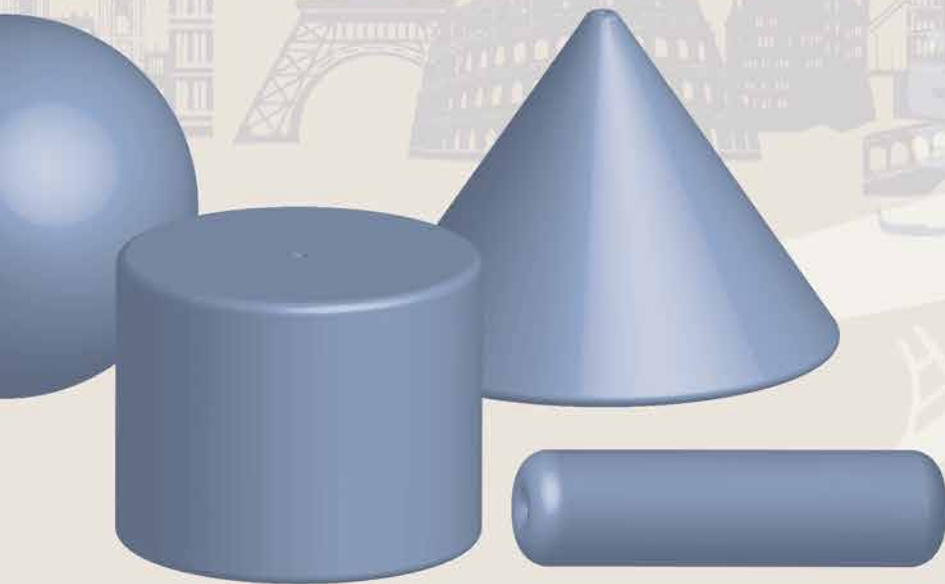




NUOVO OSSERVATORIO SUI VIAGGI D'AFFARI 2017



PROMOSSO DA:

Lufthansa Group

 **Lufthansa**

Austrian

 **brussels airlines**

 **SWISS**

 **HRS**
Global Hotel Solutions

 **AirPlus**
INTERNATIONAL

IN COLLABORAZIONE CON:

MISSION
La rivista dei viaggi d'affari

Indice



1 Il Nuovo Osservatorio sui Viaggi d'Affari (Nova)

3



2 Il volume del mercato

4

2.1 Aspetto macroeconomico

4

2.2 I viaggi d'affari

6



3 La durata dei viaggi d'affari

9



4 I trasporti

11



5 La motivazione

13



6 Dimensione del mercato: i valori

15

6.1 Previsioni di spesa per il 2017

18

Note metodologiche

20

Il Nuovo Osservatorio sui Viaggi d’Affari (Nova)

Il Nuovo Osservatorio sui Viaggi d’Affari (Nova) ha concluso la sua prima edizione. Promosso da importanti player del business travel – AirPlus, HRS e Lufthansa Group – è realizzato da Andrea Guizzardi, con il supporto scientifico e tecnico del Centro di Studi Avanzati sul Turismo dell’Università di Bologna, ed è pubblicato dalla casa editrice Newsteca.

Per adeguarsi agli importanti mutamenti della struttura produttiva italiana nell’ultimo decennio e ai cambiamenti intercorsi nel sistema di statistiche ufficiali sulle imprese, la ricerca ha un approccio del tutto innovativo. La principale e sostanziale peculiarità riguarda la dimensione minima – ora almeno dieci addetti – delle imprese interessate dalla rilevazione. Rimangono escluse le imprese agricole e la Pubblica Amministrazione. Un’altra precipua caratteristica metodologica riguarda i tempi di indagine, che permettono di avere il quadro completo sul 2016: il Nova ha realizzato l’indagine in una singola tornata a gennaio 2017, contattando direttamente i responsabili travel di un campione di aziende¹ stratificato per dimensione e settore produttivo.

In questa prima edizione del Nova è contenuta la **sintesi dei risultati per il 2016, la previsione per il 2017 e il confronto con il 2015**. L’importante frattura metodologica rispetto alle ricerche precedenti ha imposto un meticoloso lavoro di ricostruzione dei dati storici per rendere confrontabili le stime e dare il senso della dinamica all’intero mercato. La base di confronto è oggi il 2010.

I risultati possono essere usati dai policy maker per valutare la reale dimensione di questo importante mercato e la sua dinamica, dagli operatori del settore per predisporre un’offerta mirata sulle esigenze dei clienti e dalle stesse imprese che partecipano alla rilevazione per confrontare i propri risultati e/o strategie di gestione.



1. Per una disamina più approfondita si veda: A. Guizzardi (2003) “Misura ed Analisi dei Viaggi nel Segmento Affari”, in: “Il pensiero e la scienza nel turismo italiano” pp. 75 - 84, Ministero delle Attività Produttive, Direzione Generale per il Turismo, Roma.

2

Il volume del mercato

2.1 Aspetto macroeconomico

Secondo le proiezioni del Fondo Monetario Internazionale², il 2016 è stato un anno positivo per l'economia globale, seppure al di sotto delle attese. La crescita del Pil globale è in linea con l'anno precedente (+3,1% nel 2016), ma il commercio mondiale (+2,3% su base annua) si mostra meno reattivo alla crescita dell'economia rispetto a quanto osservato in passato. Tra le cause, i conflitti in Medio Oriente e la minaccia del terrorismo, le difficoltà incontrate nei processi di liberalizzazione di diverse economie e il maggior peso sull'attività economica globale dei Paesi emergenti, caratterizzati da una minore apertura commerciale. Rispetto agli anni precedenti, si riapre la forbice tra le dinamiche delle economie avanzate (+1,6%) e quelle dei Paesi emergenti (+4,2%), la cui crescita torna a rafforzarsi dopo alcuni anni di progressivo indebolimento.



Il 2016 è stato un anno di crescita per l'economia globale, seppure caratterizzato da un forte rallentamento del commercio internazionale. Si è ampliata la forbice tra le dinamiche dei Paesi emergenti e quelle dei Paesi sviluppati, frenati dal rallentamento della crescita del Pil degli Usa e dalla stasi nell'area Euro. L'economia italiana si mostra stazionaria rispetto al 2015, confermando l'uscita dalla lunga fase recessiva. Il valore aggiunto è salito soprattutto nei servizi, mentre l'accumulazione del capitale è rimasta modesta. Al contrario, continua l'espansione degli investimenti diretti all'estero. In chiave prospettica, i sondaggi sulla situazione economica generale per il 2017 indicano una sostanziale stabilità della crescita italiana.

Le economie avanzate e i Paesi emergenti.

I Paesi sviluppati risentono sia del rallentamento della crescita del Pil degli Usa – indotto dalla caduta degli investimenti in costruzioni – sia della stasi dell'attività economica nell'area Euro, dove frena la spesa delle famiglie (soprattutto in Francia). In **Germania** la crescita del Pil è stata inoltre penalizzata dal calo degli investimenti, il primo dall'estate del 2014. Gli effetti della Brexit nel **Regno Unito** appaiono contenuti, anzi l'aumento dei prezzi delle importazioni, dovuto all'indebolimento della sterlina, non ha scalfito il buon andamento della domanda nazionale.

La crescita dei Paesi emergenti ha beneficiato del miglioramento delle economie brasiliana e russa, dove si è attenuata la dinamica recessiva, ma è soprattutto trainata dai due colossi India e Cina, che registrano incrementi di Pil del 7,6% e del 6,6%.

In **Cina** la crescita è rimasta stabile, continuando a beneficiare dell'incremento della spesa per infrastrutture. Anche le vendite al dettaglio sono aumentate a ritmi elevati, in linea con gli obiettivi definiti dal governo nell'ambito del processo di transizione verso un modello di sviluppo più fondato sui consumi delle famiglie e, quindi, meno dipendente dalle esportazioni.

La dinamica dei prezzi risulta debole in Cina e nelle economie avanzate, soprattutto in Giappone e nell'area mediterranea dell'Euro. La bassa inflazione ha rafforzato l'orientamento "accomodante" della politica monetaria della Bce, che nel 2016 ha favorito la svalutazione dell'euro rispetto al dollaro (circa il 4% considerando le quotazioni medie annue). Al contrario in **India, Brasile e Russia** l'inflazione è cresciuta tra il 5% e il 9%, complici le politiche espansive delle banche centrali. Le quotazioni delle materie prime non energetiche hanno subito una diminuzione – principalmente nella componente prodotti agricoli – mentre il prezzo del petrolio è risalito a fine anno sopra i 50 dollari a barile, grazie a un accordo fra i principali Paesi produttori. Le quotazioni medie del 2016 sono quindi in linea con quelle del 2015 mentre, nel medio periodo, è attesa una leggera crescita.

Nel 2017 l'Fmi prevede una crescita dell'economia mondiale del 3,4%, in ripresa rispetto al dato 2016. Il risultato – sostenuto dalle buone prospettive per il Giappone – potrebbe però essere meno positivo in caso di un più forte rallentamento degli Usa e dell'UK, dove le conseguenze della Brexit sono ancora difficili da prevedere. Più favorevole il quadro per il commercio mondiale, previsto in forte crescita (+3,8%) grazie a un rafforzamento dell'interscambio commerciale dei Paesi dell'area Euro e un ritrovato vigore dell'export delle economie emergenti. In Italia l'attività economica nei primi tre trimestri del 2016 è positiva, seppure in leggero rallentamento rispetto alle dinamiche registrate nello stesso periodo del 2015³.

Lo scenario italiano. In Italia l'attività economica nei primi tre trimestri del 2016 è positiva, seppure in leggero rallentamento rispetto alle dinamiche registrate nello stesso periodo del 2015³. Per la fine dell'anno, i principali indicatori sulla produzione industriale e i sondaggi presso le imprese confermano una ripresa dell'attività economica soprattutto manifatturiera, che dovrebbe portare la crescita del Pil complessivo del +0,7%, poco sotto ai livelli registrati nel 2015. Anche l'interscambio è in linea con il

2015, con esportazioni in rialzo più delle importazioni. Nel primo semestre il valore aggiunto è salito soprattutto nei servizi; il ciclo industriale ha recuperato soprattutto dal 3° trimestre. Tuttavia l'accumulazione del capitale è rimasta modesta, sia rispetto agli altri Paesi dell'area Euro sia rispetto a quanto rilevato in passato all'uscita da episodi recessivi. Le condizioni di accesso al credito sono particolarmente favorevoli, ma pesa l'incertezza sulle prospettive della domanda globale, acuitasi nel corso del 2016 a causa dei conflitti in Medio Oriente, della minaccia del terrorismo e dei timori derivanti dagli esiti del referendum sulla Brexit. Secondo indagini Banca d'Italia⁴, un incremento dell'accumulazione e dell'afflusso d'investimenti dall'estero avrebbe effetti maggiori sulla crescita potenziale del Pil rispetto alla creazione di ulteriore occupazione. In questo scenario sarebbe importante attuare delle riforme per migliorare i tempi della giustizia o ridurre gli oneri burocratici che gravano sulle imprese. In chiave prospettica, i sondaggi sulla situazione economica generale per il 2017⁵ indicano una sostanziale stabilità della crescita. I giudizi di stabilità sono infatti largamente prevalenti, mentre il saldo tra valutazioni di miglioramento e di peggioramento è lievemente negativo. La dinamica non positiva risente dell'incertezza imputabile a fattori economici e politici, ma mostra anche un consolidamento delle attese sull'evoluzione della domanda. Più ottimistiche le imprese che realizzano opere pubbliche grazie alle ricadute positive del nuovo Codice degli appalti.

L'occupazione a tempo indeterminato continua a salire, seppure a ritmi inferiori rispetto all'anno scorso, in parallelo con il ridimensionamento delle misure adottate dal Governo in tema di decontribuzione. La componente alle dipendenze è tornata ai livelli pre-crisi nel secondo trimestre 2016, ma la discesa del tasso di disoccupazione è stata frenata dall'aumento della partecipazione al mercato del lavoro, dovuta al miglioramento delle prospettive occupazionali. Sul piano settoriale, l'incremento è stato più marcato nei servizi rispetto alla manifattura. Le favorevoli condizioni occupazionali hanno determinato un recupero del reddito disponibile, nonostante sia diminuito l'ottimismo delle famiglie circa le prospettive dell'economia.

Anche dal lato dei **consumi** i primi nove mesi dell'anno mostrano una dinamica leggermente positiva. Il rialzo è stato sostenuto soprattutto dalla spesa in beni semidurevoli e del commercio al dettaglio. Il debito delle famiglie italiane – in rapporto al reddito disponibile – continua a mantenersi ben al di sotto di quello medio dell'area Euro.

L'inflazione al consumo è stata lievemente negativa nella media del 2016, condizionata dalla dinamica ancora marcatamente negativa delle componenti alimentare ed energetica, che influiscono soprattutto sui

prezzi dei beni industriali. Al netto di questa componente, la dinamica inflattiva sarebbe stata positiva (0,6%). Anche l'inflazione di fondo resta molto bassa per via degli ampi margini di capacità produttiva inutilizzata e della stagnazione delle retribuzioni, dovuta al mancato rinnovo dei contratti scaduti. Le famiglie e le imprese si attendono una dinamica dei prezzi modesta anche nei primi mesi del 2017.

Esportazioni e investimenti all'estero. Nei primi otto mesi dell'anno l'andamento delle esportazioni è stato positivo (+1%), più per i beni che per i servizi. L'andamento delle vendite all'estero ha interessato quasi tutti i principali mercati di sbocco, anche grazie alla ripresa congiunturale nelle economie emergenti e, in parte, alla ripresa dei prezzi del petrolio. A trainare l'export il **comparto del "made in Italy"**, che continua a beneficiare della aumentata competitività di prezzo – misurata sulla base dei prezzi alla produzione dei beni manufatti – dovuta all'apprezzamento nominale dell'euro. Le importazioni di beni e servizi sono cresciute meno (+0,3%), favorendo l'ampliamento del surplus di conto corrente, in atto dalla fine del 2010. Ad aumentare sono soprattutto gli acquisti di beni dagli altri Paesi dell'area Euro, mentre quelli dai mercati extra Ue sono ristagnati. Nelle valutazioni delle imprese, le prospettive sulla domanda estera rimangono positive per la fine del 2016 e i primi mesi del 2017, soprattutto nel comparto manifatturiero, dove l'indice Istat degli ordinativi esteri si mantiene sopra la soglia compatibile con un'espansione delle vendite.

Continua il trend di **espansione degli investimenti diretti all'estero (Ide)**. Secondo Unicredit⁶, la crescente internazionalizzazione del sistema produttivo italiano porterà, entro il 2030, a raddoppiare il volume degli Ide. Anche ipotizzando uno scenario di deglobalizzazione, l'area verso cui saranno canalizzati i maggiori capitali italiani rimarrà la zona Euro, seguita da **Stati Uniti e Cina** che, pertanto, rappresenteranno anche in futuro le **principali destinazioni delle trasferite internazionali**. Il trend è trasversale all'intero sistema produttivo (sono coinvolti anche i gruppi multinazionali più piccoli e i servizi) e rappresenta quindi un importante cambiamento strutturale legato alla diffusione delle nuove tecnologie. A viaggiare sono comunque commerciali e tecnici. I nuovi investimenti all'estero sono infatti focalizzati nelle attività di produzione di beni e servizi, mentre le fasi a maggiore valore aggiunto, come la progettazione, sono raramente delocalizzate. L'accesso a nuovi mercati è la principale motivazione per realizzare nuovi investimenti tanto nell'industria quanto nei servizi. Seguono l'aumento della qualità, lo sviluppo di nuovi prodotti e minori problemi di regolamentazione e solo per ultimo il contenimento dei costi.



4. F. Busetti, C. Giordano e G. Zevi, The drivers of Italy's investment slump during the double recession, "Italian Economic Journal", 2, 2016, pp. 143-165.

5. Banca d'Italia e Il Sole 24 Ore, "Sondaggio sulle aspettative di inflazione e crescita delle imprese con almeno 50 addetti" Bollettino Economico - N. 4/2016, ottobre 2016 (bancaitalia.it).

6. UniCredit (2016), "Internationalization of companies by 2030", UniCredit Global Themes Series, n°33, giu. 2016.

2.2 I viaggi d'affari

I viaggi d'affari delle imprese italiane crescono del 2,3%. Tutti i segmenti del mercato sono allineati e in crescita. Il mercato europeo mostra il progresso più debole (+0,7%). La crescita del segmento intercontinentale (+2,5%) continua a essere sostenuta dagli investimenti diretti esteri delle aziende italiane, oltre che dalla ripresa congiunturale di molti Paesi emergenti. L'ottima performance del mercato domestico (+2,7%) si crede possa dipendere più da un effetto di "normalizzazione del processo autorizzativo" che dalle dinamiche economiche.

Sul piano geografico, le destinazioni minori dell'Asia sono quelle dove si è registrata la maggiore crescita dei viaggi dall'Italia. In Europa frenano i mercati dell'Est, mentre si stabilizza la Russia. Le trasferte verso la Francia mostrano la performance peggiore (-7%), un dato in forte relazione con la diminuzione delle trasferte in Europa da parte delle aziende dei servizi.

Il mercato dei viaggi d'affari delle imprese italiane è cresciuto di quasi 700mila trasferte, arrivando nel 2016 a **29,8 milioni** (vedi Tav.1). Tutti i mercati sono in crescita, un dato che conferma le aspettative delle aziende italiane misurate l'anno passato. Il +2,3% complessivo è tuttavia un risultato che rimane al di sotto delle attese, frenato dalla scarsa crescita del Pil italiano e degli scambi internazionali di beni e, soprattutto, di servizi.

	Totale nazionali	In Europa	Extra europei	Totale internazionali	Totale
Viaggi 2015	20.051	6.984	2.140	9.124	29.175
Viaggi 2016	20.602	7.036	2.194	9.230	29.832
Variazione % 2016 - 2015	2,7%	0,7%	2,5%	1,2%	2,3%

Tav. 1:
Viaggi d'affari per destinazione
(valori assoluti x1000)

A guidare la crescita è il mercato nazionale delle trasferte (+2,7%), un incremento rilevante, perché realizzato a dispetto di consumi delle famiglie e investimenti stazionari. Le imprese hanno cioè aumentato la propensione a viaggiare, continuando a recuperare parte delle trasferte tagliate durante la lunga crisi economica e ristabilendo condizioni operative "normali". Il +1,2% del mercato internazionale riflette invece direttamente la dinamica positiva dell'export; il rallentamento del segmento europeo (+0,7%) è anche in parte conseguenza di due anni di forte crescita. La maggiore dinamica del segmento intercontinentale (+2,5%) beneficia del rafforzamento della domanda dei Paesi emergenti e in generale della crescita degli

investimenti diretti esteri, che si riflettono nell'incremento dei viaggi internazionali da parte di imprese attive in molti settori che prima erano "stanziali di stabilimento", quali l'organizzazione del lavoro, il controllo qualità, la supervisione tecnica in generale. In ottica pluriennale (vedi Fig. 1), il dato del 2016 si colloca in linea con il trend crescente iniziato nel 2013. La dinamica congiunturale rafforza la tendenza positiva del trend di lungo periodo, che è sempre rimasto strutturalmente e globalmente in espansione, come confermato da diversi studi⁷ relativi ai principali Paesi avanzati.

Si riduce leggermente la forbice tra la dinamica delle trasferte nazionali e quella dei viaggi internazionali, con le prime che mostrano tassi di crescita tendenziale superiori a quelli del mercato internazionale. Nel raffronto con i livelli pre-crisi, il divario rimane comunque importante. Le performance dei due mercati sono infatti molto differenti. Rispetto ai massimi toccati nel 2008, il mercato nazionale ha perso l'11%, quello internazionale ha guadagnato 8 punti percentuali.

L'analisi per destinazioni⁸ mostra che l'Asia è l'area dove nel 2016 si è registrata la maggiore espansione dei viaggi internazionali dall'Italia, nonostante il continuo crollo (ormai è il terzo anno consecutivo) del numero delle trasferte verso il Giappone. La Cina si conferma "stabile" (+4%), **ma sono le destinazioni "minori" (+10%) a catalizzare l'interesse dei viaggiatori d'affari**, grazie alla forte crescita economica e al rinnovato interesse delle nostre imprese per condizioni produttive ancora più competitive.



Anche in **Africa** si registra una buona performance (+6%), un dato che appare però un recupero fisiologico rispetto all'importante rallentamento avvenuto nel 2015, in quanto in buona parte dei Paesi del Nord le condizioni di incertezza riguardo politica e sicurezza sono ancora critiche. In diminuzione le trasferte in **America**, dove la stabilità dei viaggi d'affari verso i Paesi principali, Usa e Brasile in testa, è più che compensata dalle dinamiche negative nelle altre destinazioni.

In Europa frenano soprattutto le trasferte verso la **Francia** (-7%), mentre l'**Olanda** è il Paese che mostra la crescita maggiore (+27%). In leggera contrazione anche i mercati dell'Est, tra cui spicca il trend negativo dei viaggi verso la **Romania** (-6%) perché evidenzia la rilocalizzazione di quelle Pmi che nei primi anni del millennio avevano abbandonato soprattutto l'area del Nord-Est italiano. Si stabilizzano (+2%) le trasferte verso la **Russia** dopo la forte diminuzione dell'anno passato, in rapporto alle sanzioni imposte dall'Ue. L'analisi settoriale (Tav. 2) evidenzia che la crescita nelle trasferte d'affari è determinata dall'ottima performance del settore manifatturiero in tutti i segmenti di mercato. Il maggiore differenziale nel numero di trasferte effettuate dal settore dei servizi si ha sul segmento europeo, dove sono soprattutto le imprese del credito a ridurre le trasferte.

I viaggi nel settore manifatturiero. Nel 2016, il manifatturiero è stato il comparto dove globalmente sono cresciute di più le trasferte aziendali. Per l'otta-



Tav. 2:
Viaggi d'affari per destinazione e settore

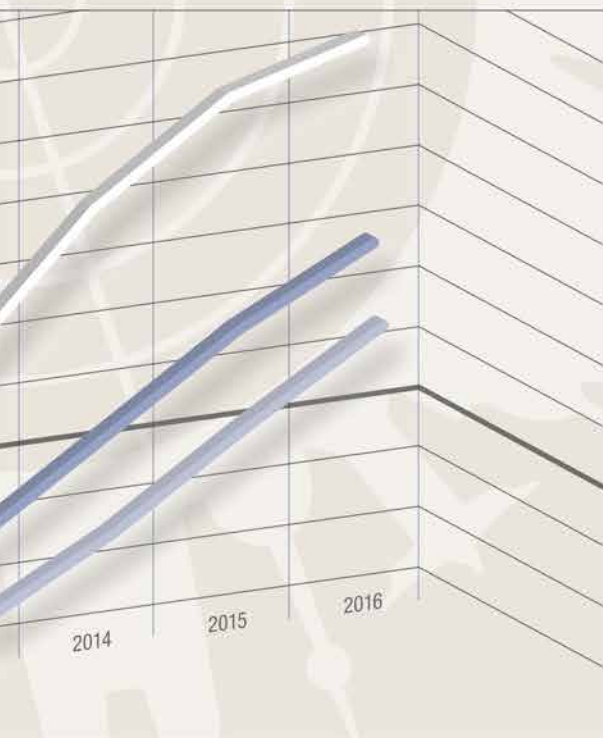
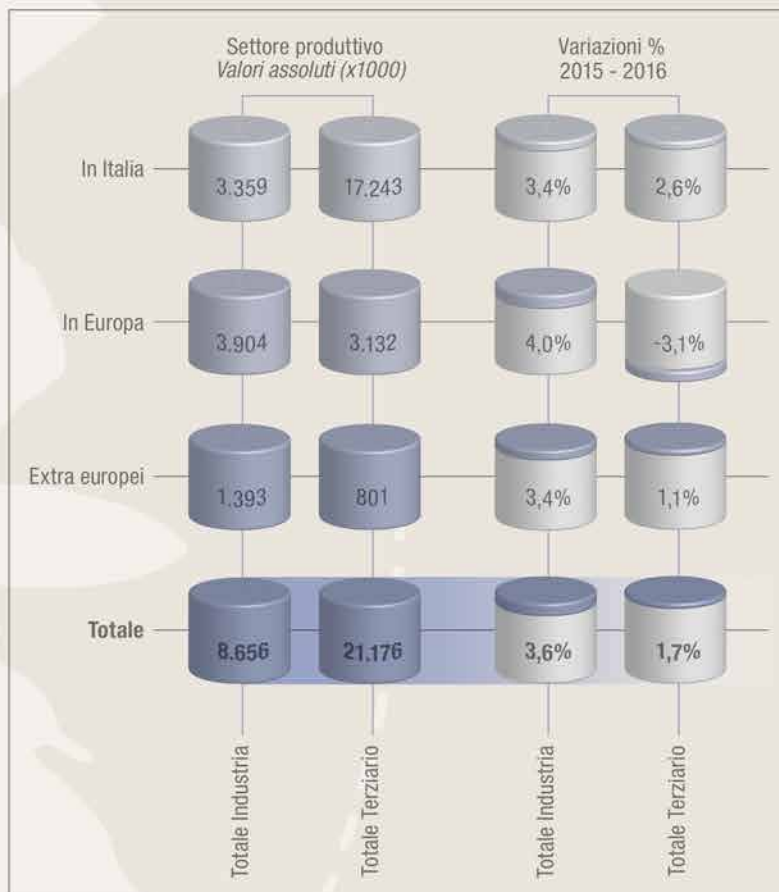


Fig. 1:
La dinamica annuale dei viaggi d'affari (2010 - 2016)

- Viaggi nazionali | 2010 = 20,0mln
- Viaggi internazionali | 2010 = 8,2mln
- Viaggi totali | 2010 = 28,2mln

vo anno consecutivo i viaggi internazionali (+3,8%) sono aumentati più di quelli nazionali (+3,4%), non solo per la (modesta) ripresa della produzione industriale e la crescita dell'export, ma anche perché i cospicui investimenti diretti all'estero continuano a determinare incrementi della propensione a viaggiare delle aziende delocalizzate.

Sul mercato internazionale la crescita è abbastanza uniforme tra i segmenti. L'intercontinentale (+3,4%) è sostenuto dalla **ripresa congiunturale dei Paesi emergenti** – soprattutto dell'Asia – e da un aumento dell'export, soprattutto sul finale d'anno. Il segmento europeo accelera grazie alla buona dinamica del prodotto nei **Paesi del Nord Europa** (Germania in testa), con i quali le nostre imprese manifatturiere hanno consolidati legami industriali, soprattutto nei settori ad alta intensità di capitale. Non a caso, secondo l'Istat⁹, a crescere in Europa è soprattutto l'export italiano di mezzi di trasporto (+15,4%) e di sostanze e prodotti chimici (+13,4%). Nettamente positiva anche la performance nei settori più tradizionali del "made in Italy", dove ha continuato a rafforzarsi l'integrazione mediante acquisti/cessioni aziendali, con conseguente aumento delle trasferte.

I viaggi nel settore terziario. Dopo un 2015 in grande crescita, rallenta la dinamica del numero di trasferte nel settore terziario (+1,7%), soprattutto a causa di una performance molto negativa sul mercato europeo. La diminuzione del -3,1% è dovuta in gran parte alle scarse performance dei settori del credito e della distribuzione commerciale che zavorrano le trasferte soprattutto verso i Paesi (come la Francia) dove la nostra economia risulta più integrata nei settori menzionati. Migliore la performance nell'ambito dei servizi all'impresa, dove molte realtà sono riuscite a entrare su nuovi mercati, direttamente con accordi, controllate o proponendosi come fornitori a realtà industriali e finanziarie multinazionali. L'integrazione dei mercati mondiali permette di gestire molte fasi come la distribuzione, la logistica, il marketing, le vendite e i servizi post vendita anche "a distanza". Riguardo al **mercato intercontinentale**, il progresso (+1,1%) è anche influenzato da un effetto "statistico" dovuto alla classificazione come imprese del terziario di imprese molto orientate a questo tipo di trasferte. Si tratta delle imprese ex manifatturiere che, terminato il processo di delocalizzazione, si sono trasformate in aziende di progettazione o commercializzazione di quanto prodotto dalle controllate nei Paesi emergenti. Il mercato dove si origina la maggior parte dei viaggi del comparto terziario, rimane tuttavia quello **domestico**. La variazione (+2,6%) non può però essere spiegata dalla correlazione tra trasferte aziendali e dinamiche economiche (stazionarie), come in passato. Dopo due anni che la performance del mercato travel è molto più positiva delle dinamiche dei consumi nazionali o del reddito disponibile, crediamo che quanto osservato nel dopo-crisi sia piuttosto un effetto di "normalizzazione del processo autorizzativo", che sta riportando su livelli "fisiologici" il numero di trasferte. L'importanza di questi tre anni di modesta crescita va dunque oltre il dato quantitativo: le aziende tornano a focalizzarsi sul prodotto delle trasferte (e meno sui costi). Questo stabilizza e rafforza le prospettive dell'intero mercato dei viaggi d'affari sul medio periodo.



La durata dei viaggi d'affari

3

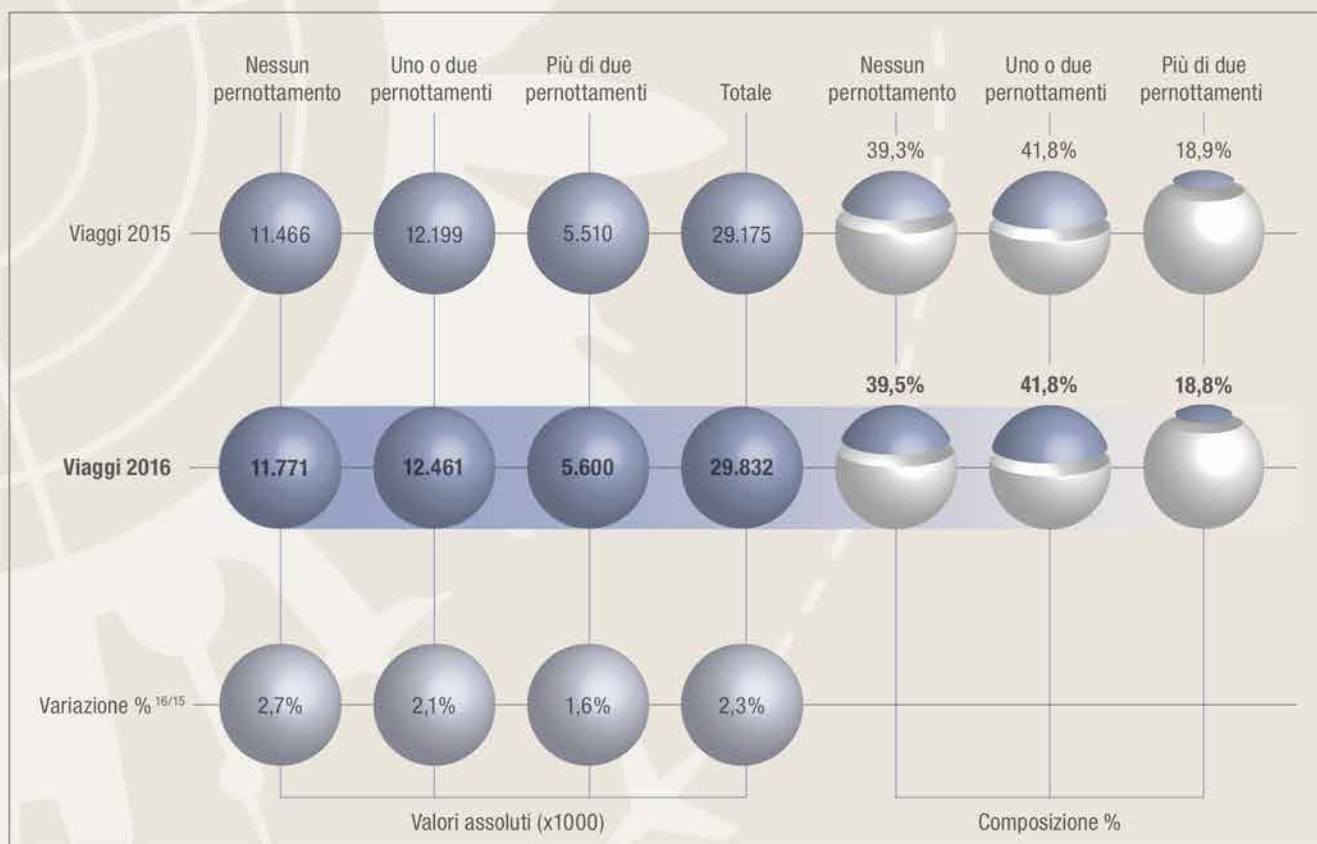
Nel 2016 non si modifica sostanzialmente la durata dei viaggi d'affari, anche se i comportamenti delle imprese risultano ben differenziati per mercato di destinazione. Il deciso incremento delle trasferte nazionali si riflette nella crescita dei viaggi di durata più breve (vedi Tav. 3). L'escursionismo d'affari ha raggiunto quasi **11,8 milioni di trasferte** (39,5% del mercato), con una crescita del 2,7%. Si riduce la quota di mercato dei viaggi lunghi, che crescono "solo" dell'**1,6%**, mentre risultano "stazionari" i viaggi con uno o due pernottamenti, che continuano a rappresentare la parte principale del mercato con una quota del **41,8%**.

I "tagli" alla durata media delle trasferte si sono concentrati su quelle aventi destinazione nazionale, dove il sistema dei trasporti offre diverse opzioni di viaggio. Al contrario si allungano (e si accorpano) le trasferte sui mercati internazionali, alla ricerca sia di risparmi economici sia di incrementi nella produttività del lavoro. Questo effetto di "ottimizzazione" è più evidente sul mercato europeo, dove le trasferte hanno registrato la minore crescita numerica.

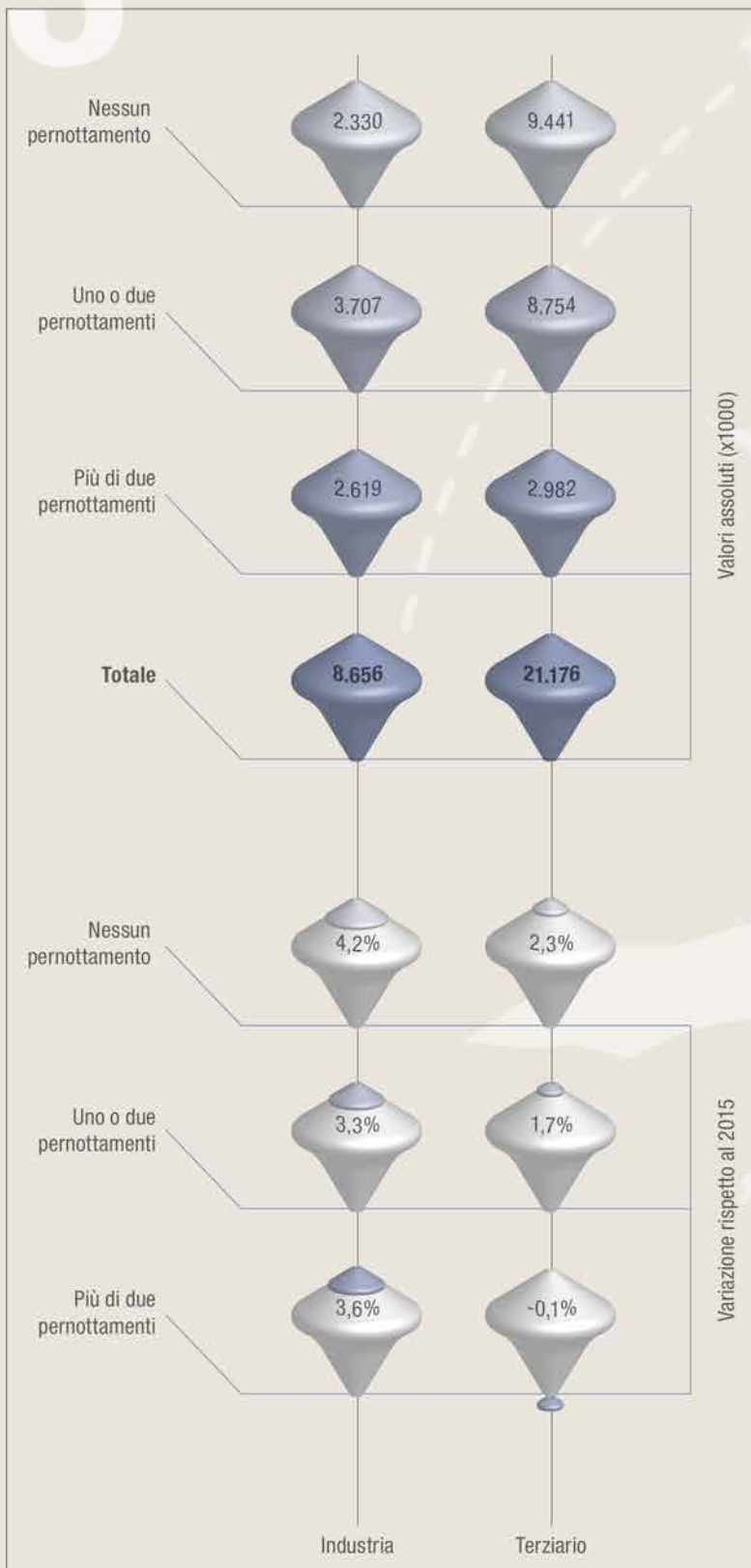


Nel 2016 la durata delle trasferte non subisce variazioni, anche se i comportamenti delle imprese si differenziano in base alla destinazione. Sul mercato domestico cresce soprattutto l'escursionismo d'affari (+2,7%), in coerenza con la crescita delle opportunità di trasporto. Questo trend funge da moltiplicatore delle diminuzioni dei viaggi e potrebbe accentuare l'instabilità del mercato durante la futura contrazione congiunturale. Le trasferte internazionali si allungano e si accorpano, alla ricerca di risparmi generalmente non misurabili. Il quadro è compatibile con un incremento dei pernottamenti del 2,1% rispetto al 2015.

Tav. 3:
Viaggi d'affari per durata



Tav. 4:
Viaggi d'affari per durata (prospettiva settoriale)



Negli ultimi anni molti uffici viaggi hanno cercato di ottenere sia risparmi economici sia guadagni di produttività del lavoro comprimendo la durata del viaggio. La “strategia” è possibile perché, dal lato dell’offerta, si è realizzato un forte ampliamento delle opportunità di trasporto aereo low cost (nuovi aeroporti e orari) e si è diffusa capillarmente l’alta velocità ferroviaria. Dal lato della domanda è stata importante la diffusione delle **tariffe scontate** che ha giustificato la sostituzione di pernottamenti con trasporto anche dal lato dei costi. Va però notato che i risultati di queste strategie sono generalmente non misurabili dal lato aziendale, vista la carenza di sistemi di business intelligence adatti a verificare – in termini anche predittivi – se la strategia risponde veramente a un criterio di “best buy”¹⁰. Al contrario, considerando il mercato nel suo insieme, un sistema di trasporti che permette di tagliare i pernottamenti ha sicuramente un importante effetto pro-ciclico, che potrebbe accentuare l’instabilità del mercato dei viaggi d’affari durante la futura contrazione congiunturale.

Quanto osservato è compatibile con un incremento del 2,1% dei pernottamenti, rispetto al 2015, pari a circa **1,1 milioni di notti**. La dinamica non è però omogenea per tutti i segmenti: mentre il mercato europeo sale di sole **100mila notti**, quelli nazionale e intercontinentale crescono entrambi di circa **mezzo milione di pernottamenti**.

I risultati per macro branche produttive (vedi Tav. 4) mostrano che la maggiore contrazione della durata delle trasferte si è verificata nel segmento servizi, dove i viaggi di più lunga durata mostrano una variazione (negativa) di gran lunga inferiore a quella dei viaggi (1,7%). Al contrario, il settore manifatturiero registra una solida stabilità: tutti i segmenti di durata hanno dinamiche in linea con quella complessiva dei viaggi (3,6%), seppure anche in riferimento a quest’ultima il segmento che cresce maggiormente è quello dei viaggi brevi.

I trasporti

4

Il 2016 è sicuramente l'anno dell'auto aziendale. La crescita del 2,7% – quasi 400mila trasferte, in maggior parte sul territorio nazionale – ne consolida il primato come mezzo preferito dai business traveller, con una quota di mercato del 45,6%. Il vistoso calo dei prezzi del gasolio da autotrazione (sceso in media dell'8%¹¹) e soprattutto la possibilità di sfruttare il combinato del leasing (durata fiscale più breve) e del super-ammortamento spiegano un risultato degno di nota, anche perché segna una svolta dopo anni di predominio del trasporto ferroviario, in termini di tassi di crescita.



Nel 2016 l'auto aziendale è il mezzo di trasporto che mostra il maggior progresso (+2,7%) grazie al forte aumento delle trasferte nazionali. L'aereo (+2,2%) registra una dinamica positiva soprattutto sul mercato intercontinentale. Il nazionale avanza di circa 150mila voli e ha ormai azzerato il differenziale dei tassi di crescita rispetto al treno, raggiungendo quello che si crede un punto di equilibrio. A conferma, le trasferte su rotaia (+1,1%) fanno registrare la peggiore performance da quando è stata introdotta l'alta velocità.

Si delinea un ulteriore spostamento di preferenze dal treno all'auto sostenuto dal forte incremento registrato nel parco auto delle aziende italiane. Le aziende sono tornate ad acquistare auto di segmento superiore: tendenza che fornisce un segnale del fatto che la preferenza per i mezzi di trasporto si sta avviando verso un nuovo equilibrio.

Tav. 5:
Viaggi d'affari per mezzo di trasporto



11. Istat (2016), Numeri indici NIC per voci di prodotto; consultabili sul sito [www.istat.it](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSP_NICDUEB2010#), link: http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSP_NICDUEB2010#

Le **trasferte su rotaia** fanno infatti registrare la peggiore performance da quando è stata introdotta l'alta velocità. Pur considerando che il dato non include le trasferte del settore pubblico, grande utilizzatore della ferrovia, il **+1,1%** appare ben lontano dalla crescita complessiva del mercato. A pesare sono sia la concorrenza dell'auto, sia il fatto che ormai l'alta velocità ha già assorbito buona parte del trasporto business su rotaia (il rimanente 30% si muove essenzialmente sulle direttrici non coperte), sia **l'aumento dei prezzi del biglietto**, nettamente superiori all'inflazione (+1,7%, dato Istat).

L'**aereo** ha mostrato una performance in linea con le variazioni medie (**+2,2%**), soprattutto grazie al contributo dei voli internazionali, in particolare verso l'Asia. È però importante notare che anche il mercato nazionale avanza di quasi 150mila voli, uno tra i migliori risultati da quando è iniziata la concorrenza con l'alta velocità.

La dinamica settoriale (vedi Tav. 6) conferma che la performance del trasporto su gomma è guidata dall'incremento di attività (e trasferte) del comparto servizi, dove l'auto sottrae quote di mercato sia al treno sia all'aereo. Quest'ultimo è penalizzato soprattutto sul mercato europeo, dove il terziario ha registrato un calo importante dei viaggi. Che si tratti di difficoltà legate alle dinamiche macroeconomiche di settore, lo conferma il quadro, quasi simmetrico, dei viaggi del settore industriale dove il trasporto aereo mostra un incremento di quasi 5 punti percentuali, realizzati sia – come è ovvio – sui mercati intercontinentali sia a scapito del treno sul mercato nazionale.

In sintesi, nel 2016 si è in parte realizzato quanto anticipato nel 2015, ovvero la fine dell'effetto di sostituzione tra treno e aereo, e il raggiungimento di un nuovo equilibrio "post alta velocità". Ormai le preferenze dei viaggiatori e delle aziende sono delineate, e

anche le tratte servite sono pressoché consolidate. Anche sul piano della convenienza relativa, il trasporto aereo ha recuperato gran parte del gap iniziale rispetto all'alta velocità. Non ci si riferisce solo al prezzo medio, ma anche alla variabilità delle tariffe aeree che, grazie a schemi di pricing più aggressivi, è in grado di premiare la trattativa e il know how degli uffici viaggi o delle Tmc. Parte del divario è stato anche colmato sul piano della percezione della convenienza delle tariffe non modificabili (super economy o low cost), sebbene sia noto che tali biglietti sono molto razionati – soprattutto in prossimità della data di partenza – e che sull'effettiva convenienza delle tariffe non modificabili, rispetto ad una tariffa piena, incidono soprattutto elementi come cancellazioni e no-show.

Per quanto riguarda l'auto aziendale, il 2016 evidenzia un ulteriore spostamento di preferenze dal treno all'auto sostenuto dal forte incremento registrato nel parco auto delle aziende italiane (+18,5%¹²). Si preannuncia cioè un 2017 ancora difficile per il trasporto su rotaia. L'auto ha infatti diversi atout da giocare nel nuovo scenario economico e politico italiano. Dal punto di vista quantitativo, risultano in crescita soprattutto gli **acquisti diretti delle aziende (+22,3%)**, mentre i **noleggi a lungo termine** crescono "solo" del **15,9%**, essendo penalizzati sul piano fiscale dal fatto che la parte di canone relativa ai servizi assicurativi e di manutenzione non può essere "super-ammortizzata". In parallelo si è anche ridotta la durata media di utilizzo dei veicoli. Sul piano qualitativo si è tornati ad acquistare auto di segmento superiore (soprattutto C, ma anche D ed E), invertendo la tendenza al downgrading e downsizing delle flotte, che aveva pesantemente caratterizzato gli anni di crisi e post-crisi. L'evidenza fornisce un ulteriore segnale del fatto che, a tre anni dalla fine della crisi, la gestione delle trasferte si è "normalizzata".



Tav. 6:
Viaggi d'affari per mezzo
di trasporto (prospettiva settoriale)



La motivazione

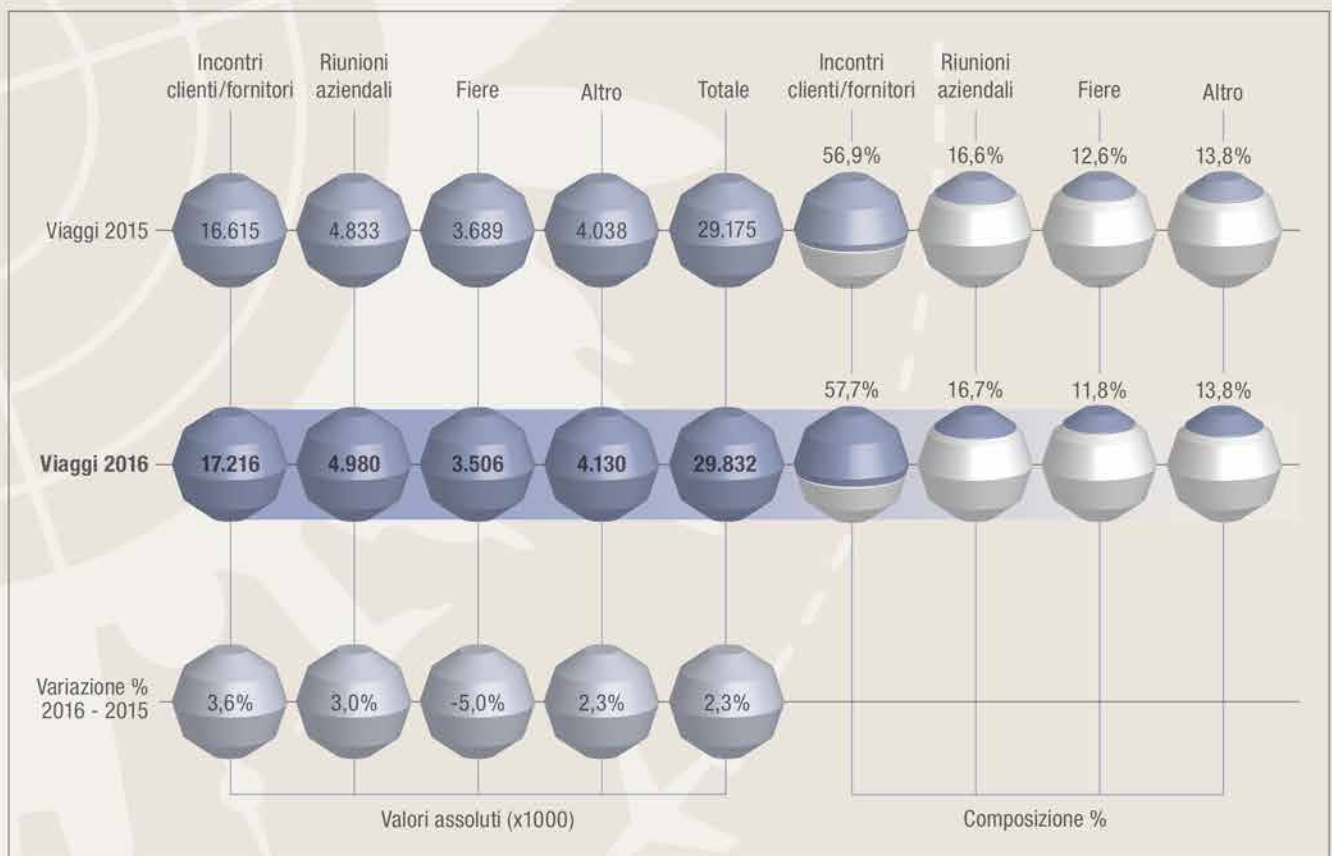
5

L'analisi per motivazione (vedi Tav. 7), mostra che nel 2016 sono aumentati soprattutto i viaggi individuali per incontrare **clienti e fornitori** (+3,6%) mentre, come avviene ormai da alcuni anni, le peggiori performance si realizzano sul **mercato fieristico** (-5%). Crescono più della media il segmento "altro", che include le **trasferte Mice** (+2,3%), e le **riunioni aziendali** (+3%). L'evidenza suggerisce che le imprese hanno ripreso ad investire nell'innovazione di processo, di prodotto e nella formazione del capitale. Questa tendenza, messa in relazione all'importante crescita del mercato nazionale delle trasferte e al ciclo economico stabile, suggerisce che anche la "percezione di crisi" è terminata, visto che si fa meno attenzione a minimizzare i costi e si valuta di più il prodotto dei viaggi d'affari.

L'ennesimo crollo del mercato fieristico certifica la fase di **maturità/declino delle fiere italiane**. La quota di mercato di questo segmento rimane importante, ma la produzione si realizza sempre di più all'estero (anche attraverso lo sviluppo di accordi con altri operatori) soprattutto sui mercati europei, asiatici e medio-orientali¹³.

Il 2016 è un anno in crescita soprattutto per i viaggi individuali per incontrare clienti e fornitori (+3,6%), mentre le peggiori performance si osservano sul mercato fieristico (-5%). La crescita dei segmenti Mice (+2,3%) e riunioni aziendali (+3%) indica che si torna a investire nei viaggi per innovazione di processo, di prodotto e formazione del capitale. La crescita più importante, in termini assoluti, si registra nel segmento dei viaggi individuali dell'industria, ma è nel terziario che si osservano i maggiori differenziali di crescita rispetto al dato medio. L'incremento complessivo si determina soprattutto grazie al mercato domestico delle trasferte effettuate da imprese della distribuzione commerciale, e riflette la maggiore crescita di valore aggiunto nel settore dei servizi.

Tav. 7:
Motivazione del viaggio d'affari



13. Fiera Milano (2015), Relazione finanziaria semestrale 30 giugno 2015.

5

Guardando alle semestrali delle principali fiere, appare chiaro che il settore sta cambiando volto: la parte più consistente dei profitti viene dall'integrazione progressiva dei settori merceologici della filiera produttiva-distributiva e/o dal riposizionamento di alcune manifestazioni su segmenti di mercato affini, o dalla riconversione delle strutture fieristiche in contenitori per eventi aziendali.

Non sembra quindi un caso che il segmento Mice mostri una crescita complessiva superiore alla crescita media dei viaggi, seppure vada evidenziato un gap tra imprese a capitale solo italiano e imprese con partecipazioni azionarie estere. Le prime – in media e senza considerare eventi straordinari – hanno destinato al Mice l'**11%** del loro budget travel, le seconde il **15%**. La differenza è in diminuzione rispetto a quanto registrato nel 2015, ma rimane comunque significativa e potrebbe limitare le prospettive di crescita per il 2017.

Infine, il +3% delle trasferte per riunioni aziendali è

un altro indicatore che l'attività economica si è stabilizzata e la crisi è alle spalle. Infatti, nell'attività di un'impresa, il coordinamento tra casa madre e filiali ha un ruolo centrale per lo sviluppo dei prodotti o anche semplicemente per il coordinamento della forza vendita. Tuttavia queste funzioni "non-core" sono le prime che si prova a realizzare a distanza durante i momenti di difficoltà economiche, quando l'imperativo diventa contenere i costi.

Entrambi i settori produttivi qui considerati mostrano le maggiori crescite nel segmento dei viaggi individuali per incontrare clienti e fornitori (vedi Tav. 8). L'industria cresce più del terziario, ma in entrambi i segmenti il differenziale relativo tra crescita complessiva e crescita di segmento è elevato. Al contrario nel segmento riunioni aziendali si registra un importante differenziale di crescita; a rallentare il terziario è principalmente il calo delle trasferte registrato dalle grandi imprese della distribuzione commerciale e del credito.

Tav. 8:
Motivazioni dei viaggi d'affari
(prospettiva settoriale); anno
2016



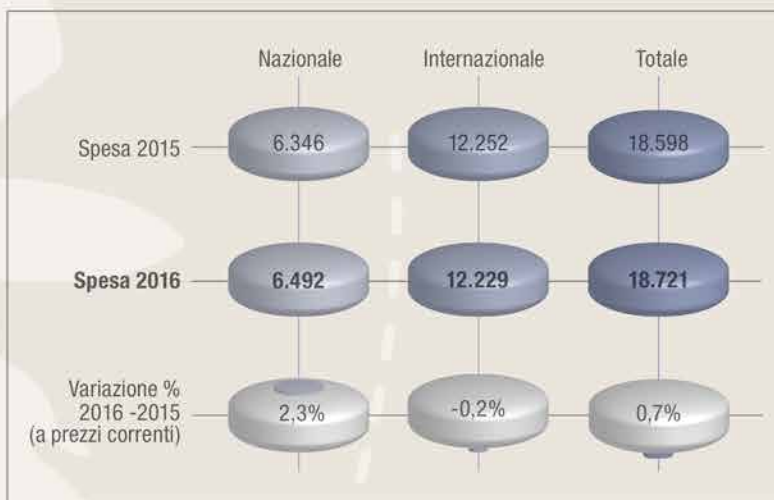
Nel 2016 la spesa sale a 18,7 miliardi di euro, in crescita (0,7%) rispetto al 2015 e a conferma del recente trend positivo delle aziende italiane. Si delineano dinamiche simmetriche sui segmenti nazionale e internazionale (+2,3% e -0,2%). Per comprendere la forbice si consideri la diminuzione dei prezzi dei servizi internazionali mentre, sul mercato nazionale il crollo del costo di esercizio dell'auto bilancia la crescita dei prezzi di voli e hotel. La deflazione ha accentuato la dinamica negativa del prezzo medio. Tuttavia, l'apparente risparmio non si ritiene indicatore di efficienza dei fornitori di servizi. L'analisi settoriale evidenzia la crescita uniforme del manifatturiero e un'importante contrazione della spesa internazionale nei servizi (-3,8%).

Il trasporto incide per il 56,3% sui budget (in diminuzione). In crescita la spesa per l'alloggio (+1,4%), sostenuta dall'aumento dei pernottamenti e del costo medio per camera sul nazionale, e la spesa per la ristorazione (+3,5%).



Nel 2016 la spesa per viaggi d'affari delle imprese private italiane a prezzi correnti è salita a quota 18,7 miliardi di euro, in aumento frazionale (+0,7%) rispetto ai livelli dell'anno precedente (vedi Tav. 9). Nel dato sono comprese tutte le spese che le aziende con almeno dieci addetti imputano a bilancio come costo dei viaggi d'affari.

Il dato complessivo sintetizza dinamiche opposte sui segmenti nazionale e internazionale. Il **+2,3%** della componente nazionale è un risultato di grande rilievo perché conferma un **segno positivo che dura** ormai da tre anni, mentre la diminuzione della componente internazionale (-0,2%) si pone nel solco di un trend negativo del costo della singola trasferta, finora "occultata" da pesanti rivalutazioni del dollaro, che hanno aumentato il prezzo effettivamente



Tav. 9:
Spesa per viaggi d'affari (mln. di euro)



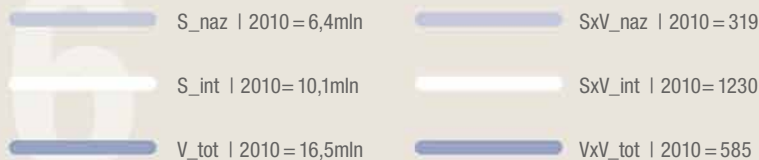
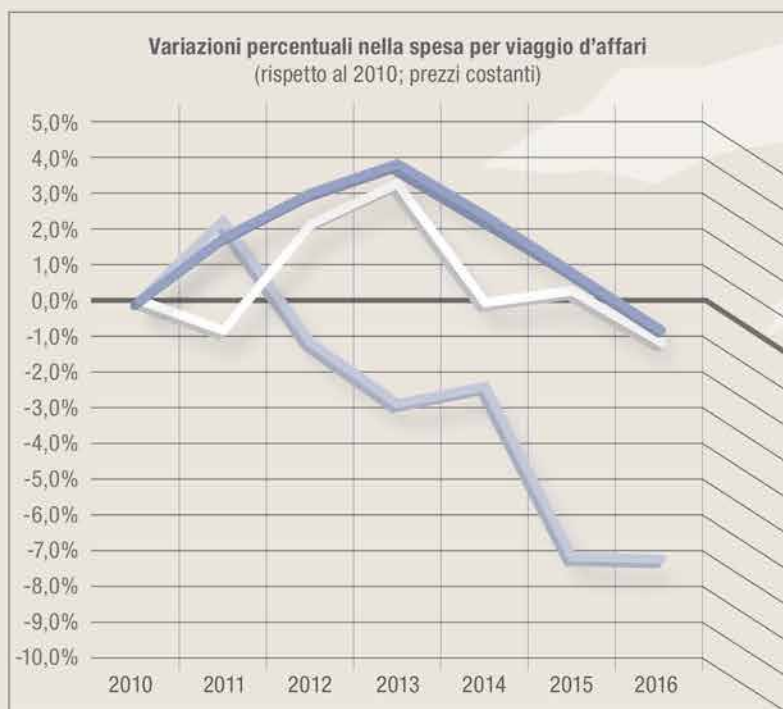
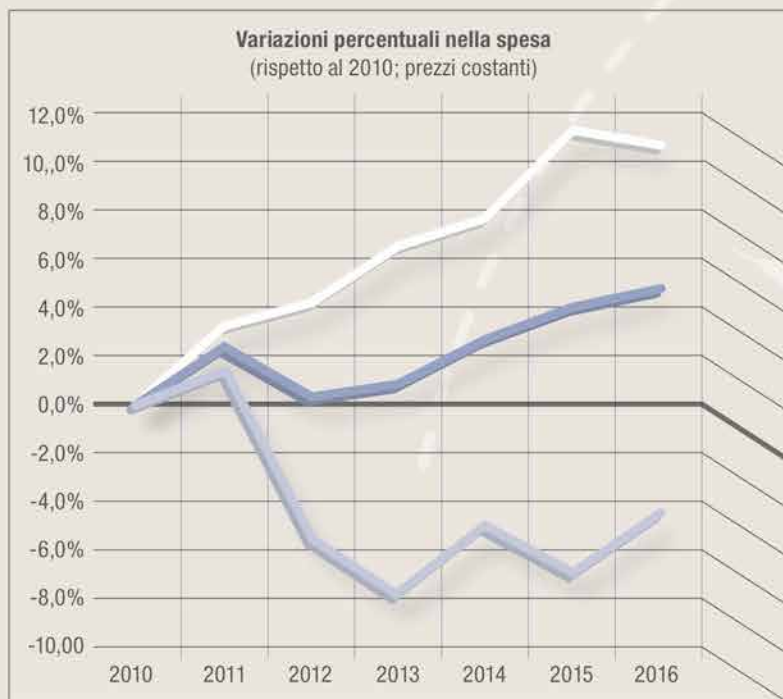


Fig. 2
2010-2016: dinamica annuale della spesa per i viaggi d'affari complessiva (sopra)
e per singolo viaggio (sotto)



pagato dalle imprese italiane. Anche nel 2016 questo effetto ha aumentato la spesa per trasferte intercontinentali di circa 180 milioni di euro. Si è stimato che - a parità di cambio - la variazione della spesa internazionale sarebbe stata di -1,8% (-0,4% quella complessiva).

Per comprendere le ragioni della forbice tra i due mercati occorre però considerare in primis le diverse dinamiche dei prezzi. Sul mercato nazionale l'inflazione si è mantenuta complessivamente stabile. L'Istat certifica, da un lato, prezzi in leggera crescita (tra lo 0,6% e l'1,7%) per: bar, ristoranti, pedaggi, taxi, trasporto aereo e su rotaia. Dall'altro, indica che sono diminuiti i prezzi per la camera (-1%) e le spese di esercizio (-2,9%) e noleggio (-0,9%) dei mezzi di trasporto. Al contrario, sul mercato internazionale i prezzi dei servizi collegati alla trasferta sono sempre in diminuzione: forte il ribasso di prezzo dei voli europei e intercontinentali (secondo l'Istat, rispettivamente -6,6% e -6,9%), più debole quello dei prezzi dell'alloggio (-2,7% nel dato Uvet¹⁴). Il risultato netto è una deflazione nel comparto travel molto superiore a quella generale delle economie europee. A prezzi costanti, la dinamica della spesa media diventa leggermente meno positiva (Fig. 2 sopra). Il risultato rafforza il trend che ha caratterizzato la spesa travel delle aziende italiane nei periodi più recenti.

Si riduce la forbice tra le dinamiche dei mercati nazionale e internazionale. Entrambi restano diversi punti percentuali al di sotto del livello pre-crisi che sembra difficilmente raggiungibile in futuro, vista la riduzione dei prezzi medi delle trasferte (Fig. 2 sotto). Questa è forte soprattutto sul mercato nazionale, dove le imprese sembrano avere realizzato un "guadagno" di oltre il 7% nella spesa media. Va però considerato che prezzi medi in diminuzione non sempre possono essere letti in termini di "risparmio" o di maggiore efficienza dei fornitori di servizi travel. Una possibile chiave di lettura può derivare dalla considerazione che la recente evoluzione dell'offerta dei servizi travel si accompagna a una **insufficiente attenzione delle aziende verso la business travel intelligence**. Da un lato, i fornitori - nel tentativo di conquistare quote di mercato - vendono "sotto costo" il servizio base, aumentando la complessità dell'offerta con numerose integrazioni a pagamento, nell'ambito della sicurezza, comfort,



salvaguardia dei dati, reporting, sostenibilità. Dall'altro, difficilmente i sistemi di business travel intelligence tracciano questi extra e, tanto meno, riescono a collegare le ri-emissioni, necessarie per cambiare o integrare titoli di viaggio non flessibili, all'acquisto iniziale. Alla luce di queste ipotesi, la diminuzione del costo medio non rifletterebbe quindi l'efficienza dei fornitori (o una riduzione dei loro margini), ma sarebbe solo una conseguenza dell'incapacità dei sistemi di reporting nel considerare le logiche di unbundling e di pricing dinamico imposte dai fornitori di servizi.

Nel quadro per produzioni omogenee (Tav. 10), si evidenzia la crescita del solo **manifatturiero**, dove – nonostante la diminuzione dei prezzi – la dinamica della spesa si mantiene positiva per via del forte aumento delle trasferte "costose": lunghe, in aereo e nel segmento Mice. Per spiegare la minore crescita del segmento internazionale va anche considerato che su di esso – generalmente – si concentra l'attenzione degli uffici viaggi nel tentativo di gestire in modo efficiente i più costosi viaggi intercontinentali.

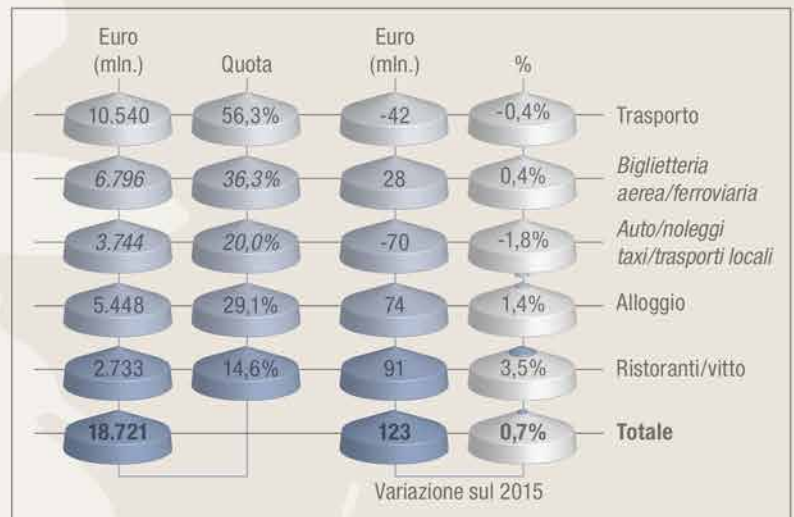
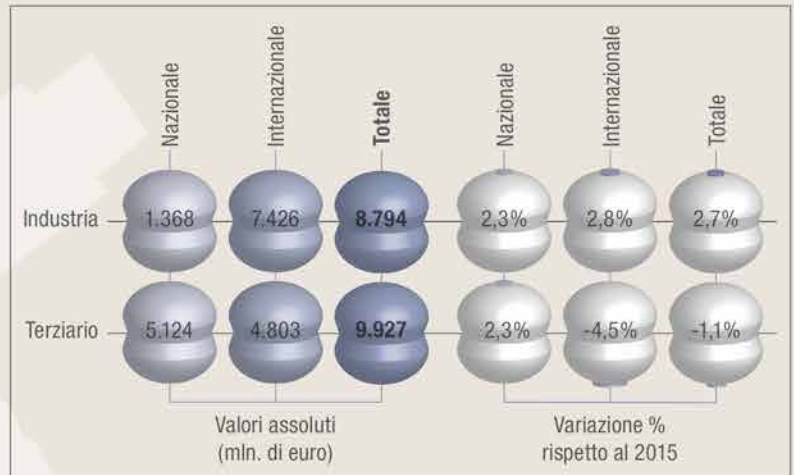
Il **terziario**, -1,1% nel dato aggregato, mostra un'importante contrazione della spesa sul segmento internazionale (-4,5%), riconducibile al simultaneo crollo dei prezzi dei passaggi aerei e del numero di viaggi nel continente europeo, effettuati da imprese della grande distribuzione e dalle grandi banche. Al contrario, cresce la spesa sul mercato nazionale (+2,3%) sia per l'aumento dei viaggi, sia per la crescita della domanda di trasferte in aereo, sia perché i prezzi non apportano un contributo negativo.

Passando all'analisi per prodotti, la voce più rilevante, nel determinare il valore del mercato dei viaggi d'affari in Italia, è il trasporto, con una quota del 56,3% della spesa complessiva (vedi Tav. 11), in diminuzione (-0,4%) rispetto all'anno passato. Il risultato è zavorrato dal trasporto su gomma che – a dispetto della crescita nel numero di trasferte – fa registrare una variazione di -1,8%, a causa della forte contrazione del costo dei carburanti.

La componente di prezzo penalizza anche il fatturato della biglietteria aerea e ferroviaria +0,4%, che mostra un progresso inferiore a quanto atteso considerata la forte crescita nel segmento intercontinentale dove i biglietti sono più costosi ed è minore la penetrazione dei vettori low cost. La riduzione sarebbe stata ancora più importante senza il contributo positivo del mercato nazionale, dove i prezzi dei passaggi sono aumentati più dell'inflazione.

Anche per quanto riguarda la spesa per alloggio, il dato complessivo (+1,4%) è frutto di due tendenze contrapposte. Da un lato pesa la **diminuzione del costo medio per camera**, registrata sia sul mer-

Tav. 10: Spesa per viaggi d'affari e variazioni rispetto all'anno precedente (prospettiva settoriale)



Tav. 11: Ripartizione della spesa per viaggi per macro tipologia di prodotto

cato nazionale sia sul mercato internazionale. Dall'altro, il segno complessivo della variazione è determinato dall'aumento di pernottamenti (vicino al 2,1%) e dall'**inversione dell'effetto "downsizing" sulla qualità delle camere**. L'aumento della spesa per la ristorazione (+3,5%) supera la crescita delle trasferte anche per via dell'aumento dei prezzi nel comparto ristoranti e bar. L'incremento complessivo è dovuto quasi esclusivamente al mercato italiano e riflette in parte anche un allentamento dei vincoli che hanno caratterizzato le travel policy aziendali negli anni della crisi.

6.1 Previsioni di spesa per il 2017

6

Per il 2017, le previsioni dei travel manager sono improntate sul sereno. Il saldo complessivo tra ottimisti e pessimisti è a vantaggio dei primi (+17%, Tav.12 in alto), anche se la maggior parte dei rispondenti (50%) prevede una situazione di stabilità, che rende la previsione più incerta. I “pessimisti” si concentrano

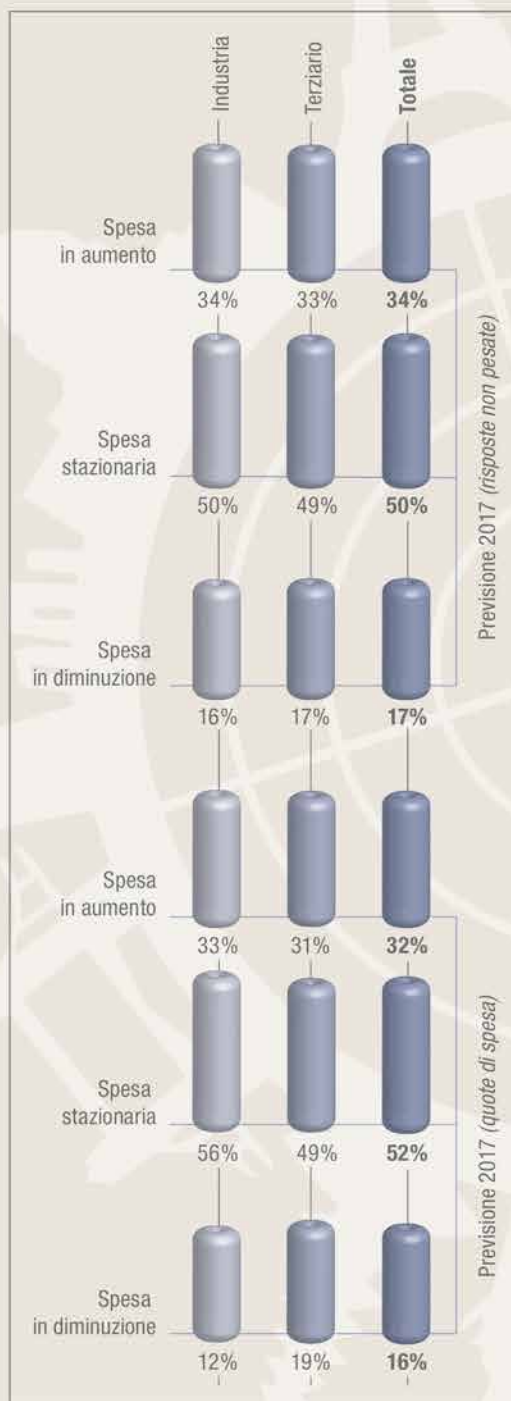
La spesa per viaggi d'affari nel 2017 è prevista in crescita soprattutto nel manifatturiero. Sul terziario pesano le aspettative negative di alcuni grandi player del mercato finanziario e della distribuzione. Il saldo complessivo tra ottimisti e pessimisti è a vantaggio dei primi (+17%), anche se la maggior parte (50%) prevede una situazione di stabilità, che rende la previsione più incerta.

Allargando la prospettiva al triennio 2015-2017, si nota una forte somiglianza tra i giudizi che sintetizzano la crescita osservata nella spesa 2016 (sul 2015) e le aspettative per il 2017. Tuttavia nell'ipotesi di un ritorno a livelli più elevati di inflazione e di stabilità della crescita economica mondiale, i giudizi sono compatibili con una previsione di incrementi di spesa tra il 2% e il 3%. L'outlook rimane comunque negativo a causa delle incertezze sull'evoluzione del commercio internazionale.

nelle aziende più piccole della manifattura visto che qui il 16% dei rispondenti rappresenta il 12% della spesa travel, come risulta dal dato ponderato per la rispettiva quota di spesa amministrata (Tav.12 in basso). Al contrario – nel terziario – le aspettative negative sono più diffuse tra le grandi imprese del settore finanziario e della distribuzione, soprattutto riguardo alla prossima evoluzione dei loro viaggi in Europa. L'incertezza circa le dinamiche future è maggiore per le imprese industriali, visto che ben il 56% dei rispondenti in questo settore indica che la spesa rimarrà stazionaria (contro il 49% del terziario). Si tratta delle aspettative delle aziende più proiettate sul mercato internazionale e, quindi, più esposte all'affermarsi, in diversi Paesi, di una cultura nazionalistica che influirebbe negativamente sul commercio mondiale. Per valutare meglio le dinamiche dell'attuale fase di espansione si sono incrociate le previsioni sul 2017 con il risultato realizzato nel 2016, ottenendo – di fatto – **un confronto sul triennio 2015-2017**. I dati (Tav. 13) si riferiscono a risposte pesate per la spesa amministrata.

L'elemento principale che caratterizza il mercato è la sua direzionalità. Oltre il 56% del mercato conferma, nel tempo, le stesse dinamiche di spesa (positive/negative o stazionarie), con gli ottimisti che prevalgono sui pessimisti anche ampliando l'analisi alle “aree di ottimismo/pessimismo”. In particolare, “l'area dei pessi-

Tav. 12:
La previsione per settore

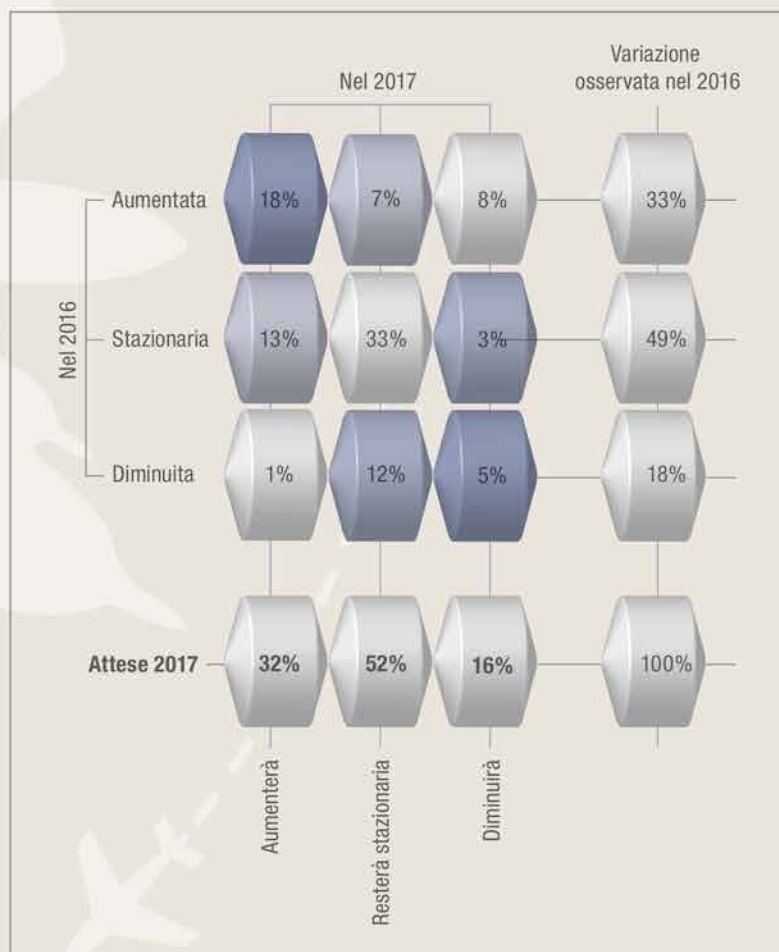


misti” (ovvero il dato in basso a destra della Tav. 13, che rappresenta chi si aspetta simultaneamente due variazioni negative, o una stazionaria e una negativa) rappresenta “solo” il 20% del mercato. Al contrario, “l’area degli ottimisti” – il dato in alto a sinistra – è quasi il doppio (38%). L’ampio saldo positivo sembrerebbe suggerire crescite importanti per il 2017. Tuttavia, prudenza è consigliata sia dalla rilevante quota del mercato che esprime una valutazione di stabilità (52%) compatibile tanto con future crescite quanto con diminuzioni, sia – soprattutto – dalla similitudine delle distribuzioni dei giudizi su “come è andata” (ultima colonna a destra) e delle aspettative sul 2017 (ultima riga). La coerenza dei dati sembrerebbe indicare una crescita della spesa per trasferte nel 2017 in linea con il +0,7% registrato nel 2016. Tuttavia, oggi sappiamo che l’ampio scostamento tra le previsioni di questo osservatorio sul 2016 (+3%) e la crescita realizzata è dovuto alle dinamiche deflattive, osservate nel 2016.

La chiave per anticipare le dinamiche di mercato diventa quindi la previsione del sistema dei prezzi nel 2017, ma il pricing dinamico e l’unbundling dei servizi travel complicano questa previsione. Nell’ipotesi di un ritorno a livelli più elevati di inflazione nell’aera Euro, di stabilità della crescita economica e del commercio internazionale, i giudizi espressi dagli intervistati sono compatibili con una **previsione di incrementi di spesa tra il 2% ed il 3%**.

In prospettiva settoriale, le attese sono marginalmente superiori nel manifatturiero, dove ci si attende una crescita superiore al 3%. Vista la forte esposizione di questo settore sui mercati internazionali, l’outlook rimane comunque negativo a causa di un possibile peggioramento del commercio internazionale, in conseguenza del possibile affermarsi di spinte protezionistiche in alcuni Paesi.

Tav. 13:
Confronto tra dinamiche presenti e prospettive della spesa (quote di spesa)



Note metodologiche

L'indagine ha come obiettivo la misura della spesa per viaggi d'affari da parte delle imprese italiane definita come il totale dei costi per viaggi registrati a bilancio. Le risorse disponibili hanno imposto di escludere le imprese agricole, il pubblico impiego e le micro imprese dall'universo di riferimento che è pertanto limitata alle "sole" imprese private di dimensione superiore a 9 addetti. La scelta permette di ottenere stime più accurate del numero e del fatturato dei viaggi d'affari (a parità di numerosità campionaria), senza incidere sul valore informativo dei risultati. Infatti le "piccole" imprese escluse, realizzano una quota tutto sommato marginale dei viaggi complessivi e mostrano una variabilità molto elevata nelle scelte di spesa per trasferta. L'universo di riferimento è definito ricorrendo all'archivio Asia 2014; in particolare, le imprese con 10 o più addetti e rappresentano circa il 6% delle imprese attive in Italia ma ben il 54% degli addetti.

Per l'indagine si è scelto un piano di campionamento stratificato a uno stadio come usualmente avviene nelle indagini presso le imprese. La previsione di realizzare un numero compreso tra 100 e 150 interviste ha consigliato di limitare il numero degli strati a 4; come variabili di stratificazione sono state considerate la dimensione (meno di 250, e 250 o più addetti) e la classificazione produttiva (manifattura e terziario). Nella scelta si sono considerati i risultati ottenuti in precedenti indagini, che hanno anche consentito di ottenere una stima preliminare

della varianza di strato utilizzata per determinare la numerosità campionaria rispetto alla classificazione produttiva. Rispetto alla dimensione si è invece vincolato a priori la numerosità complessiva nei due strati (grandi imprese e Pmi) a 1/2. La scelta è stata dettata dalla volontà di garantire maggiore controllo della variabilità campionaria nelle imprese più grandi (economicamente più rilevanti).

L'indagine si è chiusa il 30 gennaio 2017 con **124 rispondenti**. Il processo di raccolta dei dati ha riguardato circa **1500** aziende di cui 94 rispondenti l'anno precedente. La redemption complessiva è del 8,5%, ma scende al 2,0% se si considerano le sole aziende non rispondenti l'anno precedente. La frazione di campionamento complessiva è quindi pari allo 0,06% e sale al 1,9% se si considerano le imprese con più di 250 addetti. Le risposte sono quantitative e qualitative: le prime riguardano le grandezze 2016, le seconde giudizi in scala likert da 1 a 7 sulle tendenze passate e sulle dinamiche previste per il 2017.

Il processo di verifica della coerenza interna delle risposte è basato sull'analisi delle somme percentuali e sul controllo del rapporto tra spesa in viaggi d'affari e addetti e/o fatturato. Le imprese che presentavano valori considerati anomali perché superiori a 3 volte lo scarto quadratico medio di strato, sono state ricontattate. Il trattamento della mancata risposta parziale è stato affrontato dapprima visitando i siti internet delle aziende e imputando le informazioni mancanti qualora pubblicate; successivamente si è ricorsi a metodologie hot-deck dopo avere determinato le classi di imputazione in base alle variabili: Ateco, addetti, e costo medio del singolo viaggio (classi). Nel caso fossero tali informazioni a mancare, si è provveduto a contattare il non rispondente; solo nel caso di ulteriore non risposta si è imputato il dato attraverso correlazioni con variabili note e (quando disponibili), con le informazioni comunicate nelle indagini precedenti.