

Differential Aspects in the Measurement of Flows at the National and Sub-national level: Concepts, Methodologies and Technologies Applicable

Panellist, Session 4: New Instruments for Measuring and Modelling Tourism Flows

Alfredo García Ramos

President

ARALDI, Spain

alfredogr@araldi.es

Jesús García de la Torre

Consultant

ARALDI, Spain

jesusgt@araldi.es

RESUMEN

La elaboración de estadísticas referidas a un ámbito subnacional presenta dificultades añadidas a las que se encuentran a nivel nacional en dos aspectos fundamentales:

- > la regionalización de actividades centralizadas
- > los flujos

Las estadísticas turísticas destinadas a medir los flujos de viajeros y visitantes entran, por tanto, de lleno en una de las grandes dificultades que obligan a adoptar metodologías y tecnologías aptas para captar y medir este fenómeno.

Por otra parte, en toda operación estadística es condición necesaria disponer de una cuantificación lo más precisa posible del universo que se quiere observar y de esto trata fundamentalmente la ponencia.

El flujo físico de viajeros se soporta en diversos medios de transporte que, a su vez, precisan de las correspondientes infraestructuras. El grado de dificultad para medir los flujos es diferente según el tipo de infraestructuras, siendo el más complicado el modo de carretera, especialmente, en un ámbito subnacional.

El enfoque más adecuado para abordar este problema es el de los estudios de movilidad, ya que lo que se pretende es cuantificar los desplazamientos que se producen a través de puntos de control coincidentes con las entradas de carreteras en el territorio de referencia.

El tema clave radica en aproximarse a la medición de los flujos de los visitantes comprendidos en el turismo interno en un territorio, ya que para lograrlo se multiplican las dificultades en relación con las que se presentan a la hora de medir el turismo receptor y emisor en la región.

Incluso a nivel nacional se miden los flujos, sólo para el turismo emisor y receptor. Mientras que, para el interno se estiman en base a encuestas no referenciadas al universo de viajes, que se desconoce.

El escrito desarrolla los métodos y tecnologías aplicadas a la medición de flujos y, también a obtener las características básicas que posteriormente permitirán profundizar en su segmentación y estudio.

En la última parte, se abordan distintas tecnologías y se analiza su aplicabilidad al propósito de medir el flujo y a su relación con las operaciones de carácter muestral destinadas a caracterizarlo.

A. APROXIMACIÓN AL PROBLEMA

El problema que nos planteamos es en sí el de la estadística aunque se concrete en un caso particular referido a la medición de los flujos que generan las personas al desplazarse de un lugar a otro, y específicamente a los flujos de carácter turístico, esto es, los producidos por los visitantes en sus viajes, tal como están definidos en la RIET 2008⁽¹⁾.

Nuestro planteamiento ante la Estadística es el de técnicos que tienen que resolver problemas reales intentando aproximar las posibilidades efectivas a las exigencias de la estadística teórica – en particular al muestreo probabilístico – en que se basa la confianza de nuestras estimaciones.

El diseño muestral debe ofrecer un planteamiento sólido, que en gran parte es función del conocimiento previo del universo poblacional, pero aun así no garantiza que la estimación final vaya a representar correctamente la realidad objeto de observación, esto depende en gran medida de la posibilidad de llevar a cabo el experimento, esto es el diseño muestral, en campo.

Para la estadística teórica el problema es inexistente, nos pone ejemplos que tienen que ver con bolas que se sacan de una bolsa, o dados que se arrojan, repetidamente, lamentablemente en los procesos de producción de información estadística nos encontramos con otras situaciones:

- Dificultad en identificar los elementos muestrales (carencia o errores en directorios).
- Rechazo a responder y en consecuencia sustituciones del elemento muestral con escaso control.
- Errores y engaños en la respuesta.

Estos problemas se encuadran en los llamados errores ajenos al muestreo que son mucho mayores que los asumidos en el diseño muestral y en gran parte tan complicados de medir que cabe la duda de si en ocasiones no serían tan grandes que invalidarían los resultados.

En la inferencia estadística clásica, la elaboración de diseños muestrales suficientes y eficientes suele verse aliviado por el hecho que el objeto de estudio es una población estática de personas, hogares, empresas u otras unidades para las que se dispone de referencias de localización precisas y que pueden organizarse, con mayor o menor dificultad, en directorios a los que una experimentación sistemática en el tiempo enriquece con informaciones básicas o estructurales que permiten las pertinentes clasificaciones o tipologías con la finalidad de obtener la representación más adecuada. El escenario cambia radicalmente cuando el objetivo de la investigación son flujos de personas o grupos que se mueven con absoluta libertad a través del entramado de infraestructuras de transporte de un territorio y que además se ven afectados de una notable variabilidad temporal. En estas circunstancias, el primer paso ineludible es la medición o cuantificación de los flujos en los diferentes canales, para después poder proceder a su caracterización.

Es obvio que cualquier operación estadística de producción de información intenta obtener los mejores resultados dentro de las posibilidades presupuestarias y técnicas disponibles, pero no conviene olvidar nunca que lo mejor posible puede ser muy malo, incluso peor que nada, si uno olvida o desconoce todas las inconsistencias asumidas y no trabaja para poner los resultados en contexto y para mejorar todas las debilidades de la operación.

Estos problemas afectan por igual a la Estadística Nacional o Regional, en realidad los aspectos diferenciales de la estadística regional con respecto a las dificultades importantes en si que representa la obtención de información estadística referida a un espacio nacional se dan fundamentalmente en el terreno de:

⁽¹⁾ Naciones Unidas Y Organización Mundial del Turismo (2008). Recomendaciones Internacionales para estadísticas del Turismo 2008 (RIET 2008), Nueva York y Madrid.

- **Cómo se distribuyen a nivel regional magnitudes compiladas a nivel nacional**
Por ejemplo, en el terreno de la información económica se producen diferencias notables cuando se pretende pasar de elaboraciones a nivel nacional a otras de carácter regional o más generalmente subnacional. No se trata tan sólo de efectuar un reparto o distribución del valor nacional en otros más detallados, sino que se puede estar hablando de conceptos que en función del ámbito son netamente diferentes. Por ejemplo, en el terreno de contabilidad económica o de marco input/output el peso de la administración central del estado estaría en la categoría de magnitud distribuible, o los impuestos estatales.
La conciliación o coherencia entre las estadísticas de turismo a nivel nacional con las de nivel regional sólo puede plantearse entendiendo que los valores nacionales operan como mínimos de la suma de valores regionales. Así, el turismo nacional receptor será una parte de los turismos regionales receptores, debido, por un lado, a la existencia de viajes con destinos diferentes (para una categoría de visitantes, los no residentes en territorio nacional) y a que el turismo nacional interior se transforma en gran medida en turismo regional receptor. Razonamientos parecidos cabe hacer con el turismo emisor e interior.
- **Cómo se determinan y cuantifican las variables flujo y de manera más general los flujos.**
Si hablamos de otras variables, como puede ser el comercio exterior, entonces la categoría conceptual cambia: a nivel nacional, desde fechas muy lejanas ha existido el control de entradas y salidas de mercancías a través de los bien establecidos puntos fronterizos, porque implicaba derechos económicos irrenunciables; en cambio, cuando se quiere determinar el comercio exterior regional, el problema es otro: el de la falta de control de unas fronteras regionales difusas económicamente o penetrables sin rastro. Entonces se debe recurrir a instrumentos complementarios: explotaciones particulares de encuestas nacionales industriales y de servicios, y la ejecución de estudios especiales basados muchas veces en encuestas empresariales ad hoc y a modelizar el problema. En suma, la solidez de las elaboraciones a nivel nacional viene proporcionada por largos años de aplicar una misma metodología basada en herramientas bien conocidas, explotadas y consolidadas, mientras que los estudios a nivel subnacional se puede decir que están arrancando y necesitan un tiempo de sedimentación que ponga de manifiesto la corrección de los nuevos instrumentos y metodologías que incorporan, así como para validar y asegurar su coherencia con los datos nacionales.
Naturalmente en casos de integración como los que supone la creación de la Europa unida estas fronteras que permitían cuantificar los flujos de mercancías o de personas comienzan a adquirir las características de un entorno regional y por tanto cada vez más aparecen soluciones a la captación de información a nivel nacional que son directamente aplicables a nivel regional.

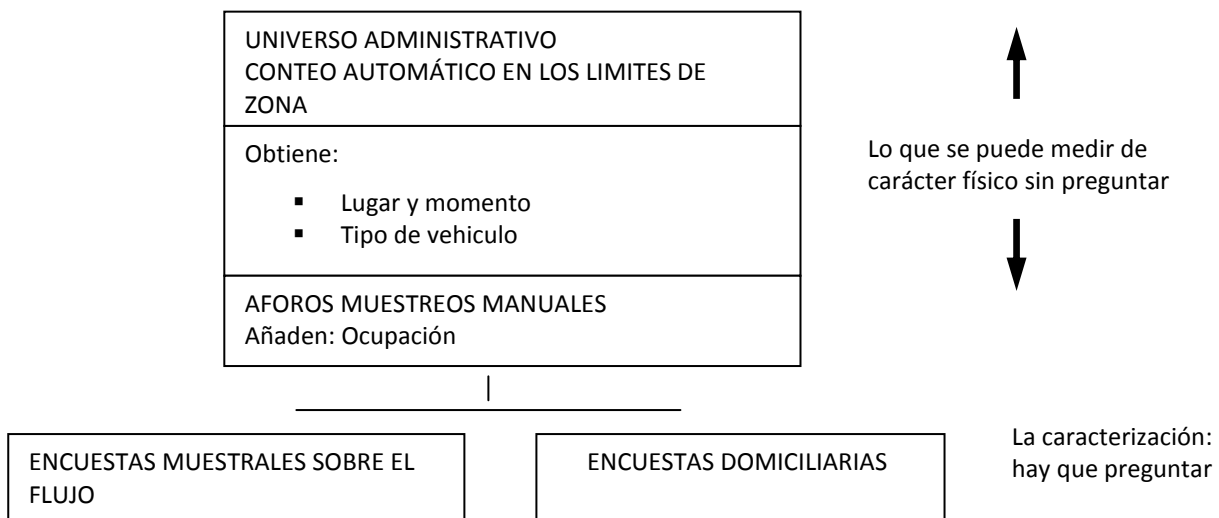
B. LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN Y LOS VIAJES TURÍSTICOS

El flujo físico de viajeros se soporta en diversos medios de transporte que, a su vez, precisan de las correspondientes infraestructuras. El grado de dificultad para medir los flujos es diferente según el tipo de infraestructuras, siendo el más complicado el modo de carretera en vehículo privado, especialmente, en un ámbito subnacional.

Porqué es el más complicado: escuchemos los viejos eslóganes con que nos han vendido los coches: “circule libremente, sin horarios, con todas las alternativas, pare donde le parezca” es obvio que cada una de esas “virtudes” no hacen sino complicar la medición.

El enfoque más adecuado para abordar este problema es la metodología empleada en los estudios de movilidad, ya que lo que se pretende es cuantificar los desplazamientos que se producen a través de puntos de control coincidentes con las intersecciones de carreteras con los límites del territorio de referencia.

Figura 1: Esquema básico de producción de información sobre flujos:



A este esquema responden la mayor parte de investigaciones referidas a movilidad en su fase de producción de informaciones y también muchas de las operaciones sobre el flujo de visitantes en fronteras nacionales.

La medición de los flujos turísticos, o si se quiere de los flujos de viajeros y de su subsiguiente caracterización para poder determinar su condición o no de turísticos, como paso inevitable y necesario para poder establecer la magnitud del universo que se pretende investigar, acarrea un efecto de escala o de detalle dependiendo del tipo de turismo que se intenta estudiar, como si hablando de la observación óptica de determinada estructura nos refiriésemos a su capacidad de enfoque o número de aumentos necesarios para poder acceder a visualizar sus tramas más finas. Así, la calibración del turismo receptor de un país exige un control de sus puntos fronterizos en las distintas modalidades de modos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo), y la obtención de los datos administrativos correspondientes, algo que casi todos los países tienen o están en condiciones de obtener mediante una inversión no demasiado gravosa. Pero cuando se quiere pasar al estudio del turismo interior o al nivel subnacional, en el que cada región redefine como el territorio de referencia y observación del fenómeno, la potencia de enfoque de la herramienta se vuelve más exigente porque la precisión de detalle es mayor. El número de puntos cuyo tráfico debe controlarse aumenta de la misma manera que se incrementa la longitud de fronteras interiores, y si se habla de niveles subnacionales inferiores a las regiones (comarcas, zonas o incluso municipios) el aumento es todavía mucho más significativo.

El interés de acercarse a las metodologías y tecnologías propias de los estudios de la movilidad viene de que en muchas ocasiones su enfoque se centra en esos ámbitos inferiores y aun más, se ajusta a ámbitos por definición ajenos a los viajes turísticos y subdividen términos municipales para medir y caracterizar los desplazamientos que se producen entre dichas zonas.

Pero no solo el número de zonas y por tanto el control de los flujos entre zonas se simplifica, en la medición de viajes de carácter turístico también hay modos de transporte que son irrelevantes desde el punto de vista del turismo y muy importantes desde el de la movilidad a escala urbana (peatones, bicicletas, motocicletas, autobuses,...).

Por tanto si medir los flujos turísticos es más sencillo que el de los flujos en general desde el punto de vista del número de puntos fronterizos a controlar y también desde el de los tipos de vehículos que hay que compilar y los ingenieros de transporte llevan un largísimo trecho de experiencias, metodologías y tecnologías a los investigadores del turismo, hay que aplaudir que Antonio Massieu dedicara un capítulo de la ponencia que presentó a la Conferencia de Málaga a este asunto⁽¹⁾, ya que el tratamiento de los viajes turísticos como un caso particular de la

⁽¹⁾ Antonio Massieu, Documento principal. Sesión I: Medición de los flujos de visitantes. Conferencia Internacional de Turismo: "El conocimiento como valor diferencial de los destinos turístico". Málaga, 2008.

movilidad, va a dar luz para afrontar muchos de los problemas de medición a los que nos enfrentamos.

En Araldi además de nuestra experiencia de cuantificación y caracterización de flujos turísticos en el marco de las operaciones FRONTUR- EGATUR del Instituto de Estudios Turísticos de España en las que hemos participado desde su generación a mediados de los años 90 hasta este mismo año, hemos participado y lo seguimos haciendo en un gran número de estudios de movilidad a todas las escalas y hemos experimentado la evolución de métodos y tecnologías.

En nuestras primeras experiencias de finales de los años 70 se utilizaban masivamente sistemas de conteo automáticos que con unos pocos días de observación intentaban estimar el flujo anual, apoyados en las pocas estaciones permanentes de aforo basados en espiras electro-magnéticas que pudieran utilizarse; adicionalmente se disponía de un sistema de encuesta desgraciadamente inaplicable hoy en nuestros lares: la Autoridad de Trafico detenía vehículos para poder encuestarlos de la única forma metodológicamente adecuada: por un muestreo aleatorio simple.

Más tarde participamos en trabajos de planificación urbana e interurbana del transporte y ahí nos hicimos conscientes de la necesidad de tener un universo de conteos que permita calibrar la información obtenida en encuestas domiciliarias, específicamente las matrices origen-destino.

Después en el marco de un proyecto internacional⁽¹⁾ comprendimos las ventajas que tiene a la hora de establecer los flujos poder “cerrar” una autopista como la A7 controlando todos sus accesos de entrada y salida desde Mataró a la frontera de la Junquera, respecto a realizar encuestas en áreas de descanso como se hizo en el tramo francés; obtuvimos resultados muy diferentes, aunque siempre referenciados a datos del tamaño del flujo, en un caso una matriz origen-destino a lo largo de la autopista, en otro unos simples puntos clave de control.

Más recientemente hemos incorporado tecnologías como la lectura óptica de matrículas en estaciones no permanentes y aun no tenemos experiencia en el uso de datos GPS que afortunadamente ha sido aportada aquí por otros ponentes.

No estamos entrando, o poco, en las fases de captura de datos para caracterizar los flujos, sino casi únicamente en la detección y cuantificación de los elementos primarios que componen el flujo, aportemos únicamente una reflexión sobre los problemas de estimar el número de viajes (universo poblacional) a partir de una encuesta.

Es práctica bastante habitual proceder a la estimación del número total de viajes y turistas correspondientes al turismo emisor e interior a través de encuestas a hogares. Dejando aparte la problemática de este tipo de encuestas referente al tamaño muestral adecuado para captar el fenómeno, así como las referentes a la falsedad (o falta de completitud) en las respuestas y a la actuación del llamado efecto recuerdo, que conducen a la infravaloración de la variable fundamental del número de viajes, como han puesto de manifiesto e incluso demostrado varias investigaciones llevadas a cabo con tecnologías especiales (como el sistema global de posicionamiento) y comunicadas en el ámbito de estas conferencias, existe otro factor relevante que se debería tener en cuenta a la hora de pronunciarse sobre la fiabilidad de los resultados de esta forma de abordar la medición del fenómeno turístico: el diseño y la selección muestrales se realiza tomando como referencia el universo de hogares distribuidos regionalmente y posiblemente con una estratificación posterior más fina basada en agrupaciones geográficas más elementales (por ejemplo las secciones censales, o de otra índole) sobre las que en el mejor de los casos sólo se conocen algunas características socio-económicas muy genéricas y quizás ambiguas, pero que carecen de cualquier información relativa a la propensión viajera de estas comunidades, o a la de alguna variable relacionada que la pudiera representar. Esto unido a que la elevación de este tipo de muestras se produce estrictamente en función simplemente de la población de referencia conduce inevitablemente a la obtención de resultados que como mucho pueden ser calificados de aproximados cuando no de sospechosos.

En este tipo de estudios (turismo emisor y/o interior), la autoridad turística debería no conformarse con el status de información que ha alcanzado en un momento determinado y

⁽¹⁾ Toma de Datos Básicos para el Conocimiento y la Caracterización de los Flujos de Tráficos de Viajeros en el Ámbito de la Futura Línea de Alta Velocidad Barcelona - Narbonne. *GEIE Sud Europe Méditerranée*. Agosto 1996.

plantearse acudir sistemáticamente a fuentes administrativas de contraste para cualificar las estimaciones globales extraídas de las encuestas a hogares: los datos de tráficos interiores aéreo y marítimo y las estadísticas de viajes-viajeros por vía terrestre, que en el caso del turismo interior son fundamentales, tanto de ferrocarril como de líneas regulares y discrecionales de autobuses. Posiblemente, también la autoridad de tráfico, en lo referente a la utilización del vehículo privado, dispone de informaciones de movimientos o desplazamientos que, en la planificación de actuaciones, son utilizados por sus ingenieros y que sólo en contadas ocasiones trascienden su ámbito interno, pero seguramente están ahí.

C. LA CUANTIFICACIÓN DEL UNIVERSO: ¿QUÉ HAY DE DIFERENTE EN EL ÁMBITO SUB-NACIONAL?

En realidad el problema que añade la medición de los flujos en un ámbito subnacional con respecto al Nacional es fundamentalmente económico, hay que aumentar el número de contadores no excesivamente en el caso de los flujos de carácter turístico, como ya se ha comentado, y solo en lo que concierne a la medición del turismo receptor y emisor de las distintas regiones del País.

En la medición del turismo interno la diferencia en la fase de determinación del universo es nula ya que harán falta el mismo número de contadores para medir el flujo de turismo interno de un País que el de la suma de sus regiones e igual se puede decir para cualquier otra zonificación que se emplee, hasta llegar al nivel mínimo marcado por el entorno habitual.

Naturalmente el problema económico viene en fases posteriores la medición de flujos se referencia normalmente en matrices origen – destino entre las distintas zonas del sistema y si queremos conocer características de los flujos (la propia relación origen – destino en primer lugar) mediante encuestas domiciliarias, hay que tener muestras en todas las zonas de origen y esto es un poco más caro.

Evidentemente en este caso, como en toda operación estadística, el esfuerzo más eficiente es el que se dirige a mejorar la calidad y cantidad de información sobre el Universo .

Existen interesantes experiencias realizadas en distintos países y referidas a distintos ámbitos sub-nacionales que utilizan informaciones de carácter administrativo de muy diversas procedencias que en general pueden ofrecer contrastes con fuentes estadísticas directas y apoyar procesos de modelización. Sin duda es muy necesario seguir avanzando en nuevas investigaciones sobre todo en aquellos países que tienen un desarrollo destacable en su Sistema Estadístico Nacional y Regional y en particular en su Sistema de Estadísticas turísticas y donde por tanto pueden contrastarse los resultados.

Entre estas fuentes (tarjetas de crédito y débito, consumos eléctricos o reservas de pasajes aéreos entre otras) destaca por sus posibilidades el uso de información procedente de las redes de telefonía móvil.

La tecnología actual permite saber cuántos usuarios están en una zona (marcada por una antena o repetidor) y cuántos pasan a otra.

Aún cuando en un mismo territorio concurren distintas operadoras todas las compañías cuentan con esta información, procedente de sus propias antenas y repetidores. La tendencia es que esto cambie, las operadoras bien sea por vía normativa, o a través de acuerdos entre las compañías, compartirán y cada vez más las redes físicas.

Los terminales en “roaming” y los operadores virtuales (compañías que alquilan la infraestructura de antenas, etc. a las compañías telefónicas propietarias), no suponen problema. Son las compañías que tienen antenas, las que cuentan con la información que se precisa.

Si el móvil está apagado no se puede saber dónde está ni por dónde pasa. La tecnología tampoco permite saber cuántas personas viajan en el mismo vehículo.

Sin embargo no parece suficiente para el objetivo que sería deseable que es establecer con carácter administrativo matrices origen-destino referidas a los desplazamientos que realiza la población. Para este ambicioso objetivo se puede pensar en tres tecnologías:

- Reconocimiento automático de matrículas (Captación y Lectura).
- Sistema mundial de determinación de la posición.

- Identificación por radio frecuencia (RFID).

La primera de estas tecnologías tiene ya una amplia aplicación hoy en día incluso para cubrir objetivos de control de flujos de vehículos y permitiría obtener información sobre tránsito de viajeros a lo largo de un País; darle una aplicación regional no sería muy costoso como se ha dicho, pero sería prácticamente inasumible si se propone generalizar el sistema a, por ejemplo, una zonificación municipal.

Probablemente el gran futuro uso de esta tecnología sea en peajes y otros sistemas de control de vehículos sin detención en las que ya se viene utilizando.

Los terminales RFID son dispositivos que emiten señales unidireccionales o bidireccionales que son captadas por un receptor. Dado que pueden incorporarse a soportes sumamente ligeros tienen usos de lo más variopinto, desde hacer la cuenta de los productos cargando en el carro de un gran almacén, a controlar el paso de usuarios de transporte (autobuses y autocares, ferrocarril, o tranvías) con lo cual se dispondría de un sube-baja con carácter administrativo, pero también se podrían controlar vehículos como bicicletas, motocicletas e incluso peatones en entornos urbanos.

Sustancialmente podrían emular las posibilidades que tiene la tecnología de posicionamiento, con menor precisión, pero dado que en todo caso no está previsto desplegar un sistema de receptores en el territorio, ni de incluir con carácter general estos dispositivos en los vehículos es preferible pasar a comentar las tecnologías aplicadas al sistema mundial de determinación de la posición.

Se prevé que en unos pocos años se generalice la instalación de un sistema receptor-emisor en todos los vehículos de la Unión Europea, depende de cuándo esté operativo el sistema de posicionamiento por satélite Galileo. Debía de estar operativo para 2005, pero las últimas previsiones estiman que estará operativo para 2011-2012. Obviamente el tema de incluirlo en los coches está ligado a que GALILEO esté funcionando. Por eso, se prevé que se pueda empezar a implantar en 5-7 años. El proyecto de incorporar un sistema receptor-emisor en todos los vehículos se enmarca en una iniciativa de la UE denominada SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE DE EUROPA, cuyo objetivo es lograr un transporte de viajeros y mercancías más eficaz, respetuoso con el medio ambiente, fiable y seguro.

Aunque todavía no hay Directiva al efecto existen otra serie de figuras legales a modo de recomendación:

Comunicación de la Comisión – Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes [COM(2008) 886 final – no publicada en el Diario Oficial].

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte [[COM\(2008\) 887 final](#)].

Se proponen dos tipos de medidas con el fin de reforzar los sistemas de transporte inteligentes (STI) en Europa. Por una parte, un Plan de Acción que establece seis prioridades para acelerar y coordinar el despliegue de los STI; por otra, una Propuesta de Directiva que delimita el marco de este Plan de Acción.

Plan de Acción

El Plan de Acción propuesto en materia de STI afecta al ámbito del transporte por carretera y a las interfaces con otros medios de transporte. El objetivo consiste en coordinar los recursos e instrumentos disponibles existentes mediante el desarrollo de las siguientes acciones:

- mediante un sistema europeo de información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos. Se trata de dar fluidez al tráfico por carretera y de poner a disposición de todos los ciudadanos europeos una información común;
- **Continuidad de los servicios STI de gestión del tráfico y mercancías en los corredores de transporte europeos y en las aglomeraciones urbanas** mediante un marco común.
- **Fomento de buenas prácticas en materia de protección y seguridad viaria**, en particular, promoviendo el despliegue de sistemas de asistencia a la conducción más avanzados y sistemas STI de seguridad y protección;
- **Integración de los vehículos en las infraestructuras de transportes**, por ejemplo, mediante una plataforma de servicios y aplicaciones STI;

- **Protección de la seguridad de los datos** de carácter personal;
- **Cooperación y coordinación** eficaz de todos los sectores interesados a escala europea, en concreto por medio de la creación de un marco jurídico.

Teniendo en cuenta el gran número de aplicaciones de gestión del tráfico que se prevén como desarrollo de esta iniciativa, se puede pensar que el simple control de paso de los vehículos por una red de puntos de control, por tupida que sea, es coser y cantar, probablemente como todo sistema que maneja una ingente cantidad de información habrá que resolver muchos problemas y desde luego siempre facilitará el cálculo, el uso de datos administrativos y estadísticos.

No es preciso establecer un control permanente en todos los puntos, al menos tras una primera fase de acumulación de información, el uso de análisis de tipologías de días que permitan representar con días muestrales el conjunto de días de la misma tipología en el mes o período temporal que sea apropiado, resolvería ventajosamente la enorme acumulación de información que supondría un sistema meramente administrativo.

No cabe duda que estas tecnologías podrán proporcionar la información necesaria para un mejor conocimiento de la movilidad y en particular de los viajes turísticos y dentro de ellos los correspondientes al turismo interno.