

## DOSSIER

### LA ACTUALIZACIÓN DE LA BASE DE DATOS « CETMO-INFRA : ROUTES »

*Fiel a su programa de trabajo, el CETMO ha completado recientemente una nueva actualización de la base de datos CETMO-INFRA : ROUTES. La base de datos CETMO-INFRA – de la que la sección « Routes » forma parte y que comprende igualmente ferrocarriles, puertos y aeropuertos - constituye uno de los pilares de los análisis que el Centro lleva a cabo sobre la evolución de la red de infraestructuras de transporte en el Mediterráneo Occidental y la identificación de prioridades en la región.*

*La primera versión de la base de datos CETMO-INFRA : ROUTES – que incluía únicamente información sobre el corredor Francia / Península Ibérica / Marruecos - se difundió en 1990. Desde entonces, el CETMO ha presentado una actualización cada dos años de la misma, introduciendo progresivamente diversas mejoras, como son la incorporación de información sobre Italia, Argelia y Túnez a partir del año de referencia 1996 o la elaboración de planos con el soporte de programas de SIG a partir de 1998.*

*Este dossier tiene por objeto dejar constancia de algunas de las conclusiones obtenidas a partir del último ejercicio de actualización realizado de dicha base de datos.*

#### La estructura de la base de datos CETMO-INFRA: ROUTES

La base de datos CETMO-INFRA : ROUTES integra las redes de carreteras de primer nivel (i.e. aquellas que soportan la mayor demanda de transporte de larga distancia) de los siete países del Mediterráneo Occidental - Portugal, España, Francia, Italia, Marruecos, Argelia y Túnez -. Entre las características inventariadas se diferencia entre las variables que describen la red física (fundamentalmente origen y final de cada tramo, su longitud, número de calzadas y velocidad de referencia) de aquéllas que proporcionan información sobre el uso de la infraestructura (intensidad de tráfico media diaria y porcentaje de vehículos pesados) y sobre la existencia, en su caso, de peaje.

#### Información disponible en publicaciones

El recurso principal del CETMO para realizar la actualización de dicha base de datos sigue siendo la información de carácter público que está en disposición de los ministerios de transportes de cada país o de organismos nacionales que están bajo su tutela.

En primera instancia, el CETMO recurre siempre a la información publicada. La disponibilidad de esta información depende tanto de la voluntad como de los medios técnicos de difusión de cada país. Así por ejemplo, España edita cada año un mapa que identifica las intensidades medias de tráfico en la red de carreteras del Estado, el porcentaje de vehículos pesados y las velocidades medias de recorrido. Francia, en cambio, hace público cada cinco años las intensidades de tráfico en la red nacional y autopistas, aunque sin especificar información alguna sobre el tráfico de pesados. En otros países del Mediterráneo Occidental no existe desafortunadamente una publicación similar.

Suele ocurrir, además, que el plazo de publicación de la información es variable, según el país y el dato de que se trate. Por ejemplo, mientras que la información sobre el coste de los peajes se publica oficialmente al inicio de cada año, la información sobre intensidad de tráfico no suele estar disponible hasta transcurrido alrededor de un año desde el final del año de referencia. Por esta razón es necesario en ocasiones compaginar información de distintos años y recurrir a estimaciones que – con mayor o menor fiabilidad - permiten armonizar toda la información a un año de referencia único, todo ello con el fin de tener una visión comparativa global en el instante que interesa analizar.

#### Localización de las fuentes

En la práctica, el recurso a las publicaciones suele revelarse insuficiente – en particular por lo que a datos de tráfico se refiere - y es imprescindible acudir a la unidad responsable de producir la información.

La primera cuestión que se plantea entonces es encontrar – en el seno de cada administración nacional - la fuente de información que proporcione el dato requerido. En esta tarea resulta útil un cierto conocimiento previo sobre las competencias en cada país de sus distintos organismos, ya que no existe siempre una estructura administrativa uniforme a nivel interestatal ni una equivalencia entre el dato que se requiere y el organismo que lo genera en cada país.

En segundo lugar, es también fundamental identificar y acceder a - dentro de cada organismo - un interlocutor adecuado, no sólo para completar la información sino para evitar que al solicitar los datos se pueda caer en la confusión y para obtener aclaraciones técnicas que posibiliten su subsecuente armonización.

### **La colaboración de los Coordinadores nacionales**

Afortunadamente, la esencia misma de funcionamiento del CETMO y la experiencia que éste atesora le permiten contar con una serie de Coordinadores y contactos en cada país con los que colabora regularmente y que le facilitan o proporcionan el acceso a dichas fuentes de información.

### **Diferencia de glosarios**

Otra cuestión relevante al realizar la recopilación de los datos característicos de las redes de carreteras es la disparidad de definiciones adoptadas en los distintos países. Algunos datos comúnmente empleados pueden prestarse a confusión si no se conoce en detalle cómo se ha obtenido el dato o cuál es la terminología empleada en el país. En este sentido se pueden explicar a veces ciertas diferencias que un mismo dato presenta según la fuente responsable de su recopilación.

Así, por ejemplo, hay países como Italia que manejan distintas definiciones de la intensidad media diaria (la efectiva y la teórica) cuyos valores difieren sensiblemente entre si ya que provienen de distintos tratamientos de un mismo dato original (la segunda tiene en cuenta los kilómetros recorridos por el vehículo, a diferencia de la primera). Otros conceptos con interpretaciones distintas según el país son, por ejemplo, la definición de vehículo pesado (en Italia se evalúa a partir de la altura anterior del vehículo, en Francia a partir de la altura total y del peso, y en España exclusivamente en función del peso) o la clasificación de las distintas categorías de vehículos que se establecen de cara al cobro de peajes.

En esta cuestión, el CETMO se beneficia sin duda del trabajo de vertebración que otros organismos internacionales también realizan. Este es el caso, por ejemplo, del censo que cada cinco años lleva a cabo la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas sobre las principales arterias en Europa con tráfico internacional (red E). Este censo proporciona información sobre las características de las vías y su tráfico siguiendo un esquema uniforme para todos los países tanto en su tratamiento como en su presentación.

### **La información de las concesionarias de autopistas de peaje**

Aunque los organismos públicos nacionales proporcionan el grueso de la información que el CETMO requiere para la actualización de su base de datos, conviene destacar la calidad de los datos que habitualmente proporcionan las concesionarias de autopistas de peaje, con amplia presencia en varios de los países de la región.

### **Internet**

Por último, conviene destacar la contribución creciente de internet como herramienta de búsqueda y actualización de datos. Internet no elimina solo a los intermediarios en la difusión de la información, sino que además acerca considerablemente las costas norte y sur del Mediterráneo en cuanto a facilidad de acceso a la misma y abre el acceso a nuevas fuentes de información que de otra forma difícilmente serían explotadas. Además, internet introduce otros aspectos positivos en el proceso de búsqueda, como son la disponibilidad permanente de la información en la red, una cierta homogeneidad en cuanto a la estructura lógica de acceso a la información o la minimización de la barrera lingüística.

Otra ventaja práctica que ofrece internet respecto a las fuentes tradicionales reside en el carácter digital de la información. En este sentido, resulta particularmente cómodo trabajar con mapas digitales obtenidos de la red, ya que no sólo facilitan la manipulación sino que además permiten un grado de precisión mayor gracias al sistema de zoom.