

TURISMO INTERNAZIONALE DELL'ITALIA

La metodologia dell'indagine campionaria alle frontiere sul turismo internazionale dell'Italia

1 - Introduzione

La crescente importanza del turismo internazionale nel contesto economico richiede sistemi di raccolta dei dati in grado di fornire statistiche affidabili e tempestive. La circolazione dell'euro ha implicato - nei paesi che lo adottano - la necessità di introdurre metodi di rilevazione alternativi a quello degli scambi di banconote e dei regolamenti bancari tradizionalmente utilizzati.

Nel 1996 l'Italia ha avviato un'estesa indagine campionaria alle frontiere, condotta fino al 2007 dall'Ufficio Italiano dei Cambi, ente confluito nella Banca d'Italia il 1 gennaio 2008. La dimensione dell'indagine e il suo disegno campionario consentono la produzione di statistiche analitiche, caratterizzate da un elevato grado di qualità, su molteplici aspetti del turismo internazionale del paese, in linea con gli standard metodologici fissati dagli organismi internazionali.

2 - Motivazioni e obiettivi dell'indagine

La dimensione dei flussi turistici internazionali, se da un lato evidenzia la rilevanza che il fenomeno assume in Italia, dall'altro implica l'istituzione di un complesso sistema di rilevazione, che superi le difficoltà derivanti dal cospicuo numero di soggetti coinvolti, sia in termini d'offerta (in primo luogo le strutture ricettive) sia, soprattutto, in termini di domanda (i viaggiatori). Ulteriori difficoltà per la stima delle spese turistiche sono rappresentate, da un lato, dal completamento della liberalizzazione degli scambi commerciali e finanziari con l'estero, dall'altro, dagli accordi di Schengen, che hanno abolito i controlli alle frontiere tra i paesi aderenti.

Gli obiettivi che si è inteso perseguire con il cambiamento del sistema di rilevazione sono essenzialmente:

- il miglioramento della qualità delle statistiche della bilancia turistica e una migliore aderenza agli standard statistici fissati a livello internazionale;
- la messa a disposizione di dati disaggregati in base ad un ampio numero di caratteristiche del mercato turistico, per l'utilizzo da parte di enti governativi centrali e locali, di operatori del settore turistico e di ricercatori.

Tali obiettivi sono in parte derivati dalla constatazione che il sistema di raccolta basato sulle informazioni bancarie implicava un'imprecisa allocazione temporale e geografica delle transazioni e, a causa delle pratiche di *clearing* dei regolamenti, di sottostima dei flussi lordi. Non erano inoltre rilevate molteplici caratteristiche dei fenomeni oggetto di indagine che sono invece essenziali per una corretta ed approfondita analisi.

3- La metodologia dell'indagine

La tecnica adottata per la raccolta dei dati per la bilancia turistica (denominata in letteratura *inbound-outbound frontier survey*) consiste nell'intervistare un campione rappresentativo di viaggiatori, residenti e non residenti, in transito alle frontiere italiane e nell'effettuare contemporaneamente conteggi qualificati allo

scopo di determinare il numero e la nazionalità dei viaggiatori in transito. Il campionamento è effettuato in modo indipendente presso ogni tipo di frontiera (strade, ferrovie, aeroporti e porti internazionali), in punti di frontiera selezionati come rappresentativi.

La logica generale dell'indagine prevede la stima della spesa per il turismo internazionale in Italia attraverso l'effettuazione di due operazioni distinte ai punti di frontiera prescelti: il *conteggio qualificato* e l'*intervista*. I conteggi qualificati sono prevalentemente realizzati con la tecnica del campionamento sistematico, cioè con l'osservazione di una unità ogni n , con n prefissato. Essi forniscono, per ogni punto di frontiera campionato, il numero di viaggiatori internazionali disaggregato per paese di residenza. L'attività di conteggio è resa necessaria dall'indisponibilità di informazioni amministrative sui flussi fisici dei viaggiatori con la copertura, il dettaglio e la tempestività richiesta. Le interviste, di tipo *face to face*, forniscono la stima della spesa ed un insieme di attributi che consentono la sua disaggregazione e qualificazione. Sono effettuate mediante un questionario strutturato somministrato ad un campione casuale di viaggiatori, intervistati in coincidenza del termine del soggiorno all'estero (cioè quando i viaggiatori residenti stano facendo rientro in Italia e quando i non residenti la stanno lasciando). Tale tecnica comporta minori difficoltà nel ricordo delle spese sostenute da parte del viaggiatore rispetto, ad esempio, alle indagini telefoniche condotte un certo tempo dopo l'effettuazione del viaggio. Il questionario è unico per tutti i punti di frontiera. Le principali informazioni - con vari livelli di dettaglio - richieste al viaggiatore intervistato riguardano:

1. Sesso, età e professione
2. Residenza
3. Mezzo di trasporto utilizzato (con eventuale dettaglio della compagnia aerea o navale utilizzata)
4. Motivo del viaggio (se "vacanza", il tipo di vacanza)
5. Luogo visitato (stato estero per i residenti in Italia, comune italiano per i residenti all'estero)
6. Numero di notti trascorse durante il viaggio
7. Tipo di struttura ricettiva utilizzata
8. Organizzazione del viaggio (inclusive o non inclusive)
9. Spesa complessiva, disaggregata per tipo di prodotto acquistato (trasporto, alloggio, ristoranti, acquisti nei negozi e altri servizi)
10. Mezzo di pagamento
11. Valutazione (gradimento) di vari aspetti del luogo visitato

Vengono effettuate circa 130.000 interviste annue, pari a circa l'1 per mille dei viaggiatori italiani e stranieri che attraversano le frontiere del paese, e oltre 1,5 milioni di conteggi qualificati di viaggiatori. Il campione è stratificato secondo variabili differenti per ciascun tipo di frontiera.

La variabile di stratificazione "direzione", con le due modalità "verso Italia" e "verso estero" e la variabile "tipo di vettore", con quattro modalità (stradale, ferroviario, aereo e marittimo), sono rilevate esaustivamente, sono cioè intervistati viaggiatori italiani e stranieri in tutte le tipologie di frontiera.

L'indagine copre più di 60 punti di frontiera, quelli con un flusso annuo di viaggiatori più consistente, sebbene sia stato selezionato anche un numero limitato di punti di frontiera minori per intercettare origini-destinazioni altrimenti scarsamente rappresentate. All'avvio dell'indagine la scelta è stata basata sui dati

ISTAT successivamente aggiornata attraverso le evidenze emerse dalla stessa rilevazione, che monitora alcuni punti di frontiera a rotazione.

Nel primo anno di conduzione dell'indagine (1996), i valichi stradali campionati coprivano il 90% del totale; a partire dal 1997, al fine di ottimizzare i costi, si è operata una riduzione del numero dei valichi campionati - minimizzando la perdita di informazione attraverso tecniche di *cluster analysis* che hanno portato ad escludere alcuni valichi minori.

Per i punti di frontiera stradali, le altre variabili di stratificazione sono i giorni di rilevazione (i cui livelli sono rappresentati dai singoli giorni del mese), la fascia oraria (con i tre livelli mattina, pomeriggio e notte) e il giorno della settimana (con i due livelli feriale e festivo). Per tali variabili l'estrazione è realizzata in modo casuale. Come verrà spiegato oltre, a causa di particolari condizioni logistiche, il campionamento della dimensione "tempo" utilizzato per i valichi stradali si adotta anche per gli aeroporti di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa.

Per i rimanenti punti di frontiera, invece, la diversa logistica e la disponibilità di informazioni amministrative sul movimento dei vettori consentono di incentrare il campionamento direttamente sui vettori stessi. Per le frontiere ferroviarie, aeree e portuali si dispone, infatti, dell'elenco completo delle partenze e degli arrivi da o verso destinazioni internazionali, grazie alla collaborazione fornita, rispettivamente, da Trenitalia, società di gestione degli aeroporti e Capitanerie di porto.

Per i valichi ferroviari e portuali, la variabile di stratificazione è il vettore su cui il turista effettua il viaggio, mentre per i valichi aeroportuali la stratificazione avviene su singole destinazioni dei voli o gruppi di destinazioni simili e, nel caso degli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, anche per giorno della settimana e fascia oraria (mattina, pomeriggio, sera).

4 - Operazioni alle frontiere

Di seguito sono indicate le modalità, specifiche per ogni tipo di frontiera, di conduzione di conteggi qualificati ed interviste. All'interno delle varie tipologie di frontiera possono sussistere ulteriori minori differenziazioni causate dalle condizioni logistiche.

4.1 - Strade

La logica generale prevede l'effettuazione di conteggi ed interviste in entrambi i sensi di marcia (da e verso l'Italia). I conteggi qualificati sono realizzati presso il punto di frontiera, con la tecnica del campionamento sistematico di veicoli all'interno di fasce orarie prestabilite. Sono rilevati il tipo di veicolo, il numero di passeggeri a bordo e la nazionalità della targa, utilizzata come *proxy* della residenza dei viaggiatori. Ai fini dell'esecuzione dell'intervista è necessario che i veicoli possano fermarsi per consentire l'avvicinamento degli intervistati. Alle frontiere con i paesi aderenti agli accordi di Schengen, la maggior parte delle interviste è effettuata con l'ausilio delle forze di polizia. Queste ultime, dopo aver fermato i veicoli alla frontiera per effettuare le operazioni di controllo, chiedono la disponibilità, ovviamente su base volontaria, all'intervista. La rimanente parte delle interviste, per le quali non si ha il supporto delle forze di polizia, sono condotte nelle stazioni di servizio più prossime ai punti di frontiera. Il supporto delle forze dell'ordine,

introdotto a partire dal 2004, ha consentito un miglioramento della rappresentatività del campione ai valichi Schengen. In passato, l'effettuazione delle interviste esclusivamente nelle stazioni di servizio comportava una tendenziale sottorappresentazione dei viaggiatori non pernottanti o comunque con permanenze all'estero di breve durata.

4.2 - Ferrovie

La rilevazione alle frontiere ferroviarie è condotta a bordo dei treni internazionali. Si effettua un conteggio integrale dei passeggeri lungo la tratta fra le due stazioni in cui è compreso il confine di Stato, per determinare il numero effettivo di viaggiatori che passano la frontiera ed effettuare correttamente l'espansione all'universo. I conteggi qualificati, seguendo la tecnica del campionamento sistematico (uno ogni n), sono effettuati lungo tutta la tratta di rilevazione. Si rilevano il sesso ed il paese di residenza del passeggero, la classe della carrozza e, onde evitare la qualifica dei soggetti che non oltrepassano il confine, le stazioni di salita e di discesa. Anche le interviste complete sono condotte, sui passeggeri *in target* (cioè gli italiani in arrivo e gli stranieri in partenza), nell'intera tratta di rilevazione.

4.3 - Aeroporti

La rilevazione presso gli aeroporti riveste un'importanza fondamentale per l'indagine in quanto i viaggiatori in transito in tale tipo di frontiera apportano la più elevata quota di spesa. La logistica degli aeroporti ha suggerito una differenziazione delle modalità di esecuzione delle interviste e dei conteggi tra partenze e arrivi. Inoltre, agli arrivi si usa una tecnica distinta per i piccoli ed i grandi aeroporti. Ai fini della determinazione delle fasce orarie in cui campionare i voli, si utilizza un database relativo all'intera offerta dei voli internazionali in arrivo e in partenza.

Alle *partenze* internazionali i conteggi qualificati vengono effettuati presso l'area di imbarco, a partire dal momento in cui inizia l'imbarco dei passeggeri per il volo prescelto. Selezionato un viaggiatore, il rilevatore acquisisce le seguenti informazioni: destinazione del volo, tipo di volo (linea o charter) e numero totale di passeggeri imbarcati (informazioni normalmente fornite dagli addetti della compagnia aerea al termine dell'imbarco). Inoltre, l'intervistatore raccoglie informazioni su sesso e stato di residenza del viaggiatore e sull'eventualità che si tratti di passeggero in transito. Per il conteggio qualificato si utilizza la tecnica del campionamento sistematico, al fine di garantire la selezione casuale. Le interviste alle partenze, di viaggiatori stranieri, sono anch'esse condotte nelle sale di imbarco e possono interessare anche voli che non sono oggetto di conteggi qualificati.

Per gli *arrivi* internazionali, si distinguono i "piccoli aeroporti" dagli aeroporti di Malpensa e Fiumicino ("grandi aeroporti"). Presso i primi, le condizioni del traffico consentono generalmente di effettuare i conteggi qualificati con riferimento ad uno specifico volo in arrivo. I rilevatori, posizionati nel luogo più prossimo allo sbarco dei passeggeri, rilevano: il totale dei passeggeri sbarcati (attraverso il conteggio o ricorrendo alle fonti amministrative in aeroporto), il sesso, la residenza del viaggiatore, e l'eventualità che il viaggiatore sia in transito. Nei grandi aeroporti, invece, poiché la conformazione fisica del luogo di rilevazione e le condizioni del traffico non permettono l'effettuazione dei conteggi qualificati in corrispondenza di singoli voli, si effettua un campionamento sistematico dei flussi di passeggeri sbarcati; a tal fine i rilevatori si posizionano in un

punto della zona arrivi che consenta di non escludere a priori alcun viaggiatore dalla conta qualificata. Le informazioni raccolte riguardano: sesso e residenza del passeggero, l'eventuale transito e l'aeroporto di origine del volo. Le interviste agli arrivi, di viaggiatori italiani, sono effettuate nell'area di ritiro dei bagagli, sia nei piccoli sia nei grandi aeroporti.

4.4 - Porti

Anche la particolare situazione logistica delle frontiere portuali comporta una differente metodologia di rilevazione fra partenze ed arrivi. Poiché agli arrivi le operazioni di sbarco, spesso "caotiche", comportano notevoli difficoltà di rilevazione, i conteggi qualificati si effettuano solo alle partenze. In corrispondenza della partenza di una nave internazionale selezionata, si realizza una conta integrale dei veicoli presenti nel piazzale antistante l'accesso all'imbarcazione; al conducente del veicolo selezionato per la conta qualificata è richiesto di indicare il numero di persone a bordo del mezzo e la residenza abituale. Contemporaneamente si effettua una conta qualificata agli imbarchi pedonali, con campionamento sistematico, chiedendo ai passeggeri se viaggiano con veicolo al seguito e, se viaggia senza veicolo al seguito, la residenza abituale. Ai viaggiatori di residenza italiana, con o senza veicolo al seguito, viene chiesto il numero di notti che trascorrerà all'estero. Tale informazione viene utilizzata per stimare la distribuzione dei ritorni in Italia dei viaggiatori italiani, data la citata assenza di conte agli arrivi. Il numero totale di passeggeri e di veicoli imbarcati viene solitamente fornito dalle autorità portuali o dalla compagnia di navigazione; in mancanza di quest'informazione, si procede ad una conta manuale. Le interviste, differentemente dai conteggi, sono condotte sia alle partenze sia agli arrivi.

5 – Espansione dei dati campionari all'universo di riferimento.

Pur nella diversità di modalità di rilevazione adottate, la logica di espansione dei dati all'universo è la medesima presso ciascuna tipologia di valico e comporta:

1. l'individuazione di parametri che definiscano le celle di ponderazione di base (un esempio di cella di ponderazione è costituito dai viaggiatori tedeschi in partenza dall'aeroporto di Roma Fiumicino);
2. la stima dei volumi di traffico relativi a ciascuna cella di ponderazione;
3. la determinazione delle caratteristiche dei passeggeri di ciascuna cella di ponderazione (in particolare il numero dei passeggeri in target (italiani in arrivo e stranieri in partenza);
4. il riporto delle variabili rilevate con le interviste (ad esempio la spesa e il numero di notti) con riferimento a ciascuna cella di ponderazione al numero dei passeggeri in target;
5. l'applicazione, ai dati così ottenuti, di un ulteriore coefficiente di espansione per tenere conto dei valichi non campionati.

Specifici coefficienti correttivi vengono poi applicati in considerazione di particolari condizioni logistiche proprie di ciascun valico.

La procedura appena indicata viene integrata, quando possibile, dall'utilizzo di dati ufficiali provenienti da fonti amministrative.

5.1 - Strade

Per ciascun valico stradale le celle di ponderazione sono rappresentate dall'incrocio delle variabili "direzione di traffico" (Italia, estero), giorno della settimana (feriale, festivo) e fascia oraria (giorno, notte).

I conteggi qualificati consentono di stimare per ciascuna cella di ponderazione il volume complessivo di traffico.

Grazie alle qualifiche, tale volume complessivo viene ulteriormente distinto per nazionalità in modo che nel riporto delle interviste all'universo si possa applicare un coefficiente di espansione differenziato per nazionalità, garantendo così una corretta rappresentatività delle diverse provenienze degli stranieri che transitano lungo i valichi stradali.

Per tener conto dei valichi non campionati sono stati definiti dei *cluster* in funzione delle caratteristiche di dimensione e di ubicazione territoriale.

Ai dati relativi a ciascun valico campionato viene così applicato un coefficiente correttivo dato dal rapporto tra volume complessivo di traffico dei valichi del *cluster* (campionati e non) e volume complessivo di traffico dei soli valichi campionati all'interno del *cluster*, così come determinati dalla rilevazione ISTAT sui movimenti di persone alle frontiere.

Per i valichi autostradali nei quali le interviste sono effettuate presso le stazioni di servizio è prevista un'ulteriore ponderazione annuale, in modo da allineare il relativo rapporto tra viaggiatori escursionisti e non escursionisti a quello rilevato su strada grazie al supporto delle pattuglie della Polizia Stradale. Per i periodi precedenti all'introduzione dell'ausilio delle forze dell'ordine(2004), i dati sono stati corretti sulla base delle serie storiche.

5.2 - Ferrovie

Per ciascun valico ferroviario le celle di ponderazione sono determinate dalla sola variabile "direzione di traffico" (Italia, estero).

Ad un primo stadio del processo di elaborazione i conteggi qualificati permettono, per ciascun treno, di determinare la numerosità e le caratteristiche dei passeggeri (in particolare il paese di residenza) che valicano il confine.

Ad un secondo stadio del processo di elaborazione l'impiego dei dati di frequentazione di Trenitalia - che indicano il rapporto in termini di numero di passeggeri tra treni campionati e treni non campionati - consentono di pervenire ad una stima complessiva dei volumi di traffico di ciascuna cella di ponderazione.

Anche in questo caso, per ciascuna cella di ponderazione, si tratta di volumi di traffico complessivo disaggregati per nazionalità per cui il riporto delle interviste all'universo prevede l'applicazione di un coefficiente di espansione differenziato per nazionalità che garantisca una corretta rappresentatività delle diverse provenienze degli stranieri.

Si utilizza una combinazione di fonti (dati ISTAT storici, informazioni fornite da Trenitalia e le serie storiche dell'indagine stessa su punti di frontiera precedentemente inclusi nella rilevazione) per valorizzare opportunamente la quota di traffico ferroviario non campionata.

5.3 - Aeroporti

Per ciascun aeroporto le celle di ponderazione sono rappresentate dall'incrocio delle variabili "direzione di traffico" (Italia, estero) e macroarea geografica di origine/destinazione del volo.

Al primo stadio di elaborazione, mediante i conteggi qualificati, si determinano per ciascun volo la numerosità e le caratteristiche dei passeggeri sbarcati/ed imbarcati.

Al secondo stadio del processo di elaborazione i conteggi vengono riportati al traffico complessivo di ciascuna cella di ponderazione grazie all'impiego dei dati ufficiali forniti dagli aeroporti. Qualora tali dati non siano disponibili si procede ad una stima degli stessi grazie all'impiego dei dati di offerta di ciascun aeroporto (numero di voli distinto per macroarea di origine/destinazione).

I valori così ricavati, relativi a ciascuna cella di ponderazione, rappresentano gli universi di riferimento sul quale sono successivamente proiettati i dati di intervista.

Per tener conto degli aeroporti non campionati si utilizzano i dati ENAC più aggiornati che consentono di determinare il rapporto tra traffico aereo internazionale complessivo e traffico aereo internazionale dei soli scali campionati.

Gli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino rappresentano un'eccezione sotto due aspetti, in quanto:

1. l'impossibilità agli arrivi di determinare il numero di passeggeri sbarcati da ciascun volo impedisce la possibilità di un'elaborazione a due stadi dei conteggi qualificati per cui, per ciascuna cella di ponderazione le qualifiche vengono direttamente proiettate sui dati di traffico forniti dalle Società di gestione aeroportuale;
2. la forte presenza di passeggeri residenti in arrivo dall'estero e in transito verso aeroporti nazionali richiede, in sede di ponderazione delle interviste, l'adozione di procedure di conteggio qualificato specifiche all'imbarco dei voli nazionali.

5.4 - Porti

Presso ciascun porto le celle di ponderazione sono rappresentate dall'incrocio delle variabili "direzione di traffico" (Italia, estero) e nazione di origine/destinazione della nave.

Il criterio di elaborazione dei dati rilevati alle partenze è analogo a quello impiegato sui dati rilevati in aeroporto, anche in questo caso utilizzando i dati forniti dalle Capitanerie di porto o, in assenza di questi, utilizzando l'offerta (numero di navi internazionali in partenza) di ciascun porto come base per procedere ad una stima.

Nel caso degli arrivi invece la stima dei flussi degli italiani viene determinata sulla base di quanto rilevato in sede di partenza circa il numero di notti previste all'estero, assumendo quindi che il viaggio di ritorno venga effettuato con l'impiego dello stesso mezzo di trasporto.

Infine, per tener conto del traffico dei porti internazionali non campionati, si utilizzano anche in questo contesto i dati storici dell'indagine ISTAT sui movimenti di persone alle frontiere.

GLOSSARIO

Bilancia dei pagamenti turistica - Parte della bilancia dei pagamenti che registra le transazioni internazionali in beni e servizi costituenti spese turistiche. Nello schema standard fissato dal FMI (Fondo Monetario Internazionale) è rappresentata dalla voce "Travel" ("Viaggi" nella bilancia dei pagamenti italiana), la quale riporta nei crediti le spese turistiche che i viaggiatori non residenti hanno effettuato nel nostro paese e nei debiti le spese turistiche che i viaggiatori residenti hanno effettuato al di fuori del nostro paese.

Escursionista - Viaggiatore che non trascorre la notte nel luogo visitato.

Lavoratori stagionali e frontalieri - Soggetti residenti in un paese che attraversano le frontiere per recarsi al lavoro in un paese estero alle dipendenze di un soggetto residente in tale paese estero, per un periodo inferiore all'anno. Di norma il paese estero è confinante, o comunque prossimo, al paese di residenza del soggetto e gli spostamenti avvengono con una certa regolarità, con soggiorni di breve durata (spesso senza pernottamento all'estero). V. viaggiatore per ulteriori considerazioni sul trattamento di tali soggetti.

Motivi di lavoro / affari - Motivazione al viaggio espressa da:

- soggetti che si recano in un paese diverso da quello in cui svolgono normalmente la propria attività lavorativa per intraprendere una qualsiasi attività professionale: vendite, trattative commerciali, missioni, riunioni di lavoro, convegni, corsi di formazione, installazione di impianti, ecc.;
- dai lavoratori stagionali e frontalieri. Le spese considerate sono tutte quelle sostenute dal viaggiatore, pagate da quest'ultimo o dal proprio datore di lavoro.

Motivi personali - Motivazione al viaggio espressa dai soggetti che si recano all'estero per ragioni non inerenti all'ambito lavorativo dei soggetti stessi: vacanze ed altre attività ricreative, attività culturali, visite a parenti ed amici, acquisti, pellegrinaggio ed altri motivi religiosi, studio, cure mediche o termali, ecc.

Numero di viaggiatori - Variabile che quantifica i soggetti (v. la definizione di viaggiatore) cui si riferiscono i fenomeni turistici. Per tale variabile nelle tavole sono calcolati due diversi indicatori (numero di viaggiatori alle frontiere e numero di viaggiatori a destinazione), illustrati di seguito.

Il numero di viaggiatori alle frontiere rappresenta il conteggio dei passaggi alle frontiere italiane. Ne consegue che esso non è influenzato dal numero di luoghi visitati (comuni italiani / stati esteri) dal viaggiatore (straniero / italiano). Tale indicatore viene utilizzato nelle tavole senza disaggregazione del luogo visitato (per i viaggiatori stranieri l'unità territoriale minima prevista per il luogo visitato è la provincia italiana, per i viaggiatori italiani è lo stato estero).

Il numero di viaggiatori a destinazione rappresenta il conteggio dei viaggiatori nei singoli luoghi visitati. Viene utilizzato nelle tavole con disaggregazione del luogo visitato.

Esempio n. 1: se un viaggiatore italiano visita la Francia e la Spagna durante lo stesso viaggio, il numero di viaggiatori alle frontiere è pari a uno mentre il numero di viaggiatori a destinazione è pari a due (un viaggiatore in Francia + un viaggiatore in Spagna).

Esempio n.2: se un viaggiatore straniero visita il comune di Roma e il comune di Firenze, il numero di viaggiatori alle frontiere è pari a uno mentre il numero di viaggiatori a destinazione è pari a due (un viaggiatore a Roma + un viaggiatore a Firenze).

Numero di pernottamenti - Variabile che quantifica il numero di notti trascorse all'estero dai viaggiatori. In altre fonti tale variabile è spesso indicata con il termine 'presenze'.

Spesa per il trasporto internazionale - Spese che il viaggiatore sostiene per recarsi nel paese estero e/o per tornare al paese di origine. Tali spese non sono ricomprese nella bilancia dei pagamenti turistica (v. spesa turistica). Allorché tali spese implicano una transazione tra residenti e non residenti, confluiscono in altra voce della bilancia dei pagamenti ("Trasporti" - "Passeggeri").

Spesa turistica - Spesa totale in beni e servizi sostenuta da un viaggiatore, o per conto di un viaggiatore, in relazione al soggiorno all'estero del viaggiatore stesso. Sono incluse inoltre le spese di particolari soggetti che non sono considerati viaggiatori, cioè: a) i lavoratori stagionali e frontalieri e b) coloro che si recano all'estero per motivi di studio o per ricevere trattamenti sanitari anche nel caso in cui i soggiorni di studio o cura abbiano una durata superiore all'anno. Sono comprese le spese di trasporto per spostamenti all'interno del paese visitato mentre sono escluse le spese per il trasporto internazionale. Ai fini della inclusione nell'aggregato non rileva il momento di effettuazione dei pagamenti; sono pertanto considerate le spese effettuate prima, durante o dopo l'effettuazione del soggiorno. Inoltre, l'aggregato include il valore dei beni e servizi forniti al viaggiatore a titolo gratuito (ad es. nel caso di visite a parenti ed amici); tale componente è basata sulla stima di tale valore effettuata dal viaggiatore stesso nel corso dell'intervista (v. metodologia dell'indagine). Nella presente base dati, il termine 'spesa' senza ulteriori qualificazioni è sinonimo di 'spesa turistica'.

Transazioni internazionali - Operazioni economiche tra soggetti residenti in un economia e soggetti non residenti in tale economia. Costituiscono l'oggetto della bilancia dei pagamenti.

Turista - Viaggiatore che trascorre almeno una notte nel luogo visitato. Si noti che, diversamente dall'accezione comune del termine, si prescinde dal motivo del viaggio, per cui sono 'turisti' anche i soggetti che viaggiano per lavoro / affari, se trascorrono una o più notti nella destinazione visitata. E' opportuno rilevare, inoltre, che il 'turismo' è inteso come l'attività svolta dai 'viaggiatori', cioè sia quella svolta dai 'turisti' (viaggiatori pernottanti) che quella svolta dagli 'escursionisti' (viaggiatori non pernottanti).

Viaggiatore - Secondo il FMI, soggetto che si sposta all'estero, per un periodo inferiore ad un anno, per qualsiasi motivo diverso dai seguenti:

- prestare servizio in una base militare o in un'altra entità (ad esempio un'ambasciata) facente capo al governo del proprio paese;
- accompagnare (ad esempio in quanto componente lo stesso nucleo familiare) i soggetti indicati al punto precedente;
- intraprendere un'attività lavorativa alle dirette dipendenze di una entità residente nel paese visitato, per un periodo inferiore all'anno (lavoratori stagionali e frontalieri).

La definizione di "viaggiatore" del FMI è sostanzialmente allineata con la definizione di "visitatore" dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT). Si noti, tuttavia, che le spese effettuate all'estero dai soggetti citati al punto c), cioè dai lavoratori stagionali e frontalieri, vengono incluse nella spesa turistica. Alla luce di tale circostanza, al fine di mantenere la coerenza delle statistiche, i dati pubblicati dalla Banca d'Italia- se non diversamente specificato - includono i lavoratori stagionali e frontalieri, oltre che nel calcolo delle variabili di spesa, anche nel computo delle variabili "fisiche" (numero di viaggiatori e numero di pernottamenti). Nella presente base dati, il termine 'viaggiatore straniero' è sinonimo di 'viaggiatore non residente' ed il termine 'viaggiatore italiano' è sinonimo di 'viaggiatore residente'.