggiunta, visto che in Italia la **maggior parte degli spostamenti avviene su scala urbana e i maggiori sistemi urbani sono anche i principali catalizzatori turistici** (Roma, Milano, Venezia e Firenze sono i primi Comuni per presenze turistiche nel Paese) risulta chiaro che un nuovo paradigma di mobilità sostenibile, *in primis* su scala urbana, impatta fortemente sul sistema turistico.

Un sistema di mobilità urbana pienamente sostenibile può, inoltre, contribuire ad accrescere il potenziale turistico delle città italiane andando incontro, da un lato, alla domanda di maggiore sostenibilità proveniente da molti viaggiatori e, dall'altro lato, riducendo i livelli di inquinamento e di congestione a favore dei residenti delle città stesse.

Le innovazioni della mobilità sostenibile riguardano tutte le forme di trasporto

La mobilità sostenibile impatta su tutte le principali forme di trasporto richiedendo *upgrade* infrastrutturali, di mezzi e di sistemi di propulsione. Se per gli autoveicoli la normativa europea ha fissato un valore *target* ¹ di **emissioni medie per il 2021 di 95 gCO₂/km** e un'ulteriore riduzione del 15% e del 37,5% rispettivamente al 2025 e al 2030, l'efficientamento riguarda anche le altre forme di trasporto. Il settore *aviation*, incluso dal 2012 nel sistema di *Emission Trading Scheme* europeo, affronterà nei prossimi anni un'ulteriore spinta verso l'efficientamento dei consumi grazie al **meccanismo CORSIA** (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), approvato da ICAO e la cui fase test inizierà già nel 2021, con l'obiettivo di **stabilizzare i livelli di emissione di CO₂ ai livelli del 2020** richiedendo alle compagnie di compensare la loro quota di aumento emissioni.

L'obiettivo complessivo delle *policy* legate al trasporto è la riduzione delle emissioni complessive del settore. Nella sola UE28, infatti, nel periodo 1990-2016 le emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti sono aumentate del 18%, ponendo il settore in assoluta contro-tendenza rispetto alla generale riduzione delle emissioni. Guardando alle emissioni negli altri utilizzi finali emerge come, nello stesso periodo, l'industria abbia visto una riduzione delle emissioni del 38% e il settore residenziale del 21%.

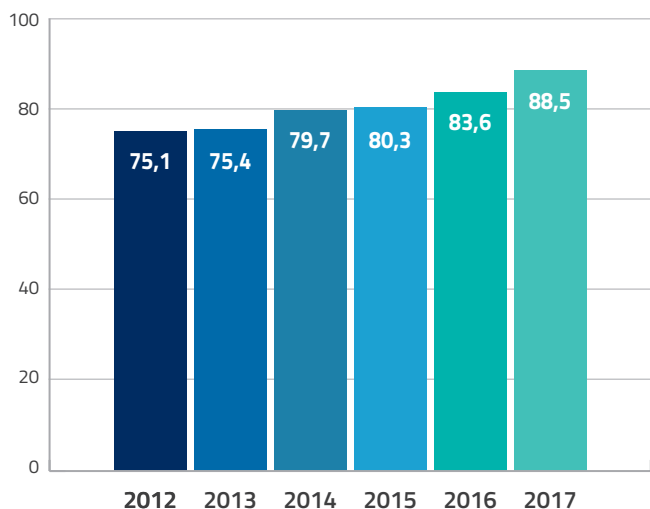
Per quanto riguarda specificamente il **trasporto su strada, responsabile in Italia di circa il 90% delle emissioni di CO2 del trasporto complessivo**, un fattore chiave di sviluppo è costituito dalla crescita della mobilità elettrica. Le stime condotte da The European House - Ambrosetti² mostrano un potenziale di sviluppo della mobilità elettrica in tutte le forme di trasporto (auto, moto e motocicli, bus, veicoli commerciali leggeri e veicoli commerciali medi e pesanti). In aggiunta, lo sviluppo della e-Mobility in Italia ha il potenziale di attivare un fatturato lungo la filiera allargata - ovvero comprensiva di ricerca e sviluppo, manifattura, distribuzione, vendita e *after-market*, e riciclo e seconda vita - compreso tra i 102,4 miliardi di Euro nello scenario base fino a 456,6 miliardi di Euro in quello accelerato.

	2017	scenario base 2030	scenario intermedio 2030	scenario accelerato 2030
Auto 	14.647	2 mln	5 mln	9 mln
Moto e motocicli 	6.211	240.000	850.000	1,6 mln
Bus 	455	3.307	8.052	10.188
Veicoli commerciali leggeri 	4.454	202.763	350.265	630.478
Veicoli commerciali medi e pesanti 	0	0	23.378	34.336

Tre scenari di sviluppo per la e-Mobility in Italia - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2019

L'attuale modello di mobilità italiano sconta significativi ritardi rispetto al paradigma di mobilità sostenibile

La mobilità in Italia sta conoscendo una crescita significativa della domanda: nel 2017 **quasi il 90% dei cittadini si è spostato durante un giorno feriale** laddove nel 2012 la percentuale di persone che si spostavano quotidianamente ammontava a circa il 75%. Inoltre, più del 75% degli spostamenti giornalieri avviene su scale di prossimità (<2 km) e urbana (fra 2 e 10 km) a una velocità media che, nelle città, è inferiore ai 20 km/h. Si tratta di un considerevole numero di spostamenti che possono essere resi più efficienti grazie all'adozione di un paradigma di mobilità sostenibile.



Tra i fattori che contribuiscono a rendere l'attuale modello di mobilità italiano poco sostenibile - e che richiedono dunque un intervento - vi sono principalmente tre fattori:

- Il numero elevato e l'età media generalmente avanzata del parco auto italiano;
- Il gap infrastrutturale e lo scarso utilizzo che riguarda la mobilità collettiva;
- Il ritardo nell'infrastrutturazione necessaria a sostenere lo sviluppo della mobilità elettrica.

Tasso di mobilità in Italia (% di persone che si spostano in giorno feriale), 2012-2017 - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Isfort, 2019

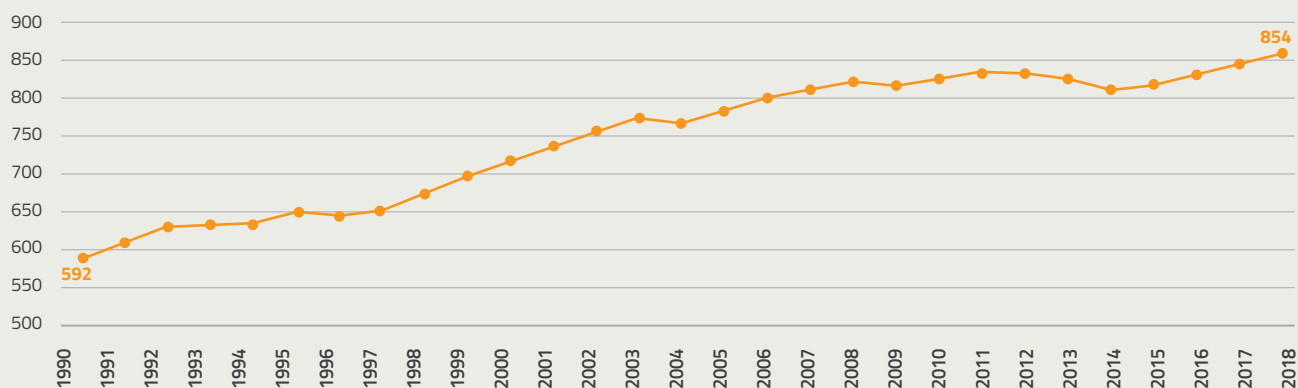
¹ Il target 2021 è fissato a 95 gCO₂/km, con un anno di phase-in (nel 2020 il 95% della flotta dovrà essere conforme alla normativa) e l'entrata a pieno regime dal 2021. Il valore target è fissato per l'emissione media delle auto immatricolate da ciascun produttore. In altri termini, non è necessario che ogni veicolo sia conforme alla normativa, ma piuttosto la flotta nel suo complesso.

² Fonte: The European House Ambrosetti e ENEL, "Electrify 2030: Electrification, industrial value chains and opportunities for a sustainable future in Europe and Italy", 2018.

Il parco veicolare italiano è molto ampio e con età media elevata

Il primo aspetto critico dell'attuale modello di mobilità italiano riguarda il parco veicolare. Nel periodo 1990-2018 questo è passato da 33,5 milioni a 51,7 milioni (+54,0%). Nello stesso arco temporale la popolazione è cresciuta da 56,7 a 60,5 milioni di persone (+6,7%). La concentrazione di autoveicoli **pro capite** è, quindi, aumentata da 592 a 854 auto per 1.000 persone. Considerando la sola popolazione adulta, il rapporto auto/abitanti ha superato l'unità nel 2016: **ad oggi ci sono più veicoli (51.682.370) che adulti (50.096.170).**

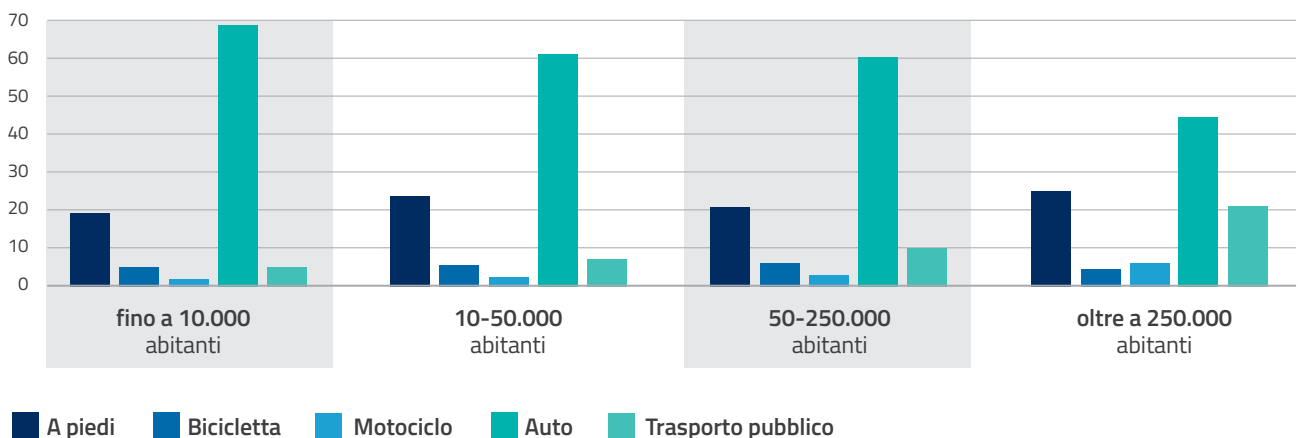
In aggiunta al numero di veicoli è significativo riportare come ben il **67% dei veicoli attualmente circolanti appartenga a categorie Euro 4 o inferiori**, ovvero con almeno 10 anni di età. La significatività di questo dato è legata anche al fatto che il 41% delle emissioni totali delle auto deriva da vetture appartenenti alla categoria Euro 4.



Numero di auto per 1.000 abitanti, 1990-2018 - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati ACI e Istat, 2019

Il trasporto collettivo sconta un gap infrastrutturale per la mobilità su ferro e un'elevata età media dei bus risultando in un limitato utilizzo dei cittadini

A fronte dell'alta concentrazione di automobili, il trasporto collettivo - ovvero il trasporto pubblico locale - è utilizzato in maniera residuale dai cittadini. Ciò avviene *in primis* nelle città di minori dimensioni in cui la mobilità collettiva è meno capillare, ma anche nelle città con oltre 250mila abitanti la quota di trasporto collettivo non supera il 20%, a fronte di percentuali che superano il 50% nelle maggiori città europee.

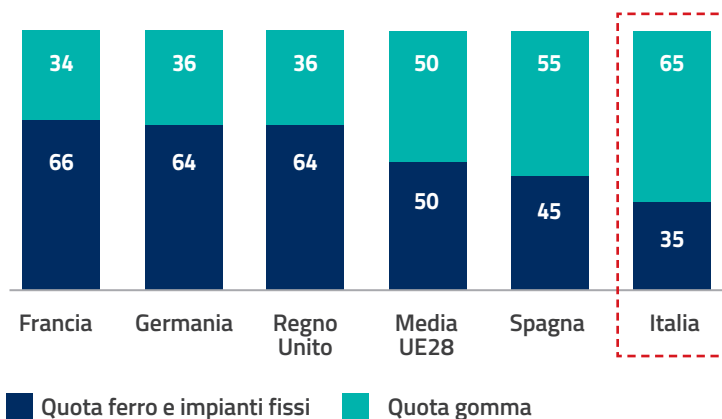


Distribuzione modale in Italia secondo le dimensioni del comune (valore percentuale), 2017 - Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Isfort, 2019.

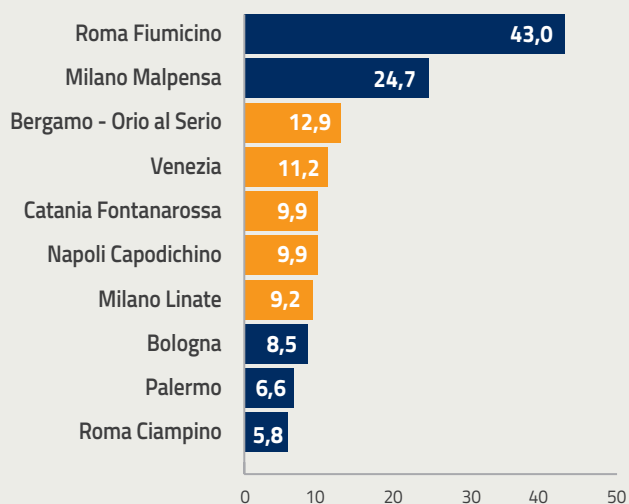
Lo scarso utilizzo di forme di mobilità collettive sconta, *in primis*, un *gap* infrastrutturale nella mobilità su ferro rispetto ai principali Paesi europei.

L'estensione della rete metropolitana è di 3,83 km per milione di abitanti in Italia a fronte di 5,45 km in Francia, 7,81 km in Germania, 10,45 km nel Regno Unito e 12,50 in Spagna. Anche la rete tranviaria è limitata a confronto con i *competitor*: 5,34 km per milione di abitanti in Italia, 11,07 km in Francia e 23,37 km in Germania.

Considerazioni analoghe possono essere fatte per le ferrovie suburbane: 10,7 km per milione di abitanti in Italia contro i 25,2 km in Germania, i 26,4 km nel Regno Unito e i 30,8 km in Spagna.



Rapporto gomma-ferro del trasporto pubblico (% su passeggeri-km), 2017
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Cassa Depositi e Prestiti, 2019



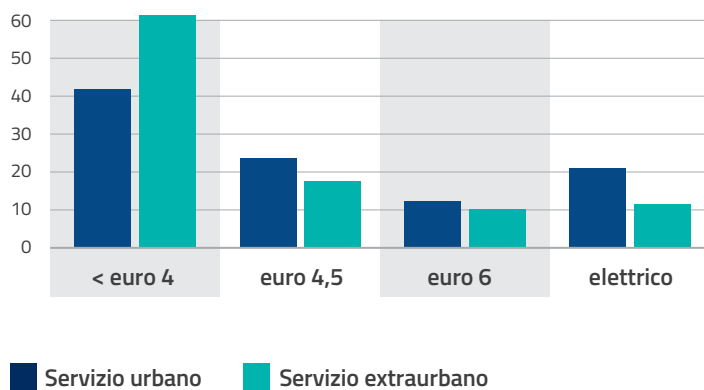
Con riferimento alla dimensione turistica è necessario rafforzare la rete di collegamenti su ferro dei principali punti d'accesso all'Italia per intercettare i turisti *inbound* e indirizzarli verso mete a minore afflusso. Per esempio, ad oggi 5 dei primi 10 aeroporti per numero di passeggeri in Italia (Bergamo, Venezia, Catania, Napoli e Milano Linate) sono privi di un collegamento diretto su ferro, sebbene interventi in questo senso siano previsti nei prossimi anni.

Scali aeroportuali privi di un collegamento diretto su ferro

Traffico passeggeri negli aeroporti italiani: top 10 (milioni di passeggeri), 2018
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Assaeroporti, 2019

La scarsa diffusione del trasporto collettivo su ferro, che garantisce minori emissioni e maggiore capacità di carico dei passeggeri, insieme all'alta concentrazione di autoveicoli, genera esternalità negative nelle città italiane **limitando anche le opzioni di mobilità turistica**, con l'effetto di avere molti pullman che accedono giornalmente ai centri urbani. Nella sola Roma sono stimati oltre 300 accessi giornalieri di bus turistici con relativi impatti sulla congestione del traffico ed emissioni.

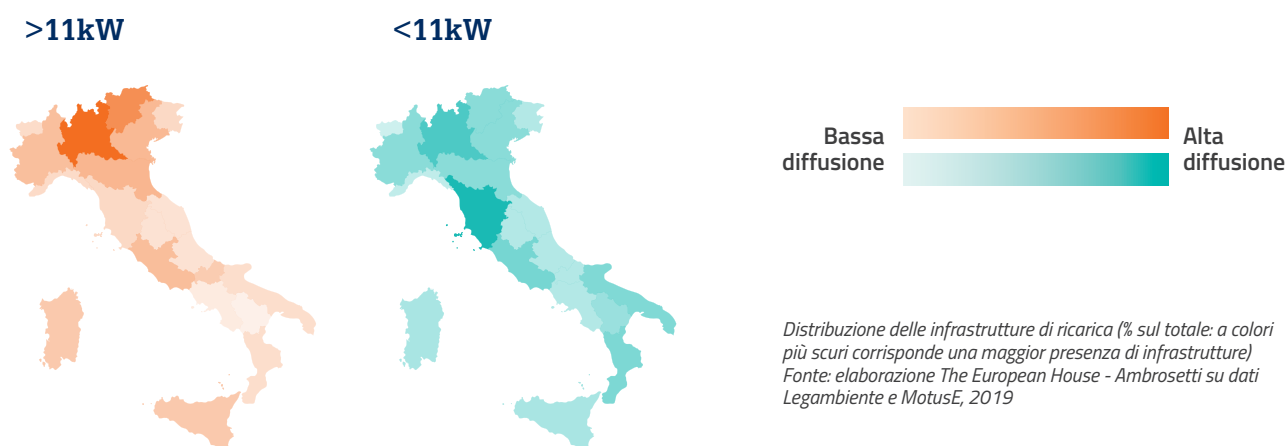
Alla luce del *gap* infrastrutturale per la mobilità su ferro, il 64% della domanda di trasporto pubblico è soddisfatta da autobus, metà dei quali hanno *standard* di emissione inferiori all'Euro 4. I bus urbani sono, infatti, caratterizzati da **un'età media particolarmente elevata**: nel 2018 è pari a 12,3 anni, rispetto a una media UE di 7. Età dei mezzi ed emissioni elevate riducono, infatti, i possibili benefici originati dall'utilizzo del trasporto collettivo.



Autobus urbani ed extraurbani per classe di emissione, 2018
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Cassa Depositi e Prestiti, 2019.

I limiti della rete infrastrutturale sono alla base dello sviluppo ritardato nella mobilità sostenibile

L'elettrificazione dei mezzi di trasporto ha un forte potenziale in Italia, anche alla luce dei circa 6 milioni di veicoli elettrici previsti al 2030 dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNEC), e un tema chiave per il suo pieno dispiegamento è l'infrastruttura di ricarica, ovvero le cosiddette "colonnine". Dal momento che, ad oggi, il 17% degli utilizzatori non ha la possibilità di ricaricare la propria auto elettrica né a casa né al lavoro, **l'installazione di punti di ricarica in ambito urbano è un prerequisito fondamentale** per stimolare la diffusione e l'utilizzo dei veicoli elettrici. Ad oggi sono presenti sul territorio nazionale 5.507 colonnine con potenza superiore a 11 kW e 2.684 con potenza inferiore a 11kW. Tuttavia, la distribuzione sul territorio risulta piuttosto eterogenea: **più della metà delle colonnine con potenza inferiore 11 kW è installata in sole 4 Regioni** (Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto e Toscana), mentre in Toscana e Lombardia è presente il 44,6% delle colonnine di potenza superiore a 11 kW. Il 50% dei punti di ricarica è in ambito urbano (strade o parcheggi) e il 45% in "punti di interesse" (supermercati, centri commerciali, ecc.) mentre rimane residuale la quota di punti di ricarica installata in ambito extra-urbano ³.



Il turismo può beneficiare direttamente dal nuovo paradigma di mobilità sostenibile sostenendo un'opportunità di crescita per l'intero sistema-Paese

Il nuovo paradigma della mobilità sostenibile può generare benefici anche per il settore turistico. Da un lato, infatti, la mobilità sostenibile migliora la qualità della vita degli abitanti che risiedono nelle città a più alta concentrazione di emissioni. Dall'altro lato, il rinnovo della flotta di bus urbani, l'infrastrutturazione necessaria per aumentare la quota di spostamenti su ferro e per sostenere la crescita dell'elettrificazione concorrono a rispondere alla domanda emergente di sostenibilità dei turisti. In aggiunta, città meno inquinate e congestionate potrebbero implicare, almeno a tendere, una migliore ricezione del fenomeno turistico da parte degli abitanti. Ad esempio, **Roma è la seconda città in Europa per ore perse nel traffico**⁴. Il fenomeno sicuramente incide sulla qualità della vita degli abitanti, ma pregiudica anche un'ottimale esperienza di visita dei turisti.

Il settore turistico, rafforzando la necessità di un nuovo paradigma di mobilità sostenibile, può sostenere un'opportunità di crescita per il Paese sotto forma di servizi di mobilità. Un esempio pratico è costituito dalla mobilità in condivisione: nel 2018 sono censiti 363 servizi di mobilità condivisa (*car sharing, scooter sharing e bike sharing*) in 271 comuni, per un totale di 5,2 milioni di noleggi. La flotta complessiva consta di quasi 8.000 auto, 2.240 scooter e 36.000 biciclette, e nel 2018 sono state effettuati 33 milioni di spostamenti con mezzi in *sharing*. La diffusione dei mezzi in *sharing* apre interessanti **sinergie a favore del turismo di prossimità**. Ad esempio, la possibilità di noleggiare veicoli a tariffe contenute e su più giornate - molte società di *car sharing* prevedono, infatti, la possibilità di un noleggio a prezzo fisso per l'intero *weekend* - rappresenta un potenziale incentivo per le località turistiche a brevi distanze dalle maggiori città. Lo sviluppo del turismo di prossimità e il potenziamento degli **arrivi nelle mete minori** può anche contare sullo sviluppo avuto negli ultimi anni dal turismo ferroviario che, nel periodo 2014-2017, ha generato un aumento del +239% di km percorsi (da 18.450 a 62.560 treni-km) e del +185% di turisti trasportati (da 24mila a 68.421 viaggiatori) ⁵.

Un altro ambito di *business* potenzialmente esplorabile - e facilmente integrabile con il settore turistico - riguarda i **servizi integrati** connessi alla mobilità sostenibile: sistemi di tariffazione integrata a favore dell'intermodalità e strumenti digitali che sfruttino i dati urbani in maniera innovativa possono contribuire a rendere più efficienti i sistemi di trasporto urbano e semplificare la mobilità turistica.

³ Fonte: Smart Mobility Report, Energy&Strategy Group della School of Management Politecnico di Milano, 2019.

⁴ Fonte: Global Traffic Scorecard, 2019.

⁵ Fonte: Fondazione FS Italiane, 2019.

SUPERINDICE DEL TURISMO

In controtendenza rispetto ad altri ambiti dell'economia italiana (produzione industriale, mercato del lavoro, bilancia commerciale, investimenti infrastrutturali, inefficienza dei trasporti) il **settore turismo** continua un trend positivo. Secondo i dati Banca d'Italia, dopo un 2017 in forte espansione, nel 2018 per la prima volta gli **arrivi turistici** hanno superato i **60 milioni** e la spesa ha raggiunto il traguardo dei **40 miliardi** di euro, registrando una crescita maggiore di Francia e Spagna e garantendo all'Italia il 5° posto a livello mondiale per attrattività turistica. I dati gennaio-luglio (non consuntivi) 2019 mostrano un ulteriore, seppur più contenuto, **incremento del 1,5%** rispetto allo stesso periodo del 2018.

La rilevanza di questo settore, evidenziata già sul finire del 1700 dall'economista italiano G.R. Carli (*"articolo di somma importanza della bilancia commerciale di un Paese, quello dei forestieri che passano, si trattengono, comprano e spendono"*) è notevole: tra effetti indiretti e indotti, l'**impatto sul Prodotto Interno Lordo italiano** del turismo ha raggiunto il **10,1%**.

Il settore contribuisce complessivamente a circa l'**11% dell'occupazione nazionale**. Inoltre, il turismo contribuisce in misura significativa ai consumi del Paese (con un consumo turistico da stranieri che supera i 40 miliardi) e favorisce gli investimenti in capitale (prossimi ai 10 miliardi). Infine, quello del turismo è un settore che influisce trasversalmente su molti aspetti della nostra economia ed è fortemente connesso con alcune delle principali aree di sviluppo economico, quali ad esempio trasporti e infrastrutture.

È evidente l'importanza di monitorare l'andamento del settore con informazioni precise e puntuali. Purtroppo, le statistiche si basano ancora quasi esclusivamente su dati tradizionali di Istat, Banca d'Italia e ENIT, spesso incongruenti tra loro, tardivi e soggetti a continue revisioni. Non ci sono ad oggi dati ufficiali unici ed accettati da tutti, sia di consuntivo che previsionali. Non vi sono iniziative significative volte ad una revisione critica delle fonti dati da cui attingere le informazioni (ad esempio attraverso l'utilizzo di big data proveniente dal web e dai social network). Si è ancora lontani da quello che dovrebbe essere l'output statistico necessario per uno sviluppo mirato dei mercati e per la migliore gestione di opportunità o minacce. Le fonti dati (e le loro rielaborazioni) a disposizione non sono più sufficienti a spiegare i fenomeni legati al mondo del turismo e tutte le sue diramazioni.

È da questa mancanza che è nato e si sta sviluppando il **Superindice del Turismo**. Essendo, quello turistico, un fenomeno di difficile quantificazione, diventa essenziale la creazione

di un database unitario che consenta l'analisi delle serie storiche e degli andamenti delle variabili di interesse e funga da punto di partenza per la costruzione di modelli previsionali. Inoltre, tale base dati non può limitarsi ad aggregati nazionali ma deve includere necessariamente valori su scala regionale e, dove possibile, locale. Una raccolta precisa dei dati sul turismo è fondamentale per avere una migliore comprensione del settore e dei fenomeni che esso influenza (o dai quali è influenzato) e per capire come tale influenza si trasmette e qual è il suo valore in termini economici.

Il progetto Superindice consiste, dunque, nella creazione di una base dati del turismo ampia e in continua evoluzione, per stare al passo con le tante informazioni che ogni giorno si aggiungono a quelle esistenti, e nello sviluppo di modelli statistico-econometrici che aiutino a meglio comprendere le relazioni economiche del settore e forniscano previsioni affidabili di breve e medio periodo. Come andrà il turismo nel suo complesso il mese prossimo? E l'anno a venire? Quanti saranno gli arrivi dall'estero? Quale sarà la spesa turistica nel prossimo trimestre? E ancora, che impatto avrebbe una riduzione drastica nell'offerta di trasporto aereo passeggeri? Quali effetti producono sul turismo nuovi investimenti infrastrutturali? Come si traduce in termini di Prodotto Interno Lordo una crescita del settore e delle sue variabili? Che impatto avrebbero riduzioni o addirittura blocchi nelle esportazioni verso aree geografiche di interesse? Come si dovrebbero distribuire le politiche fiscali (ad esempio la tassazione) per non produrre effetti indesiderati nel mercato turistico? Queste sono solo alcune delle domande che faticano ad avere una risposta puntuale e attendibile e rispetto alle quali il Superindice si pone come strumento in grado di aiutare nella formulazione e nella proposta di soluzioni previsionali e utili a livello nazionale.

A trarre beneficio da questo lavoro non sarà soltanto il decisore pubblico, il quale potrà essere in grado di impostare politiche che giovino al benessere del settore (magari favorendo piani di sostenibilità) e di gestire tempestivamente eventuali criticità, ma anche gli operatori privati, che potranno adeguare la loro offerta alla dinamicità dei cambiamenti della domanda. Il Superindice risponde, quindi, alla necessità di aziende e policy makers di avere uno strumento per pianificare investimenti organizzativi e infrastrutturali, permettendo di conoscere gli impatti che questi possono generare. Ciò agevolerebbe anche una maggiore condivisione degli obiettivi tra il settore pubblico e quello privato.

+2,11 %

-1,11 %

+7,14 %

+17,28

La base dati iniziale si è strutturata con **36 variabili** per un periodo di 11 anni, **dal 2008 al 2019**, con una **frequenza trimestrale e mensile**. Le serie storiche in questione sono state raggruppate in **quattro pilastri** (o cluster), tre dei quali rappresentano alcuni fattori economici fondamentali e molto interconnessi con il turismo.

SUPERINDICE



Le variabili macroeconomiche nazionali, regionali ed Europee compongono il **Pilastro Economico**. I flussi di traffico passeggeri e merci nelle principali modalità (aereo, marittimo, su strada e su rotaie) fanno parte del **Pilastro Trasporti**.

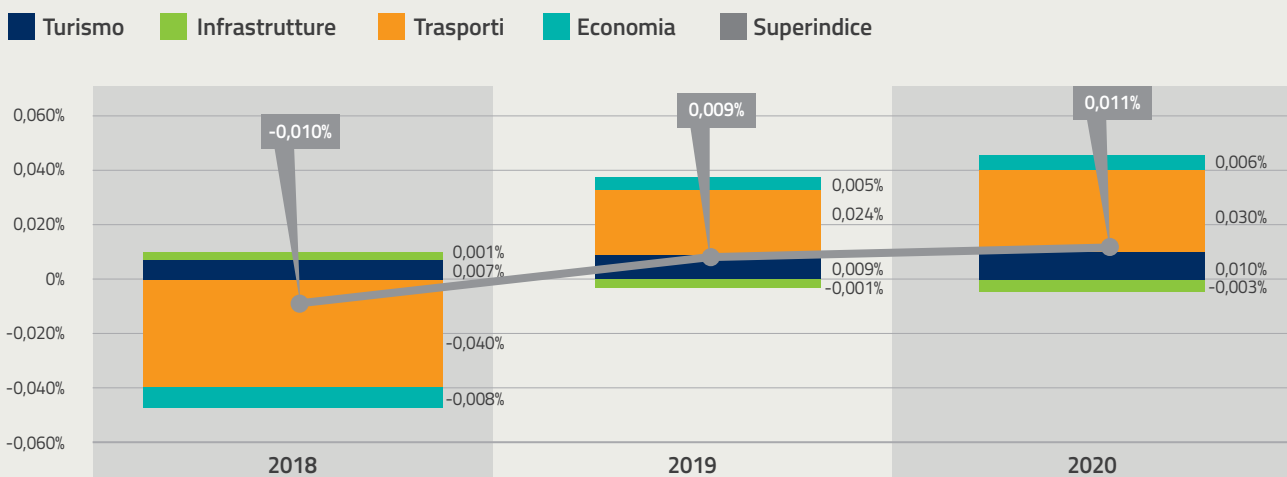
I dati di investimenti e spesa nelle infrastrutture turistiche e di traffico vengo inseriti nel **Pilastro Infrastrutture**. Il **Pilastro Turismo**, invece, include i dati relativi agli arrivi, ai pernottamenti e alla permanenza media. Le **fonti dati** iniziali sono tutte **ufficiali** (Istat, Eurostat, Istituti statistici regionali, IATA, UIC, Banca Mondiale, FMI, Assoaeroporti, Autorità portuali, MIT, Operatori TPL, e altre), ma in futuro saranno inserite anche fonti campionarie (soprattutto per analisi locali).

Per ciascun pilastro è stato costruito un **indice trimestrale che sintetizza l'andamento del settore di riferimento**. Ognuno di questi quattro indici ha al suo interno tra le 7 e le 10 variabili. Tali indici possono essere interpretati come lo stato di salute economica di turismo, dei trasporti, delle infrastrutture e dell'assetto macroeconomico del Paese. Al fine di ottenere risultati rappresentativi e affidabili per ciascun settore, ciascuna variabile è stata pesata con coefficienti relativi a **variabili latenti** che contribuiscono a spiegare la maggior parte della variabilità dei dati. Inoltre, ciascun indice evolve in funzione dell'andamento delle variabili che lo compongono e consente di effettuare previsioni trimestrali e annuali. È possibile fornire una previsione sia di ciascuna variabile legata ad un pilastro sia dell'indicatore sintetico del pilastro stesso. Il modello, per come è stato costruito, è anche adattabile alla presenza di fattori esogeni che possono produrre impatti significativi su almeno uno dei pilastri (ad esempio l'effetto del crollo del ponte Morandi nel pilastro infrastrutturale). Infine, le quattro serie storiche di ciascun pilastro vengono aggregate per comporre il **Superindice** che sintetizza lo stato di salute complessivo dell'economia italiana.

I primi **risultati previsionali** di trend annuale per il biennio **2019-2020** mostrano un rallentamento nel pilastro infrastrutturale, una ripresa nel pilastro dei trasporti e una crescita in quello turistico. Inoltre, negli anni evidenziati, il maggior contributo al Superindice è dato dai pilastri di trasporti e turismo.

Contributo dei Pilastri e previsione del Superindice

(Variazione percentuale anno su anno)



I prossimi sviluppi si concentreranno sull'ampliamento della base dati che permetterà la costruzione di nuovi modelli statistici, più sofisticati e robusti.

Sul fronte base dati, è già iniziata la raccolta delle informazioni a livello regionale per consentire lo sviluppo di analisi territoriali. Inoltre, si sta effettuando lo screening di possibili nuove fonti dati provenienti dal web. Si è pianificato di integrare in database anche dati privati, di associazioni e di aziende, rappresentativi dei vari settori e di realtà locali.

Sul fronte statistico, invece, si prevede una duplice evoluzione del modello: un Superindice regionale e un modello econometrico ad impatti che permette di valutare gli effetti che un cambiamento in una variabile di interesse genera sui pilastri e sulle altre variabili (e viceversa). Quest'ultimo modello consente la costruzione di scenari sui quali le istituzioni e gli operatori di settore potranno valutare accuratamente le proprie politiche di investimento e spesa.

BUSINESS TRAVEL: ANALISI DELLE TENDENZE

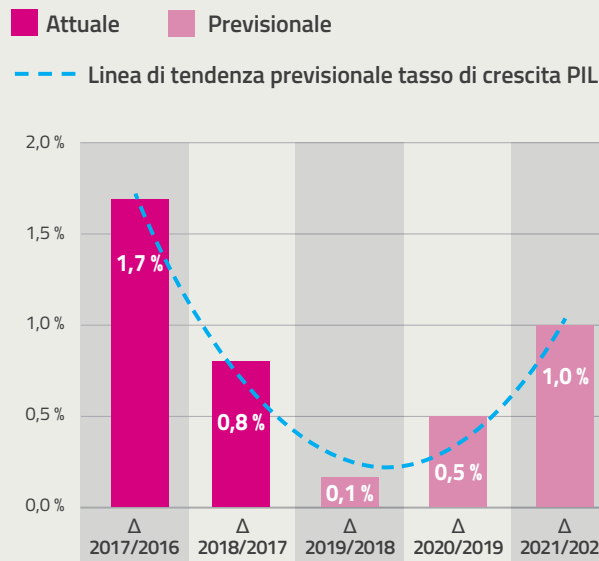
Il 2019 è un anno di generale rallentamento nella crescita economica per molte delle maggiori economie mondiali e, soprattutto, per l'Eurozona (come mostrato nel contenuto *TEH Ambrosetti: Scenari Macroeconomici*).

Il PIL Italiano, in particolare, ha fatto registrare una contrazione della crescita continua nell'ultimo triennio: dal 2017, in cui chiudeva a +1,7% rispetto all'anno precedente, al 2018, in cui è cresciuto dello 0,9% in meno, per finire con il 2019, in cui si prevede una chiusura annuale intorno alla crescita zero (+0,1% Uvet Travel Index, TEH Ambrosetti).

Tuttavia, nonostante alcuni importanti fattori di incertezza, le previsioni per il prossimo biennio comunicano stimoli positivi, segnalando una leggera ripresa già dal 2020, con un forecast di crescita che oscilla tra un +0,4% e un +0,6%, e un ottimistico +1,0% nel 2021.

Tasso di crescita del PIL in Italia

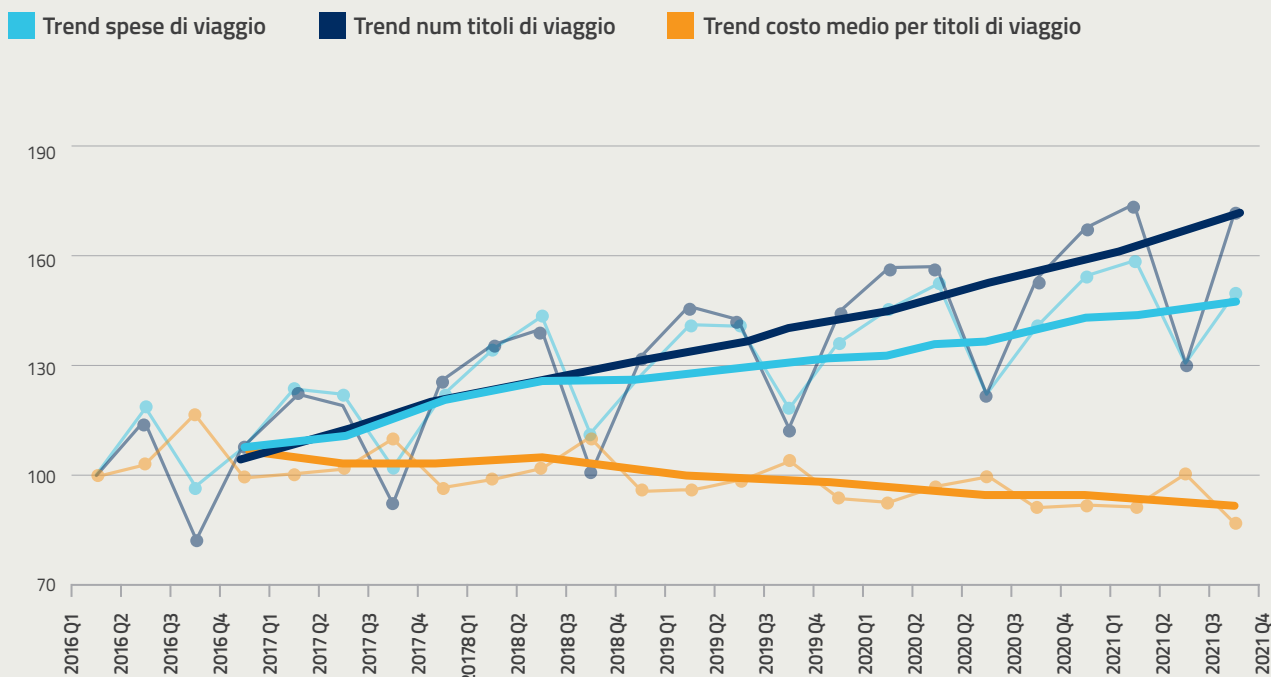
Variatione percentuale anno su anno



Fonte: Istat 2016-2018; stime Uvet Travel Index - TEH Ambrosetti 2019-2021.

Previsione di andamento dei viaggi d'affari in Italia

Numero Indice base Gen - Set 2016



L'andamento economico del sistema paese si ritrova anche nell'evoluzione dei viaggi d'affari, essendo quest'ultimo storicamente un settore fortemente correlato con il PIL italiano e con la crescita economica del paese (coefficiente di correlazione +0,98). In termini assoluti, è ormai lontano il periodo dell'ultima grande crisi economica per il mercato dei viaggi d'affari che continua a crescere costantemente. In particolare, dal 2016 in poi il trend è sempre stato positivo e si prevede in aumento anche per il biennio 2020-2021 (*previsioni ottenute con modelli statistici per le serie storiche quali SARIMA, Exponential Smoothing e Reti Neurali*). Inoltre, continua la storica riduzione del costo medio dei viaggi, per una sempre maggiore ottimizzazione della spesa.

In termini di crescita, invece, l'andamento dell'ultimo triennio dei viaggi d'affari in Italia rispecchia pienamente quanto mostrato per il trend economico del paese. La crescita del numero di titoli di viaggio sostenuta tra il 2016 e il 2017 è andata progressivamente riducendosi, passando da un +11,6% del 2017, a un +7,6% nel 2018, e a una previsione di chiusura del 2019 a un +2%.

La spesa, dal canto suo, ha subito un rallentamento meno marcato nel 2018, complici l'aumento dei prezzi nel settore aviation (trainato probabilmente da un incremento del prezzo del petrolio fino ad un massimo di 75\$ per barile), lo spostamento sempre maggiore dal settore aereo a quello ferroviario nel mercato domestico, e l'aumento dei viaggi d'affari nel mercato internazionale. Quest'anno, invece, abbiamo assistito ad una forte riduzione anche della spesa, con una previsione di chiusura a -2%, in linea con la quasi recessione subita dall'economia italiana.

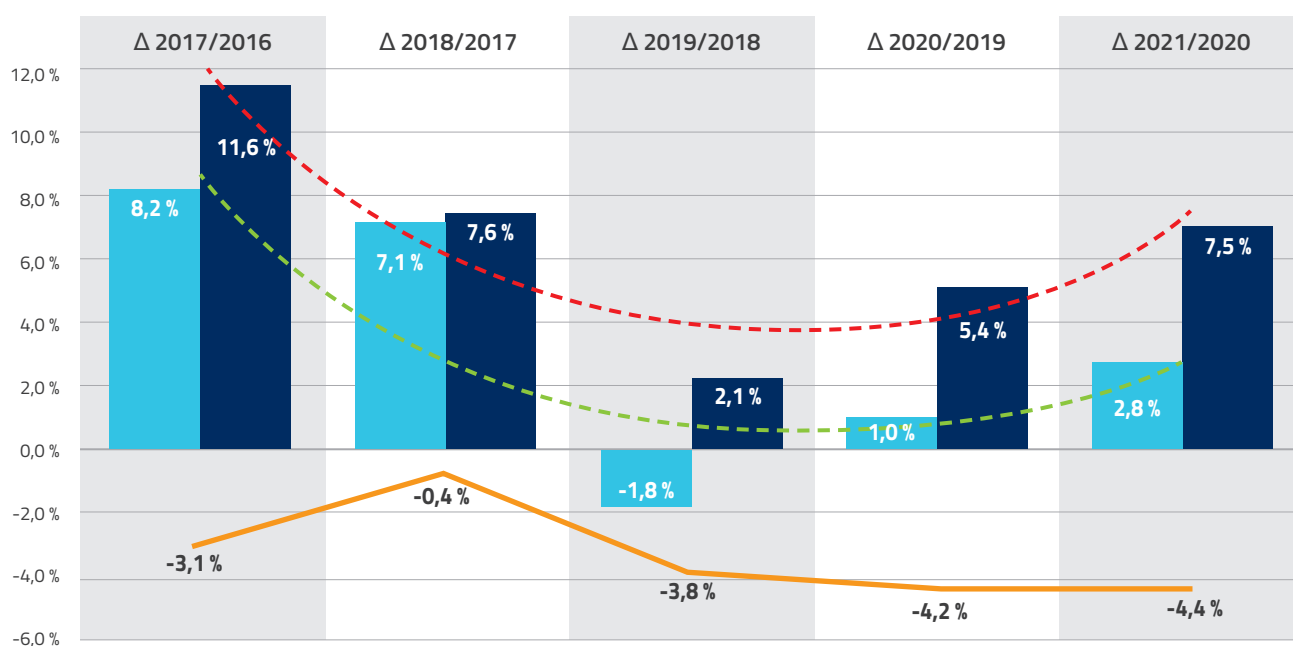
Tuttavia, le previsioni per il prossimo biennio segnalano una ripresa già dal 2020, con un forecast di crescita del +5% nei viaggi e +1% nella spesa, e un più che positivo 2021 con rispettivamente un +7,5% e un +3% circa. Ciò si lega alle aspettative ottimistiche di ripresa economica del paese. Inoltre, si prevede continuare, e in misura maggiore, la contrazione del costo medio nei viaggi d'affari, dovuta a un incremento meno che proporzionale dei prezzi rispetto alla possibile crescita della domanda futura.

Tasso di crescita dei viaggi d'affari in Italia

Base Gen - Set 2016

■ Spese di viaggio ■ Num titoli di viaggio ■ Costo medio per titoli di viaggio

--- Linea di tendenza previsionale spese di viaggio --- Linea di tendenza previsionale titoli di viaggio



TENDENZE GENERALI DI SPESA

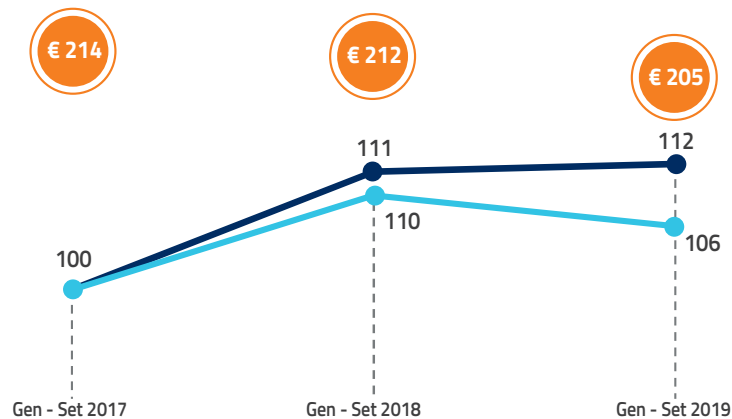
Andamento dei titoli e delle spese di viaggio



In linea con il quadro macroeconomico italiano, il 2019 ha registrato, rispetto al 2018, un rallentamento nell'andamento dei viaggi d'affari, con un aumento del numero di titoli di viaggio del 1% e una riduzione delle spese di viaggio del 4%.

Considerando invece tutto il triennio 2017-2019, il numero di titoli di viaggio è aumentato del 12% mentre le spese di viaggio del 6%. Il costo medio per titolo di viaggio mostra invece un trend decrescente durante tutto il periodo, diminuendo complessivamente di 9€.

- Costo medio
- Num titoli di viaggio
- Spese di viaggio



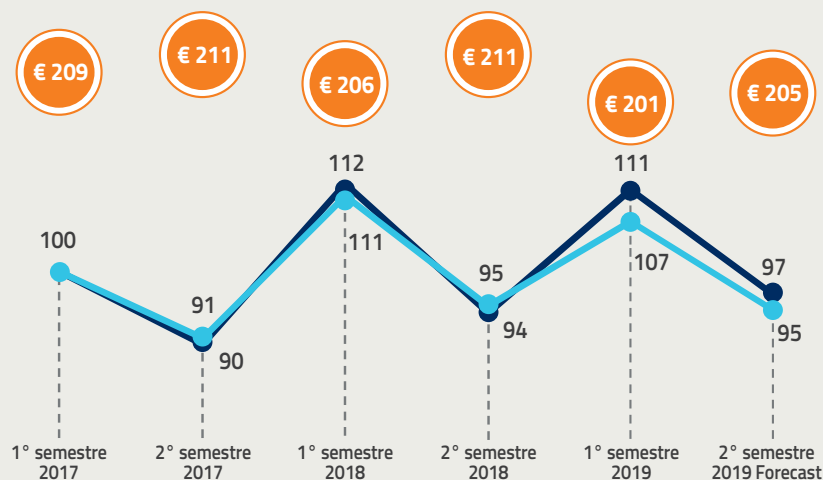
Numero indice base Gen-Set 2017; costo medio in €

L'andamento semestrale mostra che la leggera flessione si è manifestata specialmente nel primo semestre, mentre nel secondo non si prevedono scostamenti significativi.

In particolare, si prevede che nel secondo semestre 2019 le spese rimarranno invariate rispetto al secondo semestre del 2018, mentre il numero di titoli di viaggio aumenterà lievemente (+3%).

Se consideriamo il risultato dal 2017 al 2019, il costo medio dei titoli di viaggio si è gradualmente ridotto e se ne prevede inoltre un'ulteriore riduzione di 6€ nell'ultimo semestre, rispetto al 2018.

- Costo medio
- Num titoli di viaggio
- Spese di viaggio



Numero indice base 1° Sem. 2017; costo medio in €

Andamento complessivo dei titoli e delle spese di viaggio per tipologia di Servizio

La flessione nell'andamento complessivo dei titoli e delle spese di viaggio si riflette soprattutto nell'andamento negativo dei servizi Air e Car Rental. L'Hotellerie rimane stabile, e l'unica crescita significativa si registra nel comparto Rail, trainato dal mercato nazionale.

Per il settore Air si riducono spesa (-4%) e titoli di viaggio (-5%) rispetto al 2018, mentre il costo medio generale aumenta di circa 6€.

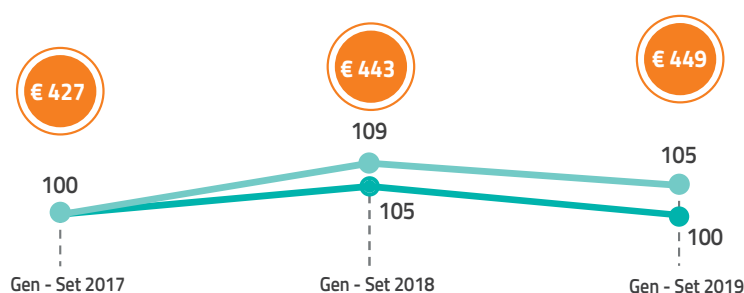
Al contrario, nell'Hotellerie il costo medio per notte aumenta di 7€, mentre spese e titoli di viaggio sono rimasti invariati.

Continua, invece, la crescita nelle spese e nei titoli di viaggio del servizio Rail, che aumentano rispettivamente del 19% e del 13% su tutto il periodo, con un costo medio fisso a 42€.

Il Car Rental al contrario segue la contrazione già evidenziata, con una riduzione delle spese fino al 6% e del costo medio di 11€.

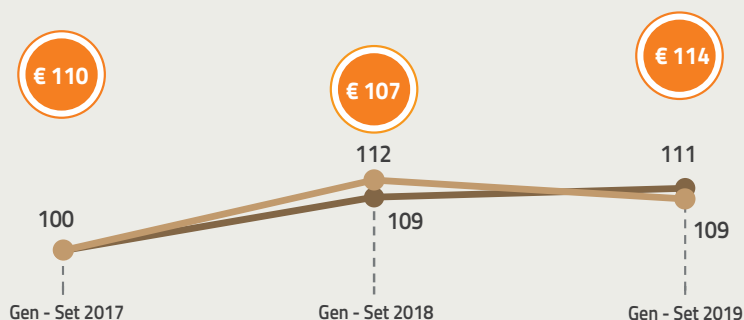
AIR

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Air
- Spese Air



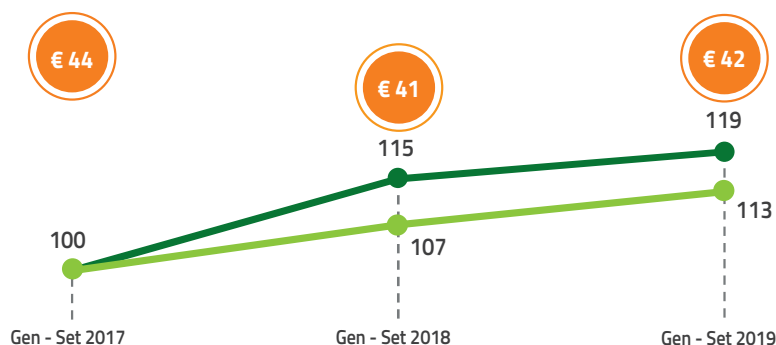
HOTEL

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Hotel
- Spese Hotel



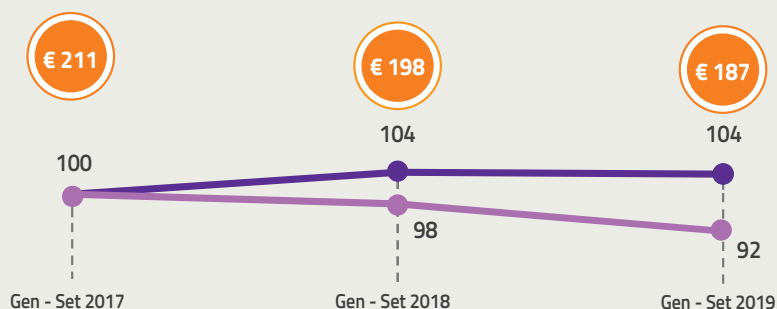
RAIL

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Rail
- Spese Rail



CAR

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Car
- Spese Car



Andamento semestrale dei titoli e delle spese di viaggio per tipologia di Servizio

Quanto visto finora si ritrova anche negli andamenti semestrali delle singole tipologie di servizio e nelle nostre previsioni di spesa per l'ultimo semestre del 2019.

Nel servizio Air si prevede una contrazione di circa il 3% sia nella spesa che nei titoli di viaggio rispetto al secondo semestre del 2018, con un costo medio praticamente invariato.

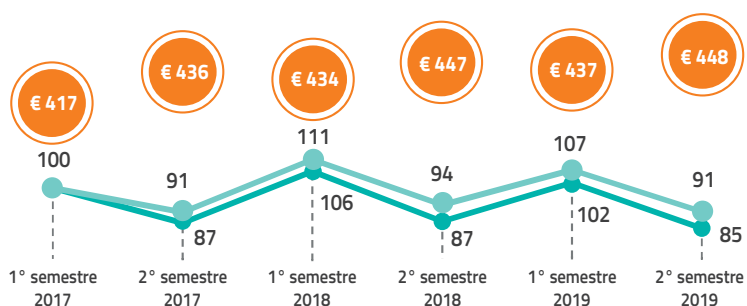
L'Hotellerie, invece, conferma l'aumento di 8€ nel costo medio per notte e la sostanziale stabilità di spese e titoli di viaggio, con una previsione positiva per il secondo semestre 2019.

Il settore ferroviario conferma la sua crescita con un aumento a fine 2019 del 10% nei titoli di viaggio e del 16% nella spesa di viaggio, rispetto al secondo semestre del 2018. Abbastanza flat è invece il costo medio, ma se ne prevede un leggero incremento per l'ultimo periodo dell'anno.

In aumento è anche la contrazione del Car Rental che conferma il trend negativo su tutto il periodo. Trend che si riflette nel forecast che mostra una diminuzione del 6% nella spesa di viaggio e del costo medio di circa 21€.

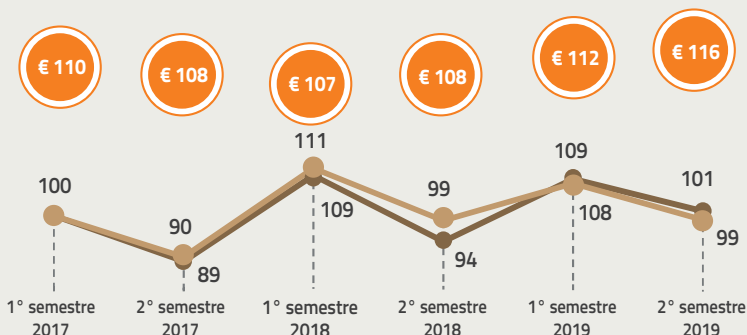
AIR

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Air
- Spese Air



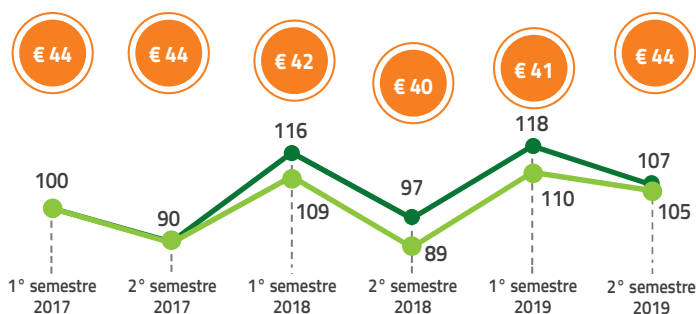
HOTEL

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Hotel
- Spese Hotel



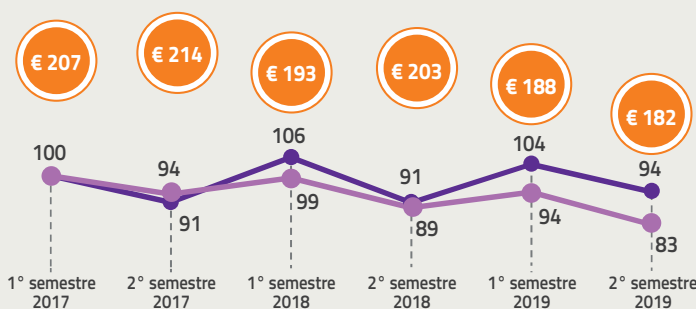
RAIL

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Rail
- Spese Rail



CAR

- Costo medio
- Titoli di Viaggio Car
- Spese Car



A STAR ALLIANCE MEMBER 

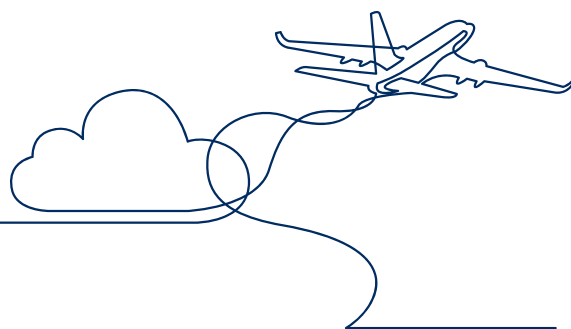


HOSPITALITY MORE THAN JUST A WORD

True hospitality comes from the heart.
From a genuine desire to make sure our guests always feel totally at home.



TURKISH AIRLINES

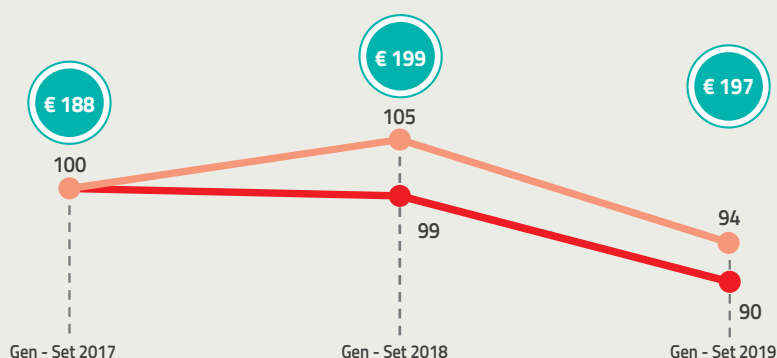


VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON AIR

Andamento dei titoli e delle spese di viaggio aeree per tipologia

Focalizzandosi sul servizio Air, la contrazione generale del 2019 si distribuisce in particolar modo sul mercato domestico. Il traffico domestico, infatti, è l'unico che è diminuito in modo significativo, registrando una decrescita tra l'11% e il 9% in spese e titoli di viaggio. Inoltre, il costo medio di un biglietto aereo per una tratta nazionale è aumentato dal 2017 ad oggi.

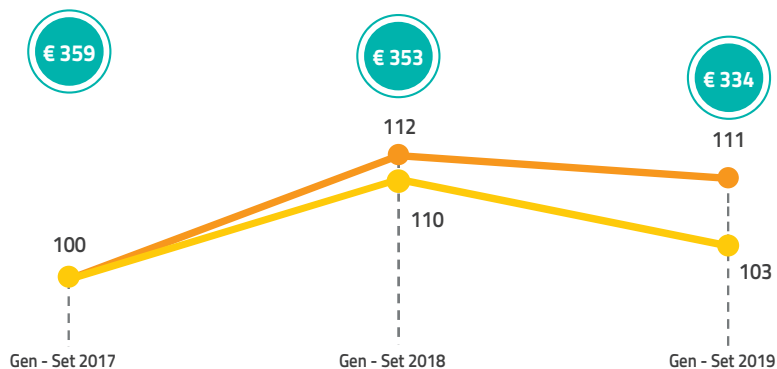
- Costo Medio Domestic
- Titoli di Viaggio Domestic
- Spese Domestic



EUROPEAN

Nel mercato europeo, invece, il costo medio è diminuito di 25€ dal 2017 e le spese di viaggio si sono ridotte del 7% rispetto al 2018.

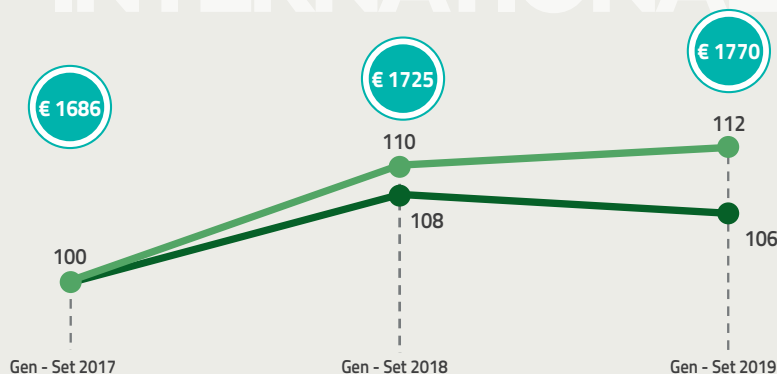
- Costo Medio European
- Titoli di Viaggio European
- Spese European



INTERNATIONAL

Il traffico internazionale è quello che ha risentito meno della riduzione generale del servizio, con un leggero aumento delle spese del 2% nel 2019 rispetto all'anno precedente. Da tenere d'occhio invece il continuo aumento del costo medio, circa 45€.

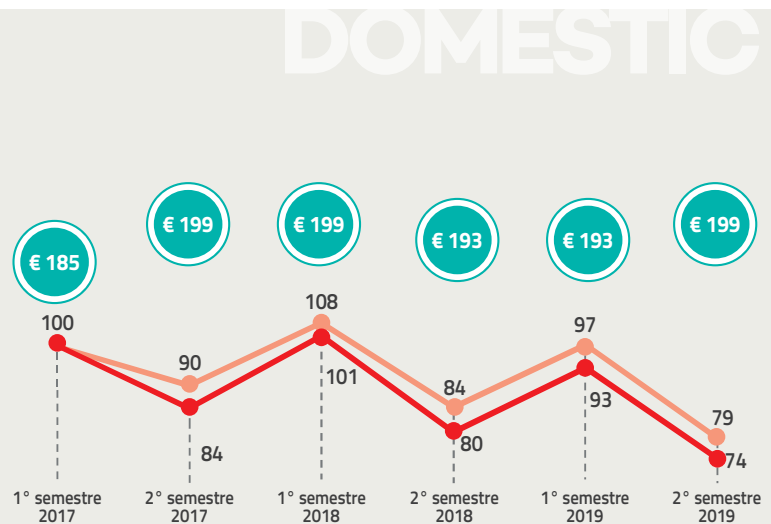
- Costo Medio International
- Titoli di Viaggio International
- Spese International



Andamento dei titoli e delle spese di viaggio aeree per tipologia

Gli andamenti semestrali e il nostro forecast di fine 2019 evidenziano il trend negativo del servizio Air, con particolare attenzione al comparto nazionale. La contrazione in atto nel mercato domestico si prevede continuare anche durante tutto il secondo semestre 2019, con una riduzione di spesa e numero di biglietti di viaggio rispettivamente del 5% e del 6%. Complice in questo senso, oltre alla stagnazione dell'economia italiana, anche la chiusura dell'aeroporto di Linate e della conseguente perdita nel market share con l'Alta Velocità sulla tratta Milano-Roma (la più importante in Italia).

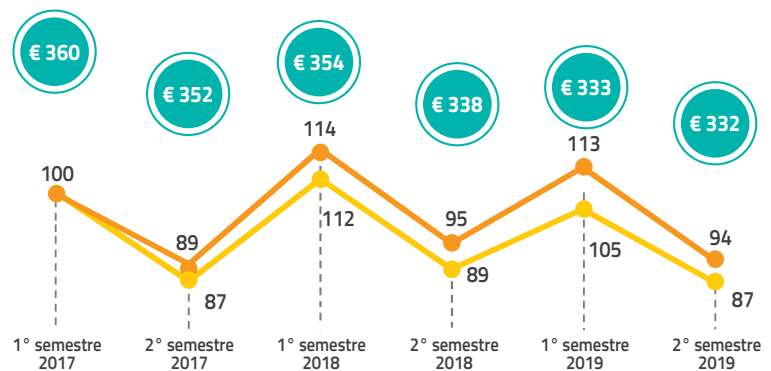
- Costo Medio Domestic
- Titoli di Viaggio Domestic
- Spese Domestic



EUROPEAN

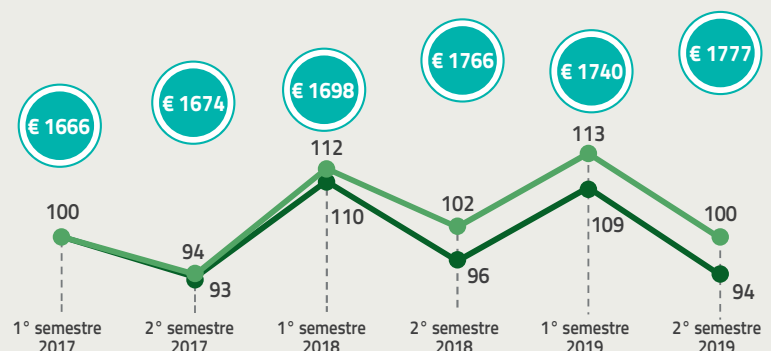
Il mercato Europeo e quello Intercontinentale sono rimasti stabili tra 2018 e 2019, con una previsione di leggera flessione nella spesa e nel costo medio del biglietto per l'Europeo e di leggera crescita per l'Intercontinentale.

- Costo Medio European
- Titoli di Viaggio European
- Spese European



INTERNATIONAL

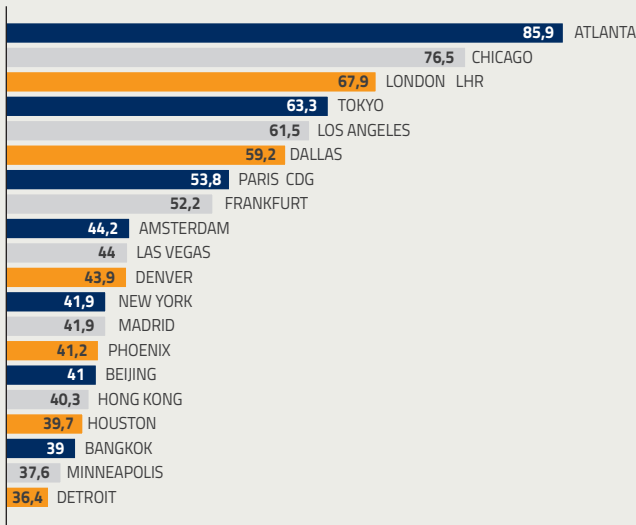
- Costo Medio International
- Titoli di Viaggio International
- Spese International



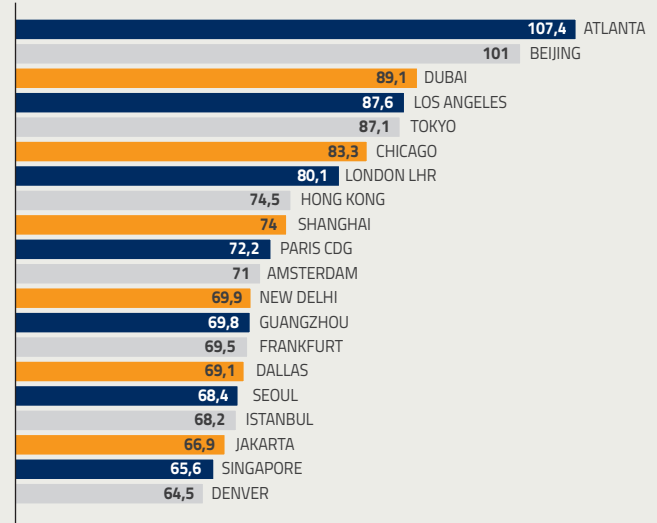
Aeroporti Mondo

La geografia del ranking aeroportuale è stata stravolta negli ultimi anni. Gli aeroporti dell'Asia e del Medio Oriente sono diventati ormai predominanti. Ben 11 dei primi 20 scali sono di queste due zone geografiche. **Atlanta mantiene la leadership globale** con oltre 107 milioni di passeggeri l'anno trasportati, davanti a Pechino, l'altro aeroporto che ha superato la barriera dei 100 milioni di passeggeri, e Dubai. Il primo aeroporto europeo, Londra Heathrow, si trova in sesta posizione, lontano quasi 10 milioni dalla top 3 globale.

2006



2018



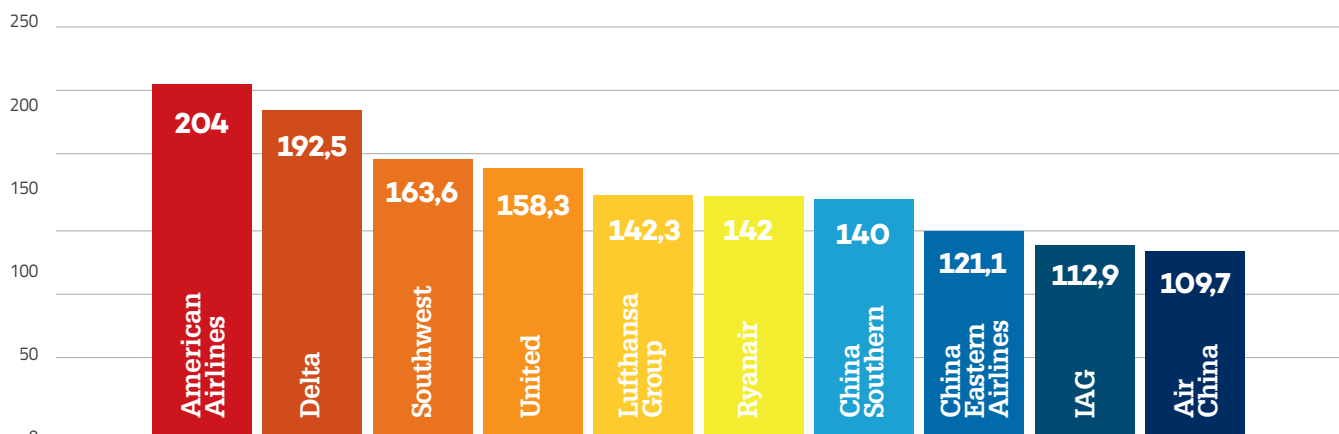
Fonte: Elaborazione TRA consulting su Airport Council International

Compagnie Aeree Mondo

Le compagnie aeree americane rimangono gli operatori più grandi al mondo, in termini di numero di passeggeri, grazie al processo continuo di fusioni e acquisizioni degli ultimi anni. American Airlines ha superato la barriera dei 200 milioni di passeggeri nel 2018, mentre Delta ha superato i 192 milioni. In Europa si sta evidenziando un processo di fusione simile ma solamente tre operatori sono nella top 10. Si registra ancora una volta una forte crescita dei vettori cinesi e China Southern si è avvicinata alla quinta posizione detenuta da Lufthansa.

Compagnie Aeree 2018

(MLN PAX)

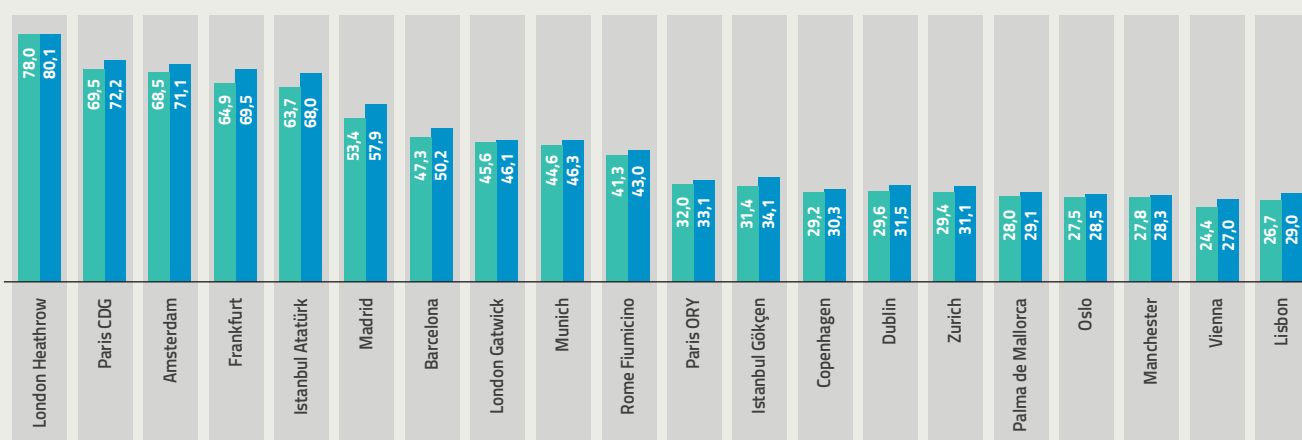


Analisi TRA consulting su dati compagnie aeree

Aeroporti Europa

I principali 20 aeroporti europei hanno registrato un incremento di oltre il 5 per cento per quanto riguarda il numero dei passeggeri. **Londra Heathrow rimane leader** davanti a Parigi Charles de Gaulle, mentre Amsterdam si conferma in terza posizione. La crescita dei primi 3 aeroporti è stata però inferiore rispetto alla media. Tra i primi 10 aeroporti si evidenzia anche il buon andamento di Francoforte (+7,2%), che si è avvicinato alla terza posizione detenuta da Amsterdam. Solamente Roma Fiumicino è l'unico operatore italiano a trovarsi nella top 20.

2017 2018
862,6 906,4

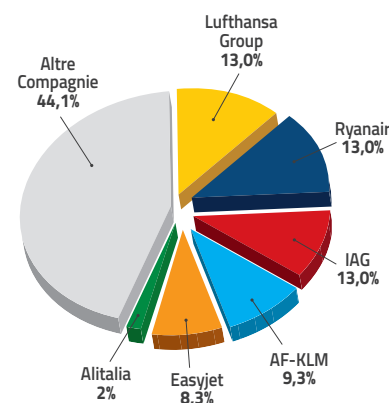
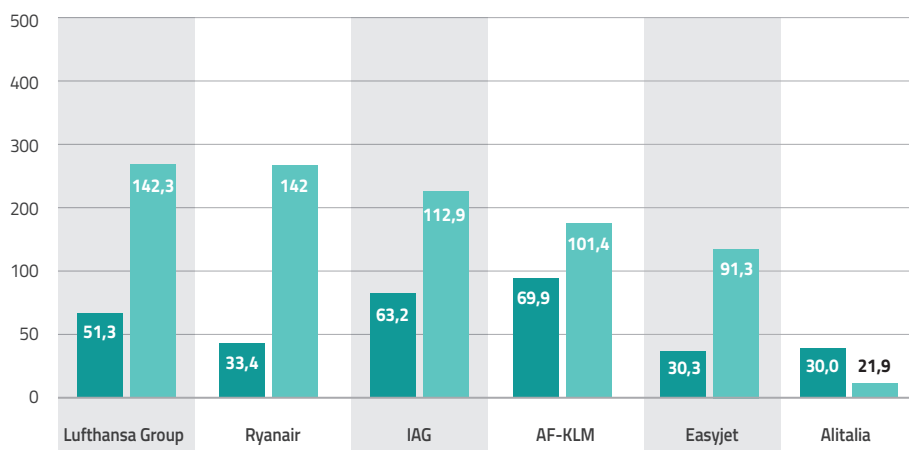


Fonte: Elaborazione TRA consulting su dati aeroporti

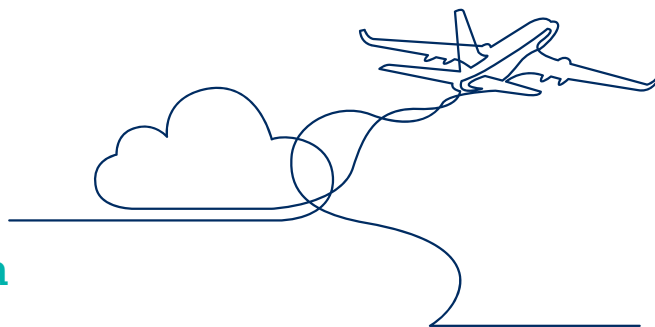
Compagnie aeree Europee

Il mercato aereo si sta consolidando sempre maggiormente, con pochi vettori sempre più grandi e con i player più deboli che continuano ad uscire dal mercato. Solo l'ultimo caso è stato quello di Thomas Cook Airlines, ma nel corso dell'ultimo anno diversi vettori sono falliti. **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. Sono ormai quattro i gruppi che superano in 100 milioni di passeggeri, grazie al fatto che anche AirFrance - KLM ha superato questa barriera. In quinta posizione si consolida Easyjet che ha avuto una crescita superiore al 10 per cento.

2005 2018



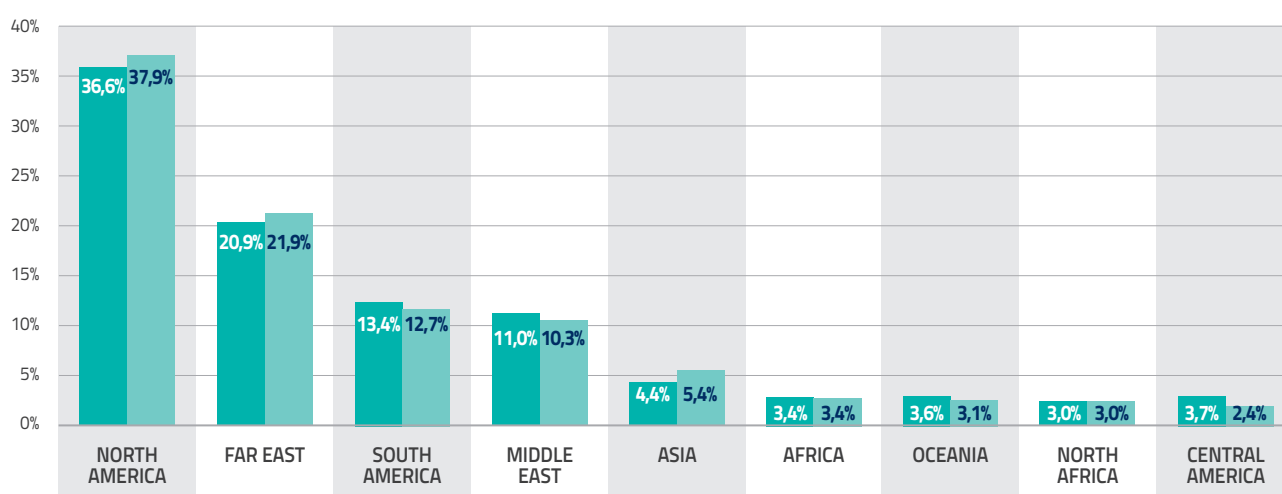
Analisi TRA consulting su dati compagnie aeree



Andamento dei volumi di spesa traffico intercontinentale

Il traffico intercontinentale conferma come principale destinazione il Nord America, in crescita di circa un punto percentuale rispetto al 2018. L'Estremo Oriente cresce rispetto al 2018 dell'1%. Fra le destinazioni in aumento troviamo anche l'Asia, mentre in calo il Sudamerica, il Medio Oriente, l'Oceania e l'America Centrale.

■ Gen . Set 2018 ■ Gen . Set 2019



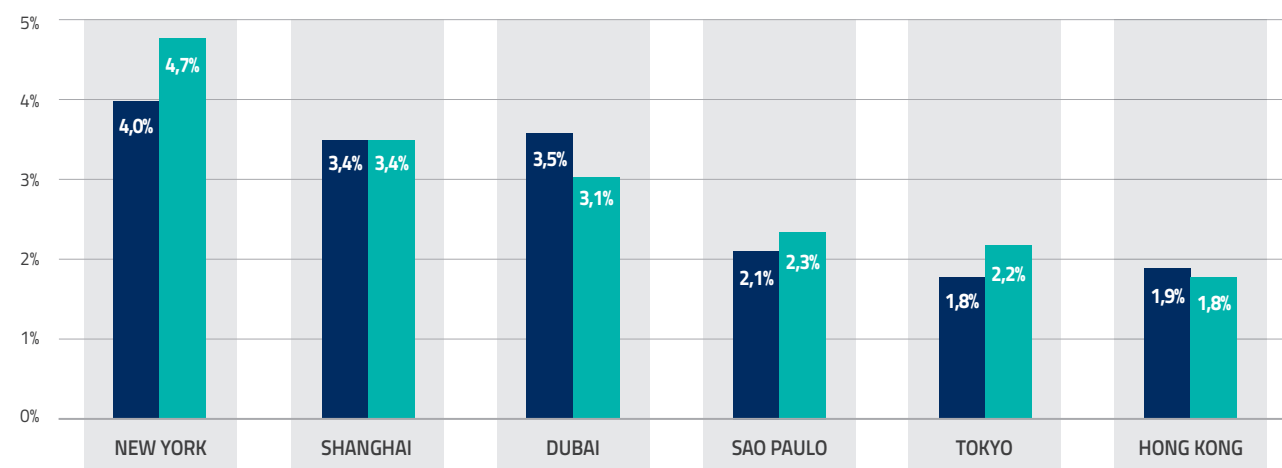
Principali destinazioni intercontinentali

(Numero di biglietti)

Il 2019 vede New York come la più importante destinazione internazionale e in crescita dello 0,7% rispetto al 2018. Si conferma, quindi, l'importanza della città come principale Hub aeroportuale per i viaggiatori d'affari che si dirigono negli Stati Uniti. Shanghai e Dubai rimangono le altre due destinazioni principali.

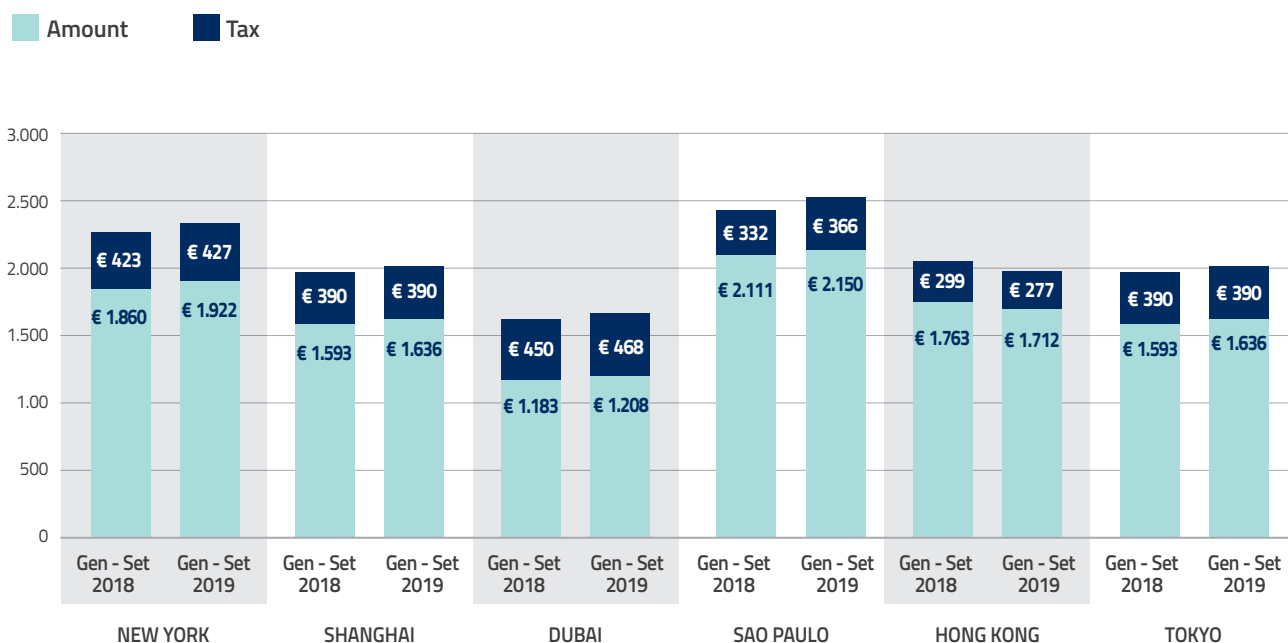
In crescita rispetto al 2018 per numero di titoli di viaggio anche San Paolo e la capitale nipponica.

■ Gen . Set 2018 ■ Gen . Set 2019



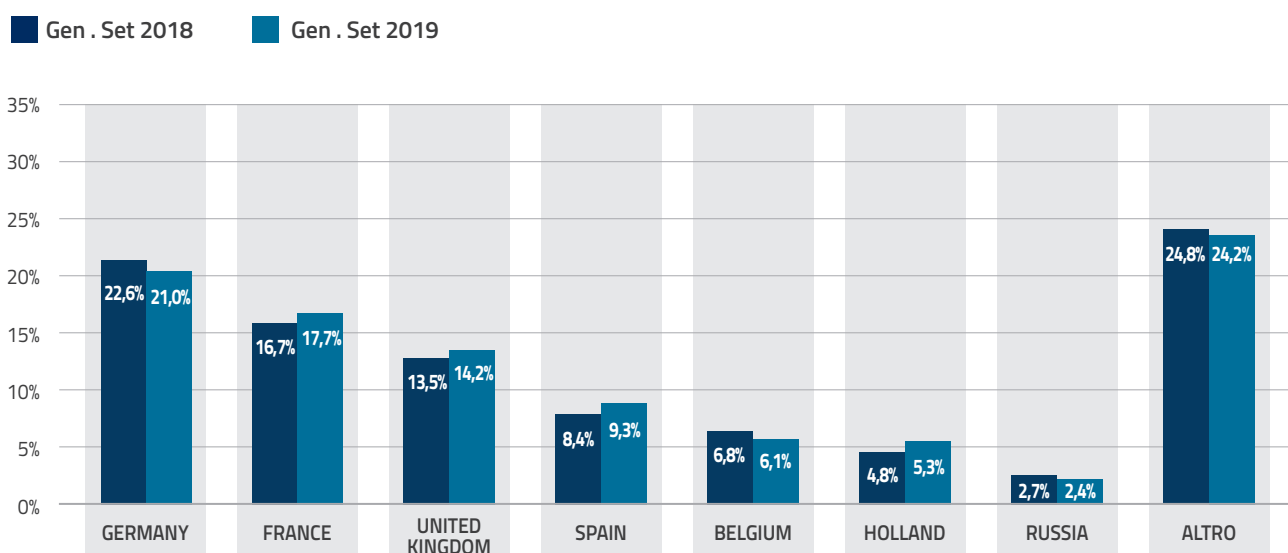
Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: rotte intercontinentali (Euro)

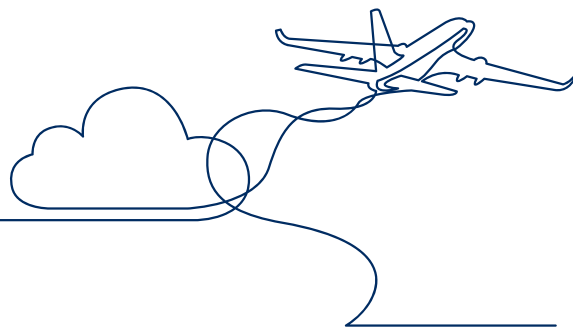
San Paolo risulta essere la rotta intercontinentale più cara nel business travel e registra un aumento di circa 70 euro rispetto al 2018 (tasse incluse). Dubai, al contrario, è la meta più economica nel 2019, ma con un prezzo medio in aumento rispetto al 2018. Le tasse aeroportuali continuano ad essere una componente importante sui valori incrementali dei biglietti aerei, con un impatto medio del 25% circa.



Andamento dei volumi di spesa traffico europeo

Spostando il focus sul mercato europeo, Germania e Francia confermano la loro leadership da un punto di vista di scambi economici per l'Italia. Negli ultimi 12 mesi la prima ha visto ridursi la propria quota di un 1,6%, mentre la seconda fa registrare una sostanziale crescita dell'1%. Nell'ultimo anno, inoltre, sono cresciuti anche Regno Unito, Spagna e Olanda. In lieve calo il Belgio.



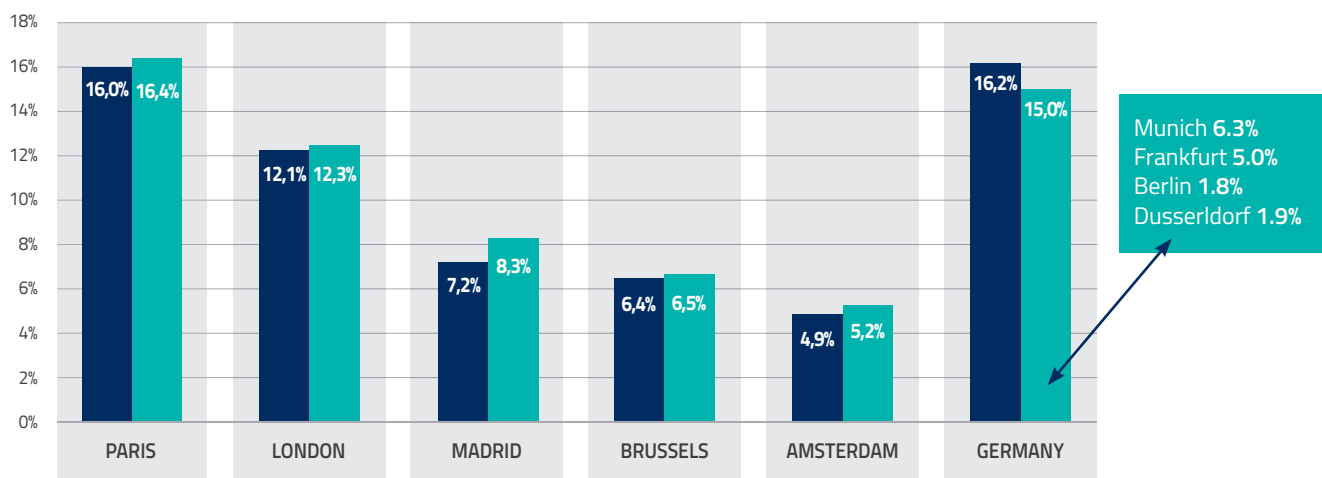


Principali destinazioni europee

(Numero di Biglietti)

A livello europeo, con il 16,4% del totale dei viaggi d'affari, la principale destinazione (e in aumento) rimane Parigi. In aumento anche tutte le altre maggiori mete europee, tra cui è la capitale spagnola a registrare la crescita più alta (+1,1%) rispetto al 2018. Si evidenzia, inoltre, che mentre Francia e Regno Unito hanno come destinazioni principali le loro rispettive capitali, il traffico tedesco si distribuisce verso Monaco, Francoforte, Berlino e Düsseldorf, segno di un'economia più strutturata su tutto il territorio.

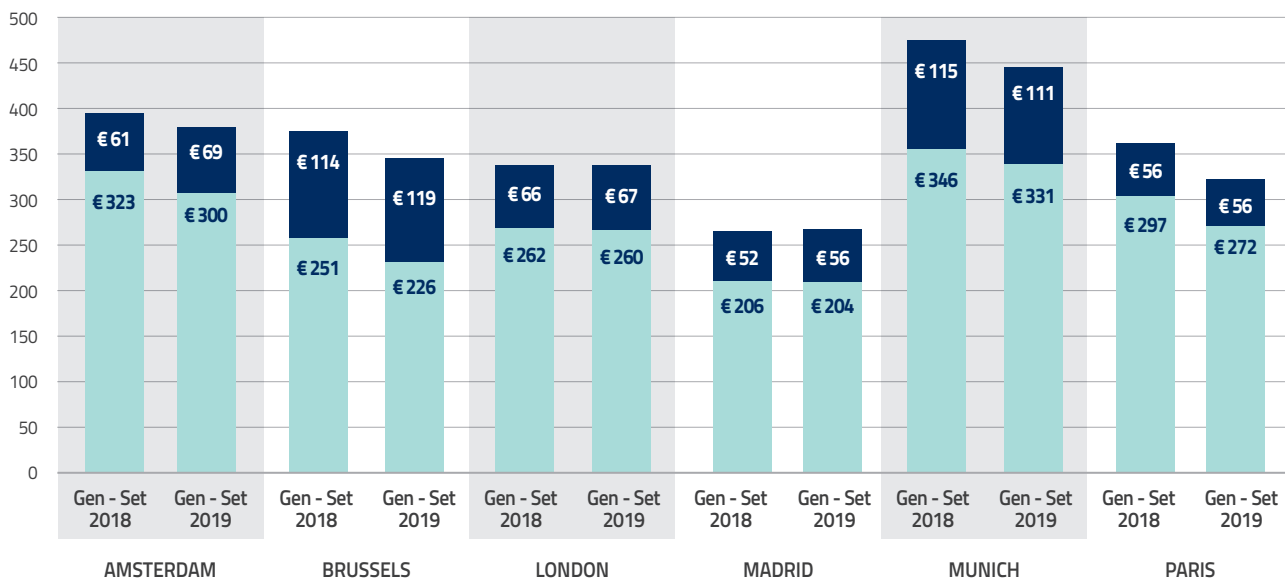
■ Gen. - Set 2018 ■ Gen. - Set 2019



Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: rotte europee (Partenze Italia; Euro)

A livello europeo, le rotte con partenza dall'Italia hanno registrato valori di prezzo complessivamente stabili. In generale, il prezzo medio (escluse le tasse) si è ridotto tra il 2018 e il 2019. Monaco rimane di gran lunga la metà più cara per biglietto aereo, seguita da Parigi. Nel segmento europeo, le tasse contribuiscono in media per il 30% circa del prezzo totale del biglietto.

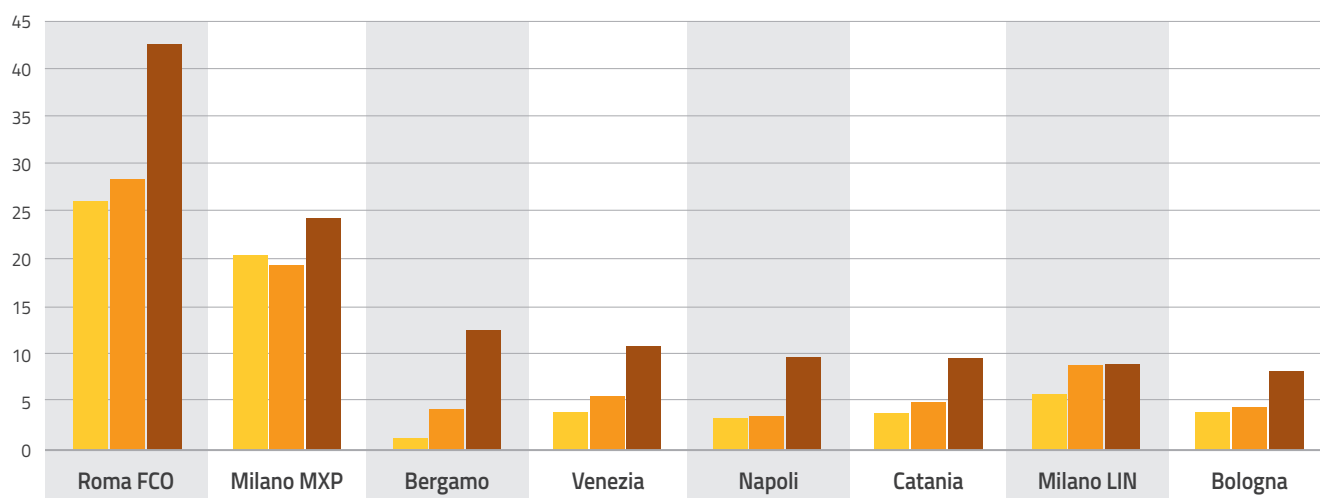
■ Amount ■ Tax



Aeroporti italiani

Roma Fiumicino è il primo ed unico grande hub italiano con quasi 43 milioni di passeggeri. Nel 2018 ha rivisto il proprio traffico crescere, dopo la battuta d'arresto del 2017. In un solo anno ha guadagnato quasi 2 milioni di passeggeri. La crescita maggiore in termini assoluti è stata però quella di Milano Malpensa che ha superato nel 2018 i 24,5 milioni di passeggeri. La crescita è stata nell'ultimo anno di circa 2,4 milioni di passeggeri. In terza posizione si conferma Bergamo Orio al Serio con quasi 13 milioni di passeggeri, mentre Venezia ha superato per la prima volta la barriera degli 11 milioni di passeggeri all'anno. Solamente Milano Linate ha registrato una diminuzione di traffico, mentre Napoli ha registrato un forte salto in avanti salendo in quinta posizione.

■ 2000 ■ 2005 ■ 2018

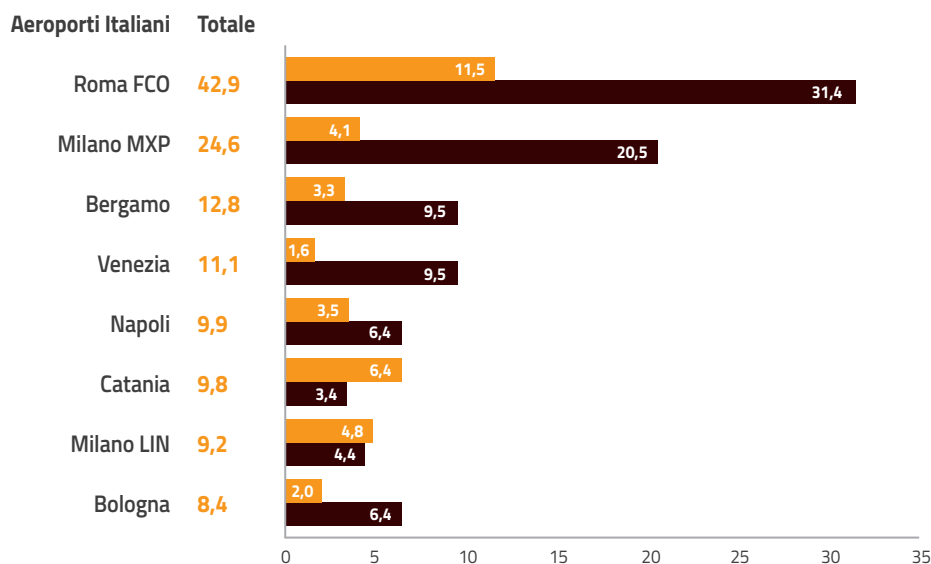


Analisi TRA consulting

Aeroporti italiani per traffico

I principali aeroporti italiani si caratterizzano per avere tipologia di traffico molto differente. Solamente Roma Fiumicino per avere una configurazione di aeroporto di hub and spoke, con oltre 11 milioni di passeggeri domestici e oltre 31 milioni di viaggiatori internazionali. Milano Malpensa è invece focalizzato sul traffico internazionale, così come Venezia. Napoli registra circa due terzi di passeggeri internazionali, mentre Catania e Milano Linate hanno una predominanza di traffico nazionale.

■ Domestici ■ Internazionali

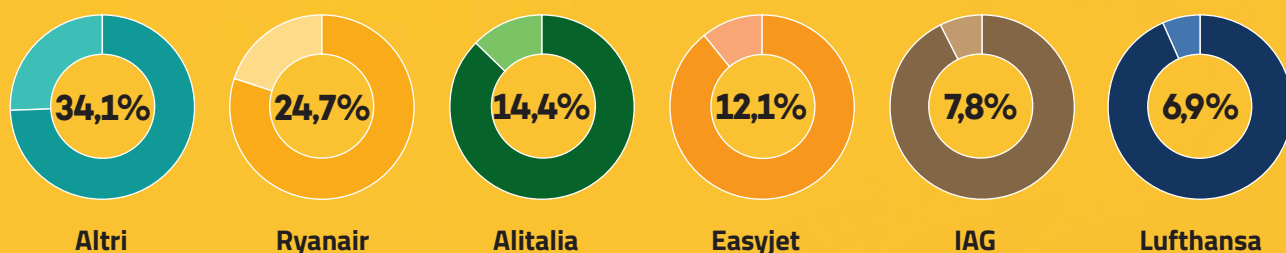


Analisi TRA consulting

Market share 2018

Ryanair si conferma come prima compagnia aerea in Italia per numero di passeggeri trasportati.

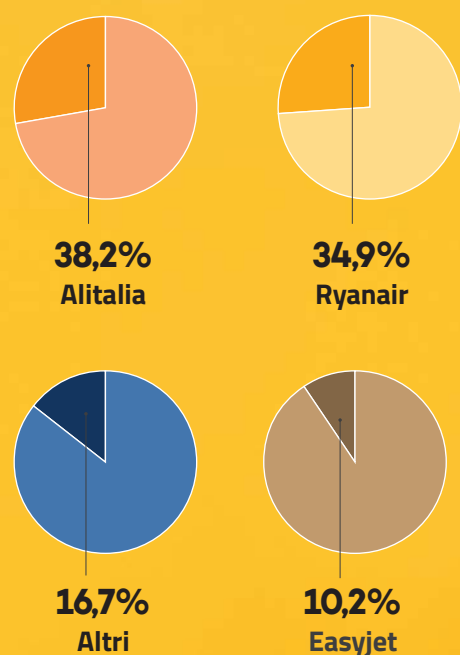
Nel 2018 la quota di mercato è stata del 24,7 per cento, circa 10 punti percentuali in più rispetto ad Alitalia. La compagnia nazionale continua a perdere quote di mercato (ormai sotto il 15 per cento) e passeggeri, mentre Easyjet si rafforza superando la barriera del 12 per cento. Il gruppo IAG e Lufthansa si trovano rispettivamente in quarta e quinta posizione.



Fonte: Elaborazione dati Enac

Market share Domestico

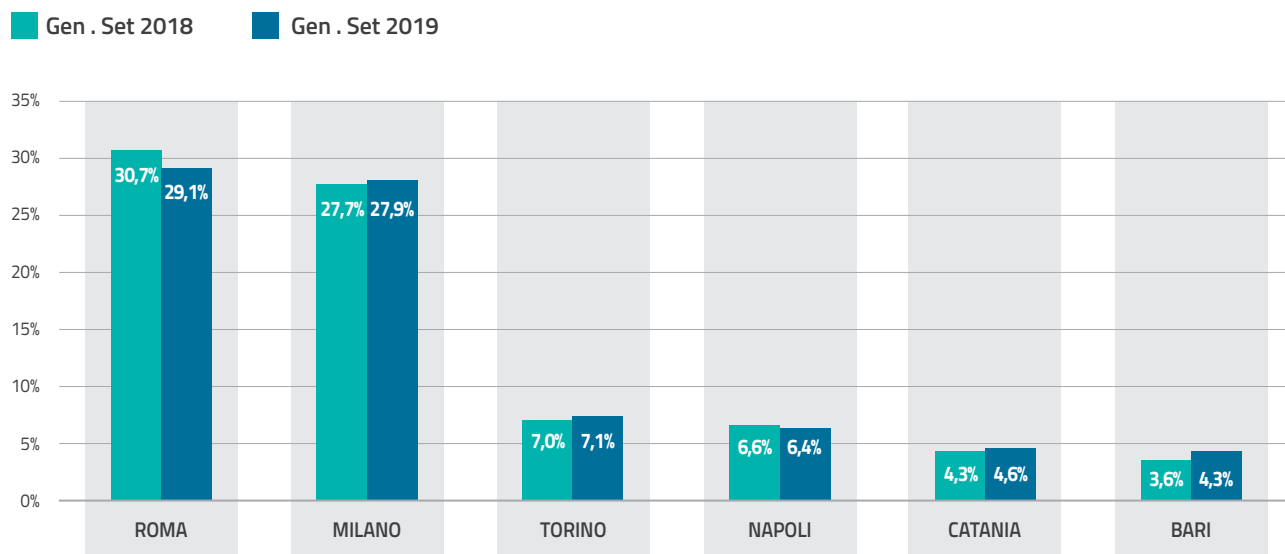
Nel mercato domestico italiano, Alitalia riesce a mantenere la leadership con poco più del 38 per cento della quota di mercato, in leggera diminuzione rispetto al 2017. Ryanair è vicina al 35 per cento e si conferma anche nel 2018 un mercato estremamente concentrato. Si registra sempre più una forte concorrenza del trasporto ferroviario alta velocità, ma i primi tre operatori aerei detengono ormai quasi l'85 per cento della quota di mercato.



Principali destinazioni nazionali

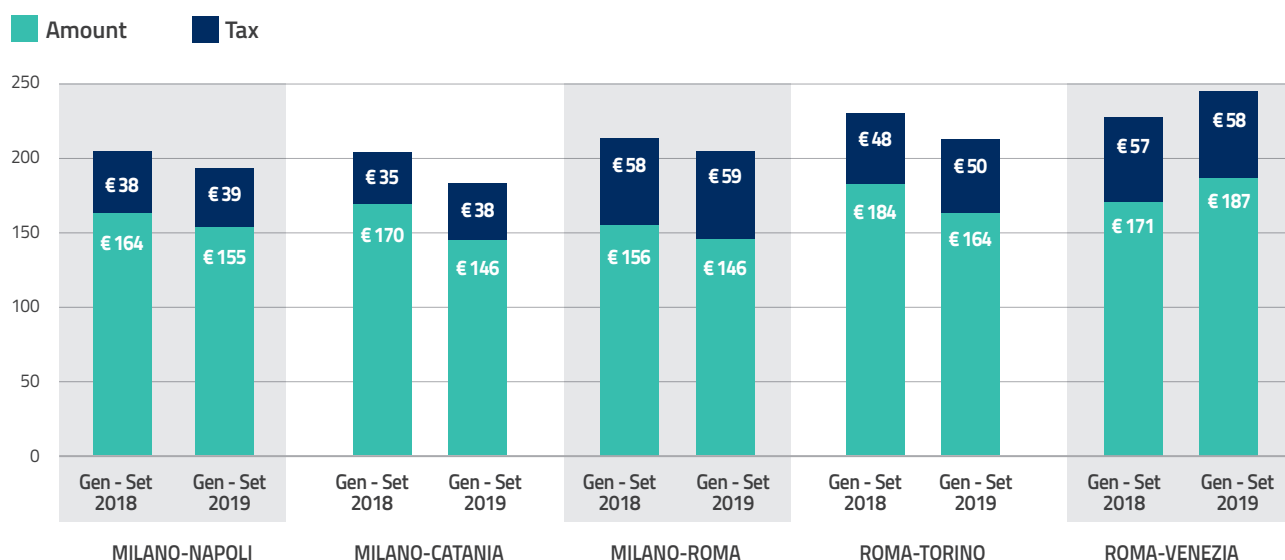
(Numero di Biglietti)

Nel segmento nazionale Roma è la principale destinazione dei viaggiatori d'affari con una quota del 29%, ma in calo rispetto al 2018. Milano è la seconda meta più importante e in leggero aumento. Costanti sono rimaste le altre destinazioni italiane.



Dinamica del prezzo medio del biglietto aereo: rotte nazionali (Euro)

Il prezzo medio registra un calo su tutte le principali rotte italiane, tranne che sulla Roma-Venezia. Le tasse sono una componente importante della spesa, con un impatto medio del 30% circa.



Traffico passeggeri per area geografica

I dati di **traffico di Linate** sono influenzati dalla chiusura per tre mesi (dal 27 luglio al 27 ottobre) dello scalo per i lavori di rifacimento pista, impianto smistamento bagagli e aerostazione. Nel periodo immediatamente precedente alla chiusura il traffico si mantiene stabile con Alitalia vettore principale con circa il 60% dei voli.

LINATE

Area	oct17-sep18	oct18-sep19	shr	Δ%
EUROPA	4.295.123	3.516.059	49%	-18,1%
NAZIONALE	4.913.517	3.707.691	51%	-24,5%
Totale complessivo	9.208.640	7.223.750	100%	-21,6%

Il **traffico di Malpensa** sulle destinazioni domestiche ed europee è influenzato dal trasferimento voli da Linate.

Il traffico intercontinentale, non influenzato dalla chiusura di Linate, continua a crescere in particolare sulle direttrici Nord America, Asia e Nord Africa.

MALPENSA

Area	oct17-sep18	oct18-sep19	shr	Δ%
EUROPA	14.383.979	15.965.609	58%	11,0%
INTERCONTINENTALE	5.672.628	6.352.753	23%	12,0%
NAZIONALE	3.807.172	5.384.328	19%	41,4%
Totale complessivo	23.863.779	27.702.690	100%	16,1%

Complessivamente il sistema Milano nel periodo considerato registra un incremento del traffico passeggeri di circa il 6%.

Traffico passeggeri europeo dagli aeroporti di Linate e Malpensa

Il **traffico europeo** sul sistema milanese cresce del 4,3% con Londra, Parigi ed Amsterdam che si confermano le top destinations e rappresentano il 30% dell'intero mercato. Tra le destinazioni europee Madrid registra il maggior aumento di passeggeri con i nuovi voli di Ryanair e l'incremento dell'attività di Air Europa.

Scalo	oct17-sep18	oct18-sep19	Δ%
LONDON	2.521.463	2.512.212	-0,4%
PARIS	1.910.761	2.033.970	6,4%
AMSTERDAM	1.212.127	1.210.862	-0,1%
MADRID	952.772	1.083.965	13,8%
BARCELONA	823.918	880.872	6,9%
FRANKFURT	844.736	832.362	-1,5%
BRUSSELS	641.533	642.750	0,2%
MUNICH	471.258	493.372	4,7%
MOSCOW	515.233	485.471	-5,8%
ISTANBUL	491.816	478.871	-2,6%
altri	8.293.302	8.826.509	6,4%
Totale complessivo	18.678.919	19.481.216	4,3%

Traffico intercontinentale dei passeggeri da Malpensa

In crescita le destinazioni nordamericane New York e Miami con i nuovi voli Air Italy attivati nel giugno 2018.

Il vettore inoltre collega direttamente la West Coast con voli su Los Angeles e San Francisco da aprile 2019.

Tra le destinazioni del Golfo, che si confermano gateway principali verso l'Asia e il Medio Oriente, cala Dubai mentre aumenta l'offerta di Qatar Airways (Doha) e Oman Air (Muscat).

Scalo	oct17-sep18	oct18-sep19	Δ%
NEW YORK	897.371	997.482	11,2%
DUBAI	692.553	653.326	-5,7%
DOHA	351.754	402.013	14,3%
TEL AVIV	274.059	287.702	5,0%
MIAMI	166.398	228.628	37,4%
CAIRO	211.474	227.786	7,7%
MUSCAT	154.151	208.378	35,2%
HONG KONG	176.544	179.478	1,7%
SHANGHAI	148.814	169.004	13,6%
BANGKOK	125.280	168.822	34,8%
altri	2.473.856	2.830.134	14,4%
Totale complessivo	5.672.254	6.352.753	12,0%

Ranking compagnie aeree Linate

L'analisi delle performance dei vettori di Linate risulta poco significativa per l'impatto della chiusura dello scalo.

Alitalia resta comunque il primo vettore, con una market share del 63%, seguita da easyJet e British Airways.

Vettore	oct17-sep18	oct18-sep19	Δ%
ALITALIA	5.721.620	4.521.579	-21,0%
EASYJET	718.009	588.338	-18,1%
BRITISH AIRWAYS	660.688	571.320	-13,5%
IBERIA	359.446	341.013	-5,1%
LUFTHANSA GROUP	397.604	313.715	-21,1%
AIR ITALY	423.558	164.899	-61,1%
BRUSSELS AIRLINES	178.371	149.054	-16,4%
AIR FRANCE/HOP!	179.823	141.222	-21,5%
AER LINGUS	98.831	77.813	-21,3%
BLUE PANORAMA	90.708	72.821	-19,7%
altri	379.982	281.976	-25,8%
Totale complessivo	9.208.640	7.223.750	-21,6%

Ranking compagnie aeree Malpensa

I vettori i cui dati sono influenzati dal trasferimento dell'attività di Linate sono principalmente Alitalia e Lufthansa.

Tra gli altri si evidenziano le costanti crescite dell'offerta del comparto low cost con Ryanair, Vueling e Wizz Air.

Air Italy riconferma il posizionamento su Malpensa con il modello "hub & spoke" con lo sviluppo di traffico in connessione.

Anche Neos continua ad investire sullo scalo sui mercati tipicamente leisure e con i nuovi voli sulla Cina.

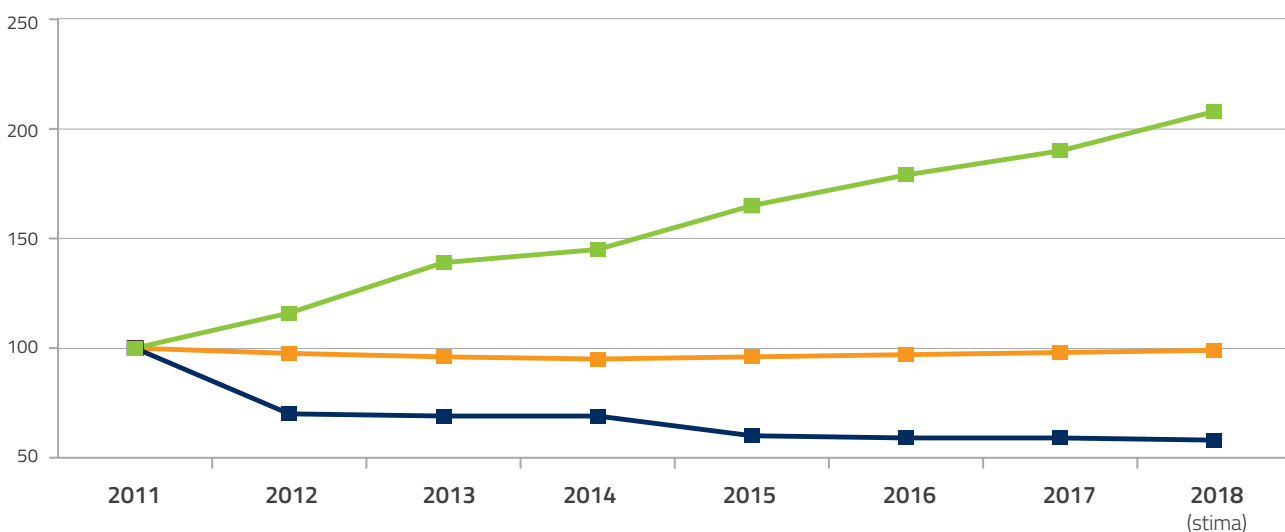
Vettore	oct17-sep18	oct18-sep19	Δ%
EASYJET	7.473.313	7.695.164	3,0%
RYANAIR	1.954.370	2.420.194	23,8%
AIR ITALY	790.379	1.522.567	92,6%
ALITALIA	396.305	1.413.090	256,6%
LUFTHANSA GROUP	1.221.697	1.300.699	6,5%
VUELING	837.976	970.239	15,8%
EMIRATES	937.598	911.044	-2,8%
NEOS	655.454	786.029	19,9%
WIZZ AIR	396.267	540.237	36,3%
TURKISH AIRLINES	481.625	479.264	-0,5%
altri	8.718.421	9.664.163	10,8%
Totale complessivo	23.863.405	27.702.690	16,1%

Effetti AV

L'alta velocità continua a crescere in maniera molto importante. Il mercato è più che raddoppiato dal 2012, anno dell'apertura della concorrenza. **Nel 2018, il numero di passeggeri chilometro è cresciuto di quasi il 110 per cento rispetto al 2011**, anno precedente all'entrata di Italo nel mercato. 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 del 2018 è simile a quello del 2011.

Domanda e prezzi nell'alta velocità

■ Domanda ■ Prezzi ■ PIL Italia

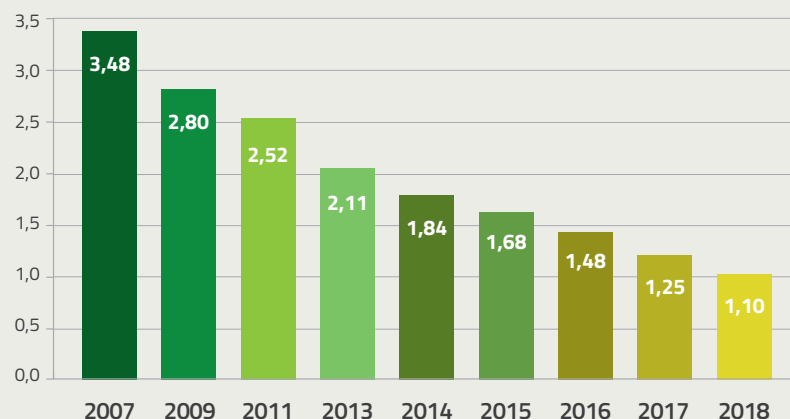


Analisi TRA consulting

Roma - Milano Air (MLN di Passeggeri)

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 2018 il numero complessivo si è ridotto a 1,1 milioni. Questo risultato è dovuto al fatto che il trasporto ferroviario è competitivo sia dal lato dell'offerta che in termini di prezzi.

Milano Roma (mln di passeggeri)



Analisi TRA consulting

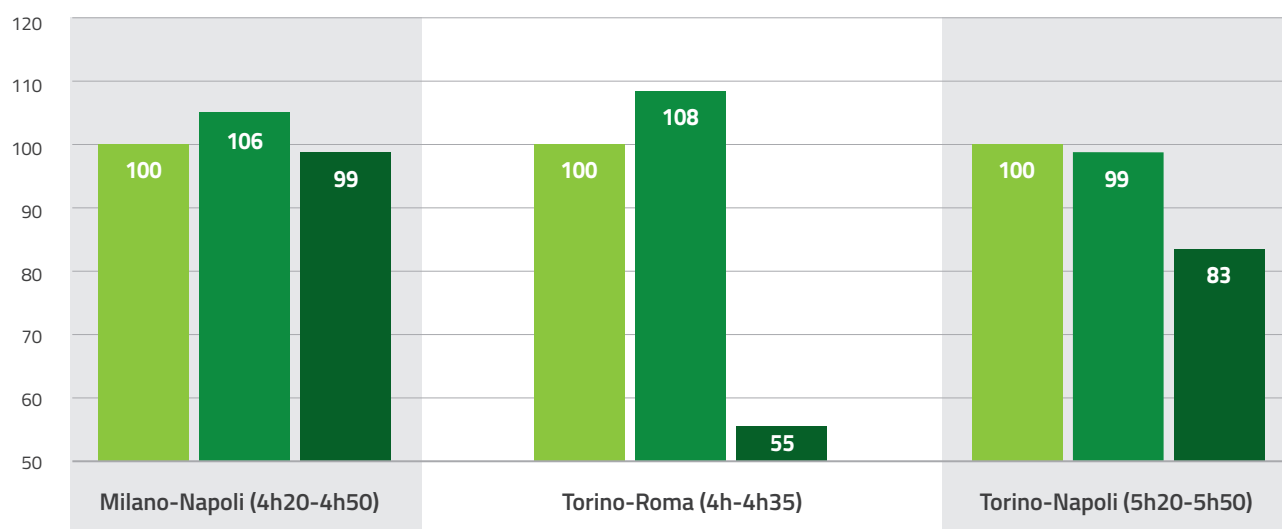


Altre rotte aeree

L'arrivo della competizione nel settore AV ha cambiato le abitudini di altri viaggiatori che prima utilizzavano l'aereo. In tutti i casi presi in considerazione, la caduta di traffico aereo si è registrata di fatto dal 2011 in poi grazie alla concorrenza sui prezzi dei biglietti ferroviari. Il trasporto aereo tra Torino e Roma è stato quasi dimezzato, mentre delle cadute importanti di traffico si sono registrate anche sulla Torino - Napoli, che registra dei tempi di percorrenza ferroviari relativamente lunghi. Solamente la Milano - Napoli resiste per il trasporto aereo.

Passeggeri nel Trasporto Aereo in rotte AV (Anno 2009=100)

■ 2009 (No AV) ■ 2011 (No competizione - SI AV) ■ 2018 (Competizione AV)



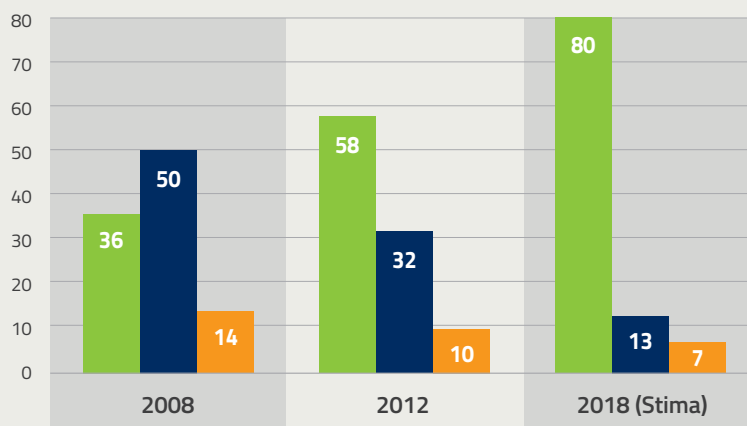
Analisi TRA consulting

Modal Share MIRO

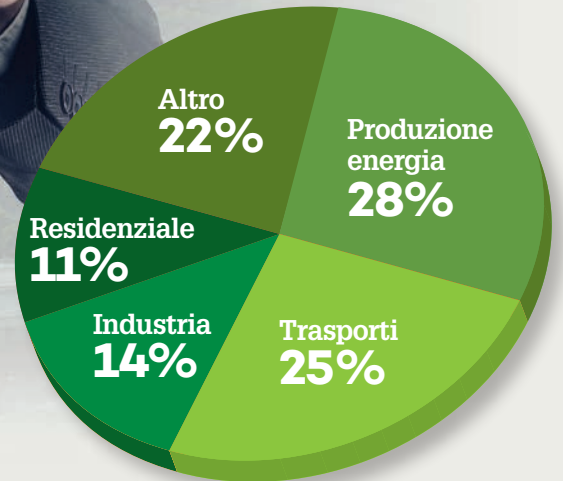
Il treno risulta molto competitivo rispetto all'aereo in diverse tratte nazionali. In particolare, l'arrivo dell'AV ha visto cambiare in maniera radicale la ripartizione modale di traffico sulla Milano-Roma. Se nel 2008, il treno aveva solo il 37 per cento del mercato, contro il 50 per cento dell'aereo, nel 2011, la quota modale del treno era di circa il 56 per cento. Nel 2011 era stata completata la linea AV, ma non c'era ancora la concorrenza. Dal 2012 in poi, la quota del treno è cresciuta in maniera importante grazie alla concorrenza e nel 2018 la quota di mercato del trasporto ferroviario ha raggiunto l'80 per cento.

Roma - Milano: Quota Modale

■ AV ■ Aereo ■ Strada



Analisi TRA consulting



Emissioni CO² Europa

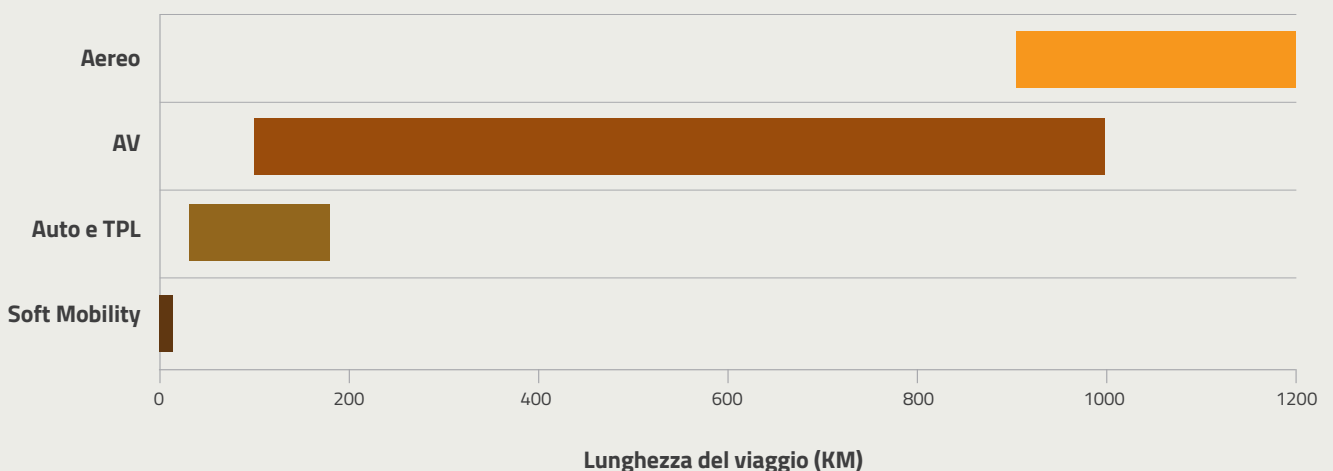
Il tema del trasporto sostenibile è una chiave importante di analisi per arrivare ad una sempre maggiore efficienza ambientale del sistema economico. In particolare è giusto ricordare che il settore dei trasporti è uno dei maggiori settori inquinanti a livello globale ed europeo. Secondo i dati EEA, le emissioni legate ai trasporti nel complesso europeo, incidono per circa un quarto. Questo dato è ancora maggiore, se viene escluso l'inquinamento prodotto per la produzione energetica stessa.

Analisi TRA consulting



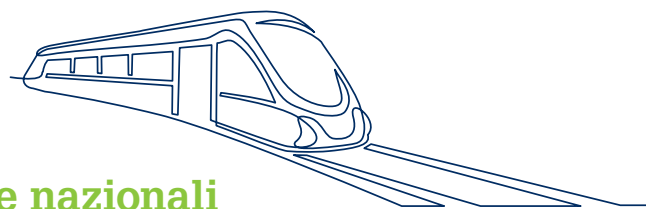
Mobilità multimodale

È possibile andare nella direzione di un trasporto sostenibile solo se si sceglie il modo più efficiente e migliore per ogni tipologia di spostamento. Non è possibile pensare che un viaggiatore sia disposto ad utilizzare un treno alta velocità per 12 ore per percorrere 2500 chilometri, quando evidentemente è l'aereo il mezzo più efficiente. Per tale ragione si introduce il concetto di multimodalità che prevede per gli spostamenti l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto in funzione della tipologia di trasporto in maniera integrata.



Analisi TRA consulting

VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON RAIL

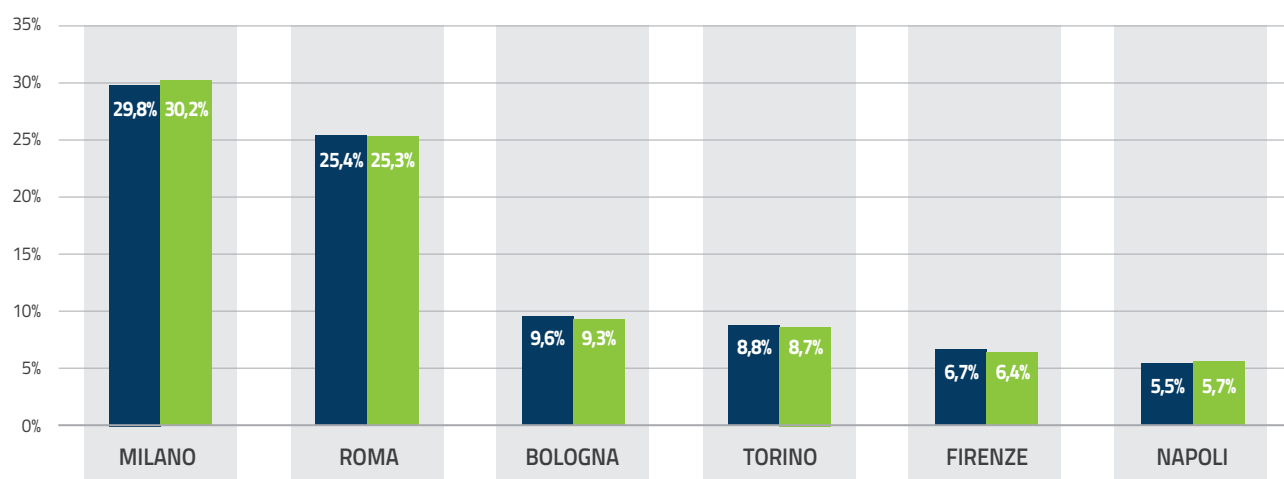


Principali destinazioni ferroviarie nazionali

(Numero di Biglietti)

Spostando il focus sui servizi Rail, Milano rimane la principale destinazione italiana dei viaggiatori d'affari, e in leggera crescita rispetto al 2018. Roma, al contrario, rimane stabile nella sua quota di mercato rispetto all'anno precedente, così come le altre maggiori destinazioni.

■ Gen. Set 2018 ■ Gen. Set 2019

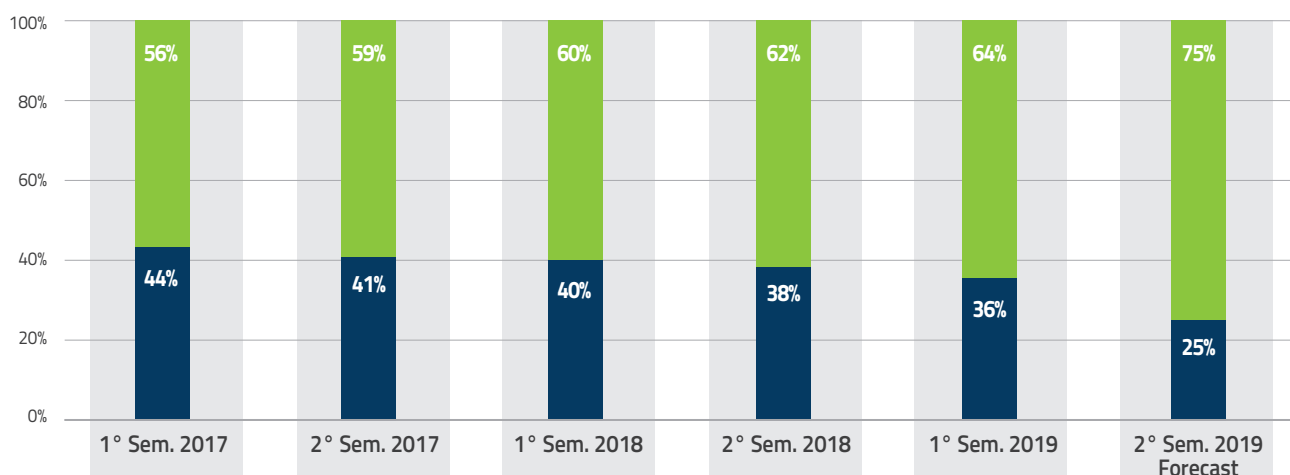


Milano - Roma mercato business quota di mercato Treno / Aereo

È ormai consolidato nel mercato nazionale il cambiamento delle abitudini dei viaggiatori d'affari grazie all'Alta Velocità: con essa la durata delle trasferte tra Roma e Milano si è notevolmente ridotta.

L'offerta in crescita e prezzi medi stabili fanno del servizio Rail il più gradito da chi viaggia per affari, aumentando sempre più la quota di mercato del comparto ferroviario a discapito di quello dei vettori aerei. Inoltre, alla fine di quest'anno si prevede una riduzione ulteriore della quota Air a causa dell'impatto negativo legato alla chiusura dell'aeroporto di Linate.

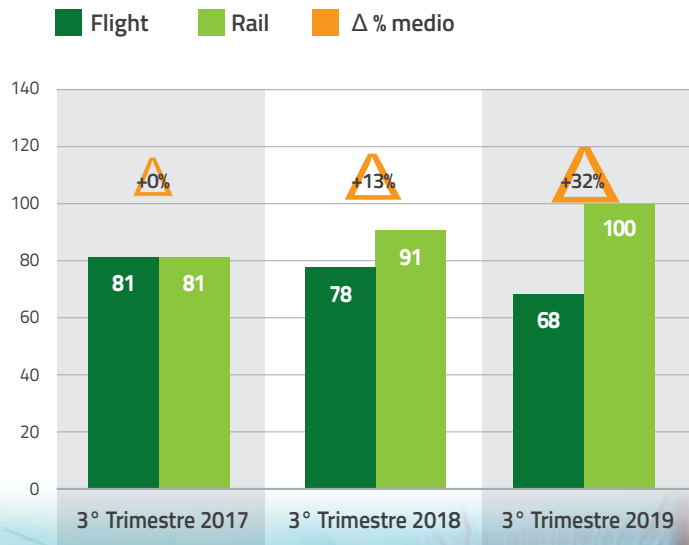
■ Air ■ Rail



Andamento servizi air e rail domestico

Confrontando il numero di titoli di viaggio del traffico air domestico (partenza-destinazione Italia) con quello rail domestico si nota come dal 2017 ad oggi gli andamenti dei due servizi siano molto diversi tra loro: mentre il segmento air si è progressivamente ridotto, quello rail ha continuato la sua crescita, aumentando sempre più il divario tra i due. Infatti, il delta percentuale tra i due servizi è passato da uno 0% nel 2017 ad un 32% in favore del traffico ferroviario nel 2019.

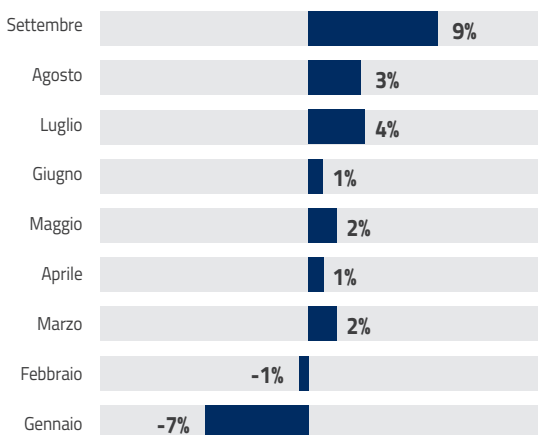
Numero indice base 1° Trimestre 2017; delta in %



Variazione costo medio Biglietti rail

Delta % mese su mese (2019 su 2018)

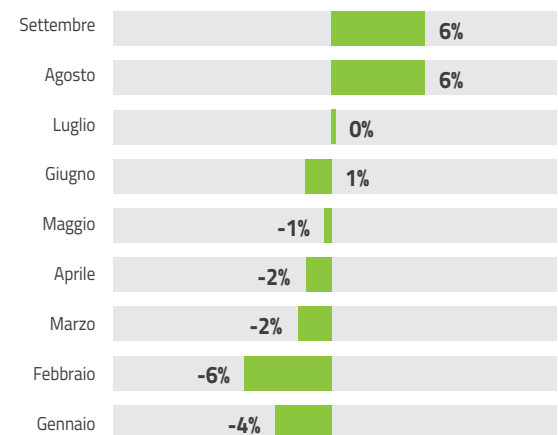
■ Δ % prezzo



Variazione costo medio Biglietti rail Milano-Roma

Delta % mese su mese (2019 su 2018)

■ Δ % prezzo



La chiusura di Linate ha avuto un impatto diretto sui prezzi dei biglietti ferroviari. La clientela business che ha utilizzato il trasporto ferroviario ha visto un incremento dei prezzi apprezzabile a partire dal mese di Luglio di questo anno fino a raggiungere un +9% nel mese di settembre. Se si guarda solamente alla tratta Milano-Roma, durante Agosto e Settembre il prezzo medio del biglietto è cresciuto di 6% e, nonostante l'incremento dell'offerta da parte dei player ferroviari, la maggior domanda ha portato ad un incremento dei prezzi medi.

LA FLOTTA PIÙ GIOVANE DEL MONDO*



THE WORLD'S
4-STAR AIRLINE



* La flotta più giovane del mondo. Tra le compagnie aeree con una flotta attiva di oltre 100 aeromobili secondo i dati di Flight Global, aprile 2019.

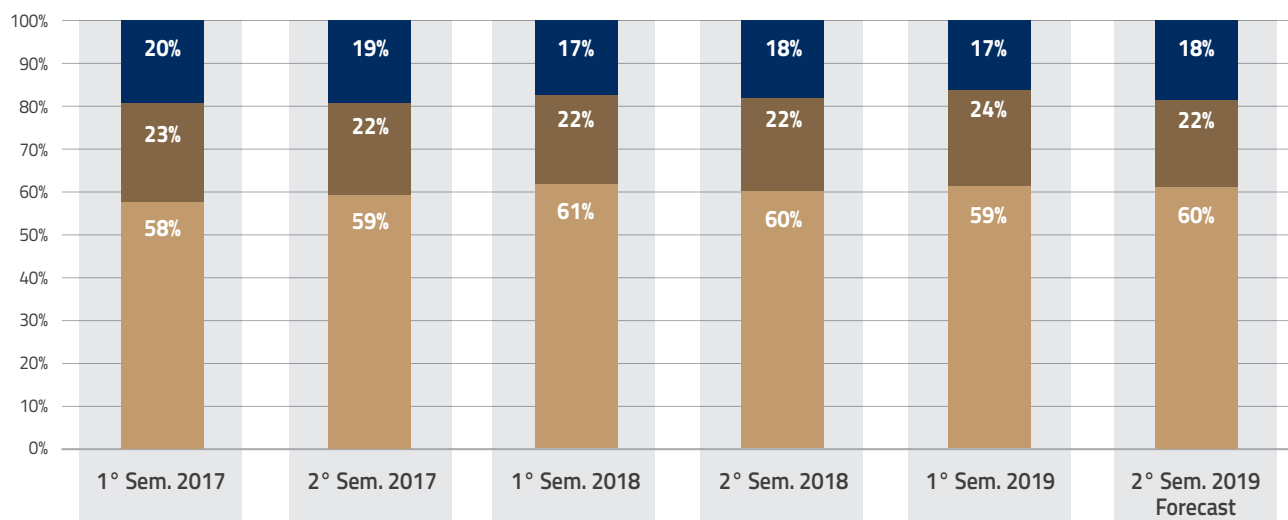


VIAGGI D'AFFARI: FOCUS ON HOTEL

Ripartizione delle spese di hotellerie

Le spese alberghiere, nel forecast del secondo semestre 2019, presentano una quota del segmento domestico di circa il 60% del totale, quello europeo al 22% e quello intercontinentale al 18%, registrando una ripartizione stabile della spesa rispetto al 2018.

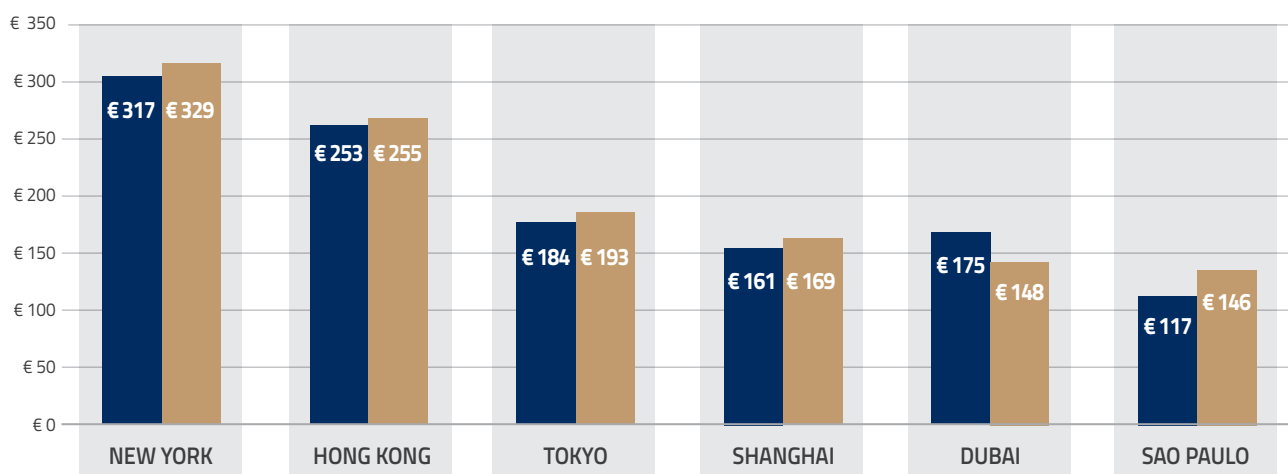
■ Spese Domestic ■ Spese European ■ Spese International



Costo medio per room night Principali destinazioni intercontinentali (Euro)

Rispetto al 2018 il costo medio per room night è aumentato per New York, Tokyo, Shanghai e San Paolo, con quest'ultima che ha fatto registrare l'aumento maggiore (circa 30€). Solo Dubai in calo con una riduzione di 27€. New York rimane la città nella quale il pernottamento ha il costo maggiore negli ultimi 24 mesi.

■ Gen. Set 2018 ■ Gen. Set 2019

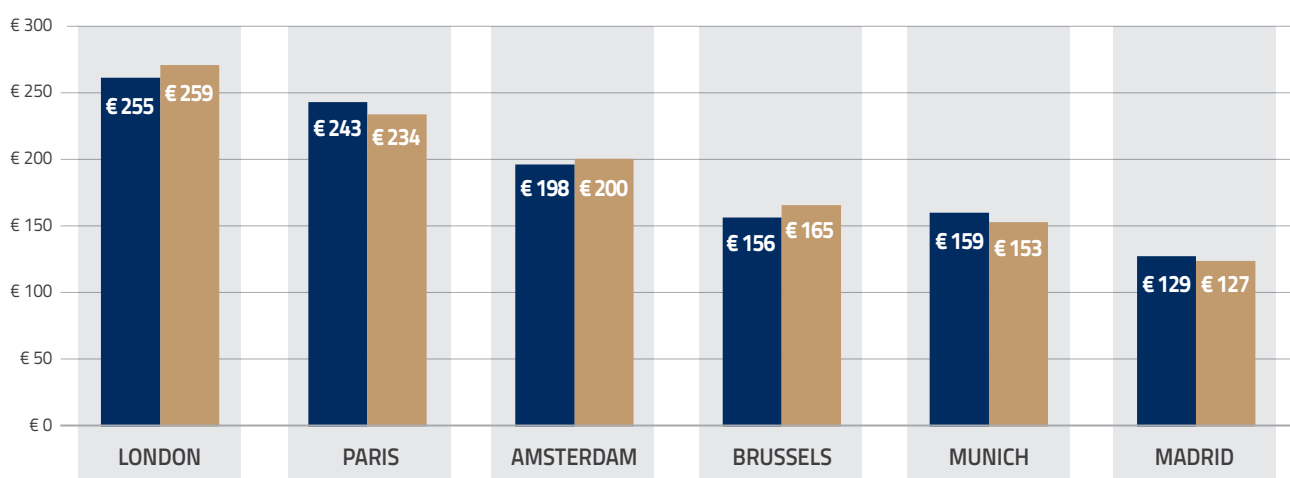


Costo medio per room night Principali destinazioni europee (Euro)

Nel 2019 il costo medio per room night nelle principali destinazioni europee fa registrare un incremento per le città di Londra, Amsterdam e Bruxelles.

La città più economica rimane Madrid, mentre il primato della città più cara lo mantiene Londra seguita da Parigi.

■ Gen. Set 2018 ■ Gen. Set 2019

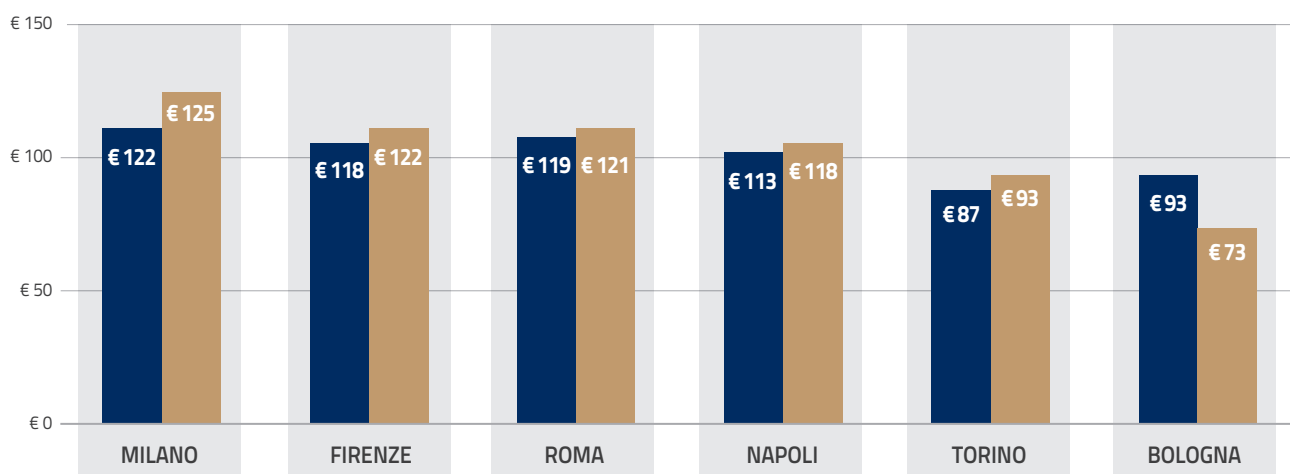


Costo medio per room night Principali destinazioni nazionali (Euro)

Nel 2019 è andata riducendosi sempre più la differenza tra il costo medio del pernottamento a notte delle quattro principali mete di soggiorno nazionale: tra Milano, Firenze, Roma e Napoli vi è una differenza media di non più di 7€.

Tutte le destinazioni presentano lievi aumenti nei rispettivi costi medi per notte tranne Bologna, in cui il costo medio di un soggiorno si è ridotto di ben 20€ rispetto allo scorso anno.

■ Gen. Set 2018 ■ Gen. Set 2019

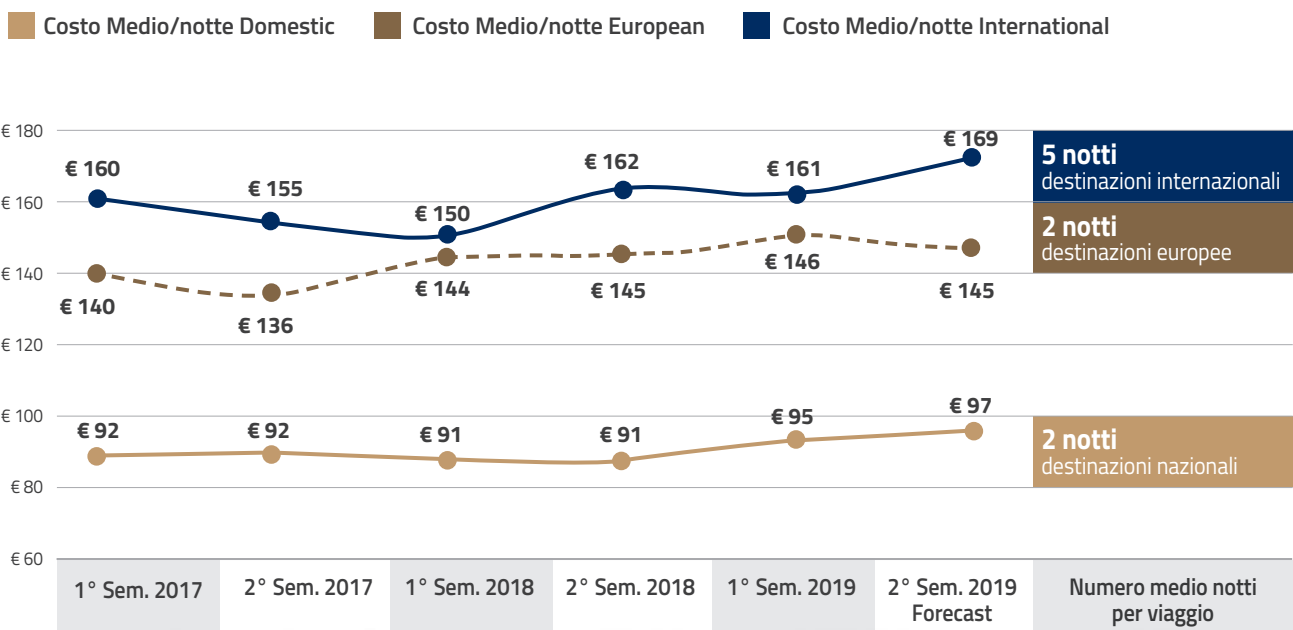


Andamento costo medio per notte

Una notte in hotel per un viaggiatore d'affari costa in media 93€ per un soggiorno nazionale, 143€ per un soggiorno europeo e 159€ per uno internazionale.

Mentre la ripartizione della spesa alberghiera tra i segmenti domestico, europeo e internazionale si prevede essere pressoché stabile, nel caso del costo medio per notte è previsto un aumento di 6€ a fine 2019, rispetto all'ultimo semestre del 2018, nei mercati domestico e internazionale. Nel mercato europeo, invece, non si prevedono grandi variazioni.

Inoltre, in media nel 2019 un soggiorno d'affari dura 2 notti in Italia e in Europa, e 5 notti nelle destinazioni internazionali.



www.uvet.com



Questa pubblicazione è stata stampata su carta riciclata,
Usare carta riciclata contribuisce in maniera concreta a limitare la deforestazione e contrastare i cambiamenti climatici.
Uvet condivide e sostiene il concetto di eco sostenibilità.



Le precedenti edizioni
sono disponibili su:



Per approfondimenti
e/o suggerimenti contattare la:
Direzione Marketing & Comunicazione

Gruppo Uvet
T. +39 02 81838031