

PRESENTACIÓN

En la presente publicación se ofrecen los principales resultados de la Encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera (EPTMC), referidos al año **2011**.

Se pretende con ello, y de forma complementaria a otras informaciones facilitadas por el Ministerio de Fomento y por otros organismos, satisfacer las necesidades de información del sector, tanto desde el punto de vista de las Administraciones Públicas, como de los propios transportistas y sus usuarios.

La EPTMC está incluida en el Plan Estadístico Nacional, y con ella se cumple también con nuestras obligaciones internacionales, en concreto con las directivas 78/546 y 89/462 y el Reglamento Comunitario 1172/98 de la Unión Europea, que establecen la metodología común que para las encuestas del transporte de mercancías por carretera, deben llevar a cabo, con carácter obligatorio, todos los países miembros.

Se mantiene en esta publicación la estructura de años anteriores: una descripción de la metodología utilizada, que permite la comprensión de los conceptos y métodos utilizados, unos breves comentarios acompañados de gráficos y mapas, cuyo objeto es señalar los aspectos más relevantes de la información facilitada, series de datos con la evolución de las variables fundamentales, y una amplio conjunto de tablas estadísticas que proporcionan una extensa información de la actividad del transporte de mercancías por carretera.

En la página de Internet del Ministerio de Fomento se ofrecen series trimestrales de las variables más importantes de la Encuesta así como información de otras encuestas y estadísticas relacionadas con la actividad del sector del transporte.

Finalmente, se quiere agradecer desde estas líneas el apoyo a todos los que de una u otra forma vienen ofreciendo su colaboración en la realización de la encuesta y, en particular, a los empresarios del sector que cada semana cumplen con la ardua tarea de cumplimentar los cuestionarios que desde el Ministerio se remiten.

Información estadística disponible en Internet
<http://www.fomento.es/>

REFERENCIAS

Este trabajo ha sido elaborado por la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento con la supervisión técnica de Gerardo Gavilanes Ginerés, Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas.

Han participado en su realización:

Coordinación y dirección técnica.

Juan Manuel Ropero Ortega

Control del trabajo de campo, validación, tratamiento de la información y tabulación.

Luis Cuesta Rilo.

Apoyo informático.

José Antonio Sánchez Núñez.

Diseño de mapas y gráficos.

José Antonio Torrijos Prieto.

Edición de textos y tablas estadísticas.

M^a Carmen Domínguez Azuara

Apoyo en el procedimiento de contratación para los trabajos de campo.

Pilar Yuste Martín.

Un agradecimiento especial hay que dedicar a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, que viene facilitando el Marco para la selección de la muestra de la Encuesta.

Para cualquier consulta o aclaración sobre este trabajo pueden dirigirse a:

Juan Manuel Ropero Ortega

Luis Cuesta Rilo

Fax:

jmropero@fomento.es

lcuesta@fomento.es

915978524

ÍNDICE

I. METODOLOGÍA

1. Objetivo	7
2. Ámbitos de investigación	7
3. Definiciones.....	8
4. Recogida de información.....	11
5. Tratamiento de la información.....	11
6. Diseño muestral y elevación de resultados	12

II. COMENTARIO DE RESULTADOS

1. Principales resultados	17
2. Evolución de las cifras del transporte.....	18
3. Flujos regionales.....	20
4. Tipología de las mercancía transportadas.....	21

III. MAPAS

1. Índice de mapas.....	25
2. Notas metodológicas.....	27
3. Mapas.....	28

IV. TABLAS ESTADÍSTICAS

1. Índice de tablas	49
2. Tablas estadísticas	53

ANEXOS

I Clasificación de mercancías utilizada en la publicación	209
II Cuestionario.....	217

I. METODOLOGÍA

1. OBJETIVO

La Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) es una investigación muestral de carácter continuo cuyo objetivo principal consiste en investigar las operaciones de transporte de los vehículos pesados españoles, para, con ello, medir el grado de actividad del sector.

Adicionalmente, se obtiene información básica sobre el precio asociado a las operaciones de transporte público. A partir de esa información se viene elaborando, desde 2005, un Índice de Precios del Transporte, que permite el seguimiento de la tendencia del precio por kilómetro recorrido.

2. ÁMBITOS DE INVESTIGACIÓN

2.1. Ámbito poblacional.

La población objeto de estudio está formada por los vehículos pesados matriculados en España autorizados para el transporte de mercancías por carretera, es decir, las cabezas tractoras con capacidad de arrastre de más de 3,5 toneladas y los vehículos rígidos o camiones con capacidad de carga útil superior a 3,5 toneladas y con un peso máximo autorizado superior a 6 toneladas.

Se excluyen aquellos vehículos con uso distinto al del transporte de mercancías, tales como excavadoras, grúas de arrastre, de cesta o de obra, trituradoras, apisonadoras, camiones de bomberos, quitanieves, tractores agrícolas, vehículos militares y de la administración civil, etc.

2.2. Ámbito territorial

Se investigan todas las operaciones realizadas por los vehículos incluidos en el ámbito poblacional de la encuesta, tanto en el territorio nacional como en el extranjero.

Hasta el año 2001 quedaban excluidas del ámbito de la Encuesta las operaciones con origen y destino en un mismo municipio (transporte intramunicipal). Desde el año 2002 se incluye también este tipo de operaciones.

2.3. Ámbito temporal

Es una encuesta permanente, obteniéndose información durante las 52 ó 53 semanas de cada año.

La explotación de resultados se realiza para cada trimestre natural.

2.4. Unidad de observación

Es el vehículo-semana, es decir, las operaciones de transportes realizadas por el vehículo seleccionado a lo largo de una semana. Se incluyen todas las operaciones que se inicien en la semana de referencia, aunque finalicen después de ésta.

La unidad informante es la empresa propietaria del vehículo seleccionado.

Se obtiene información sobre las características del vehículo (y en su caso del remolque o semirremolque) de la mercancía transportada, del origen, destino y distancia de la operación y, en su caso, del precio del servicio.

3. DEFINICIONES

3.1. Operación de transporte.

Es el desplazamiento de una única clase de mercancía desde un lugar de origen, en el que se carga la mercancía, a uno de destino, en el que se descarga.

Según esta definición, el desplazamiento en el mismo vehículo de dos clases diferentes de mercancías se considera dos operaciones de transporte distintas, siendo sólo uno el desplazamiento realizado por el vehículo.

Asimismo, cada carga o descarga parcial de mercancía supone el inicio o el final, respectivamente, de una operación de transporte.

Así pues, los resultados que se ofrecen se refieren a los desplazamientos de mercancías, que no necesariamente coinciden con los desplazamientos de los vehículos.

También se incluyen las denominadas “operaciones en vacío”, es decir, los desplazamientos realizados sin mercancías entre un lugar de descarga y otro de carga.

3.2. Vehículo de transporte de mercancías por carretera.

Vehículo de carretera provisto de un motor que constituye su único medio de propulsión, proyectado, exclusiva o principalmente, para el transporte de mercancías o para remolcar vehículos utilizados para el transporte de mercancías.

Tipos de vehículo:

Vehículo rígido o camión.

Vehículo para el transporte de mercancías por carretera provisto de medio propio de propulsión mecánica.

Remolque.

Vehículo de carretera apto para el transporte de mercancías, diseñado para ser enganchado a un vehículo automóvil de carretera.

Cabeza tractora.

Vehículo provisto de medio propio de propulsión mecánica que puede arrastrar a un semirremolque.

Semirremolque.

Remolque sin eje delantero, acoplado al vehículo que lo arrastra de tal manera que parte de dicho remolque, así como parte de su peso y de su carga, descansan sobre la cabeza tractora.

Los camiones y las cabezas tractoras son los vehículos objeto de selección muestral. Los remolques y los semirremolques son declarados por el informante cuando se utilizan arrastrados por el vehículo seleccionado.

Una operación de transporte puede realizarse mediante una de las siguientes cuatro opciones:

Vehículo rígido o camión

Remolque

Cabeza tractora sin semirremolque

Cabeza tractora con semirremolque

3.3. Tipo de servicio.

Se consideran dos modalidades, en función de la posibilidad de realizar transporte para terceros. La distinción entre una y otra se efectúa sobre la base de documentos administrativos (tarjeta de transporte).

Servicio de transporte privado o por cuenta propia.

El vehículo se utiliza, única y exclusivamente, para el transporte propio sin pago por el servicio. Es decir, el vehículo pertenece al poseedor de la autorización y se utiliza para el transporte de sus propias mercancías.

Servicio de transporte público o por cuenta ajena.

El vehículo se utiliza para el transporte de mercancías por carretera a título oneroso y por cuenta de otro.

3.4. Capacidad de carga del vehículo.

Es el peso de las mercancías declarado admisible por la autoridad competente para ser cargado en un vehículo.

3.5. Tipo de operación de transporte

Se distinguen las siguientes modalidades:

Transporte de recogida y distribución.

Es la operación de transporte de una mercancía determinada o relacionada con ella, que es cargada y/o descargada por lotes fraccionados en múltiples paradas a lo largo del recorrido (por ejemplo la distribución de botellas de cerveza y recogida de envases vacíos).

Transporte de lanzadera.

Transporte que consiste en una serie de viajes repetidos efectuados en el día, con idas idénticas en cuanto a la mercancía, a la distancia y al lugar de finalización, y con vueltas también idénticas. La mercancía de la vuelta suele ser distinta a la de la ida o ser una de las dos en vacío.

Cada ida y cada vuelta se consideran una operación distinta.

Transporte normal.

Es toda operación de transporte que no encaja en las modalidades anteriores.

3.6. Mercancía transportada.

Es la cosa mueble que se traslada de un lugar a otro.

Cuando un vehículo transporta dos clases de mercancías diferentes se considera que realiza dos operaciones de transporte.

A efectos de la explotación de la presente encuesta, las mercancías transportadas aparecen agrupadas en los diez grupos siguientes:

0. Productos agrícolas y animales vivos
1. Productos alimenticios y forrajes
2. Combustibles minerales sólidos
3. Productos petrolíferos
4. Minerales y residuos para refundición
5. Productos metalúrgicos
6. Minerales en bruto o manufacturados y materiales de construcción
7. Abonos
8. Productos químicos
9. Máquinas, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales.

3.7. Toneladas transportadas

Refleja el peso de la mercancía transportada en cada operación de transporte. Se considera el peso bruto, es decir, se incluye, además del peso de la mercancía transportada, el peso de los embalajes y, si fuera el caso, del contenedor.

En la modalidad de operación de transporte normal se consideran las toneladas transportadas entre los puntos de carga y descarga.

En la modalidad de transporte de recogida y distribución en el cuestionario se recoge la carga máxima alcanzada en algún punto del trayecto.

En la modalidad de transporte de lanzadera en el cuestionario se recoge la carga que por término medio lleva el vehículo en un viaje y el número de veces que repite ese viaje en un día. En la explotación de resultados, se multiplica la carga media diaria por la frecuencia diaria.

3.8. Origen y destino de la operación.

El origen de la operación es el lugar donde se carga una mercancía, y el de destino el lugar donde se descarga toda o parte de la mercancía. Cada lugar distinto de carga o de descarga da lugar a una operación distinta.

Según la relación entre los lugares de origen y destino las operaciones se clasifican en:

- Intramunicipales
- Interiores intraregionales
- Interiores interregionales
- Internacionales.

A efectos de la explotación de la presente encuesta, los lugares de origen y destino se clasifican al nivel de comunidad autónoma, que es máximo grado de desagregación territorial con representatividad en la encuesta. En las operaciones internacionales se utilizan los países más relevantes.

3.9. Distancia de la operación.

Para la modalidad de transporte normal y de lanzadera es la distancia recorrida por carretera entre el punto de carga y el de descarga.

Para la modalidad de recogida y distribución es la distancia recorrida en todo el trayecto, desde el punto de donde parte el vehículo hasta el último punto donde el vehículo descarga completamente la mercancía. Es decir, son los kilómetros realizados por el vehículo en tanto no circula en vacío.

En las operaciones en vacío, es la distancia recorrida entre el lugar de la última descarga y el lugar donde el vehículo vuelve a cargarse.

3.10. Toneladas-kilómetro.

Se calcula para cada operación de transporte multiplicando las toneladas transportadas por el número de kilómetros recorridos.

En el caso particular de operaciones de transporte de recogida y distribución, con objeto de obtener una estimación más aproximada de las toneladas-kilómetro, el producto de las toneladas por los kilómetros recorridos se divide por dos.

4. RECOGIDA DE INFORMACIÓN

El proceso de recogida de información se realiza inicialmente por vía postal, si bien los informantes tienen también la posibilidad de cumplimentar los cuestionarios por vía telefónica, fax, correo electrónico o por Internet.

El modelo de cuestionario utilizado figura en el Anexo II de esta publicación.

Para el correcto desarrollo de la encuesta es esencial un intenso trabajo de localización a partir de la información que figura en el marco poblacional, asegurando que el cuestionario y el resto de la documentación (presentación de la encuesta, normas de cumplimentación, etc.) llegan a la dirección y al informante adecuado.

En la práctica, el apoyo telefónico es fundamental en la encuesta, tanto para la obtención directa de los datos como para la depuración y corrección de la información recogida por los otros medios. Considerando las fases de localización, obtención de la información, depuración, control e inspección, se vienen realizando, en media, más de tres llamadas por cuestionario obtenido.

Complementariamente, se lleva a cabo un estricto control de las incidencias que se van produciendo a lo largo de los trabajos de campo, con el objetivo de limitar al máximo la falta de respuesta.

La tasa de respuesta para el año 2011 ha sido del 72,2 por ciento.

5. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

A pesar de la aparente sencillez de la noción de operación de transporte, es en la práctica un concepto muy complicado de medir. La existencia de cargas y descargas intermedias en un mismo recorrido, la combinación de camiones con remolques, las operaciones de distribución y de lanzadera, etc., complican, tanto la descripción de las operaciones por parte del informante, como su tratamiento posterior.

Es por ello necesario un exhaustivo proceso de control en todas las fases del trabajo.

Simultáneamente a la recogida de cuestionarios, se lleva a cabo el proceso de depuración manual de los mismos. En esta parte del proceso se realiza una primera comprobación de un conjunto de normas de consistencia y completitud de los datos contenidos en cada uno de los cuestionarios cumplimentados.

Posteriormente, se lleva a cabo la codificación de los cuestionarios y se procede a su grabación, utilizando controles automáticos que incluyen normas de valores y rangos para los datos y normas de relaciones entre ellos.

Finalmente, se ejecuta un proceso completo de validación informática que somete a los ficheros a una revisión detallada en cuanto a su estructura y consistencia, existiendo definidos actualmente unos 400 controles distintos.

6. DISEÑO MUESTRAL Y ELEVACIÓN DE RESULTADOS.

El diseño muestral se basa en un muestreo aleatorio estratificado con el vehículo-semana como unidad de muestreo.

El marco de selección es el fichero de vehículos autorizados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento para realizar transporte de mercancías por carretera.

Los criterios de estratificación son los siguientes:

- Tipo de servicio
 - Por cuenta ajena o servicio público
 - Por cuenta propia o servicio privado
- Tipo de vehículo y capacidad de carga
 - Camiones de 3,6 t a 10 t
 - Camiones de 10,1 a 13,5 t
 - Camiones de más de 13,5 t
 - Cabezas tractoras

Las muestras se seleccionan de forma independiente para cada una de las semanas del año, a razón de 1.000 vehículos semanales

La selección de las unidades muestrales de cada estrato se realiza mediante un muestreo sistemático con arranque aleatorio, previa ordenación por la comunidad autónoma de matriculación del vehículo.

Con este método se pretende que esta variable, sin ser de estratificación, esté correctamente representada en la muestra.

El proceso de estimación de los resultados poblacionales se realiza para cada periodo completo de cuatro o cinco semanas de cada mes.

Para la elevación de las variables de análisis (operaciones, toneladas y toneladas kilómetro) se calcula un estimador de expansión estratificado, corregido según las incidencias producidas: bajas y vehículos ajenos al ámbito de la encuesta.

Las estimaciones se calculan en cada estrato, obteniéndose el total poblacional como suma de las estimaciones de cada uno de ellos.

EPTMC 2011. DATOS MUESTRALES

INCIDENCIAS PRODUCIDAS EN LA RECOGIDA DE CUESTIONARIOS

	MUESTRA TEÓRICA					
	Total	Muestra válida				Muestra no válida
		Total	Cumpli- mentados	Blancos válidos		
				Inactivos	Otros	
		(1)	(2)	(3)	(4)	
TOTAL	52.000	37.535	26.789	7.374	3.372	14.465
Vehículos rígidos	29.388	21.406	14.085	5.058	2.263	7.982
Tractores	22.612	16.129	12.704	2.316	1.109	6.483
Servicio por cuenta ajena	33.490	23.967	17.928	3.946	2.093	9.523
Vehículos rígidos	13.612	9.723	6.420	2.143	1.160	3.889
Tractores	19.878	14.244	11.508	1.803	933	5.634
Servicio por cuenta propia	18.510	13.568	8.861	3.428	1.279	4.942
Vehículos rígidos	15.776	11.683	7.665	2.915	1.103	4.093
Tractores	2.734	1.885	1.196	513	176	849

Notas:

- (1) Cuestionarios cumplimentados: Se corresponden con vehículos que han realizado alguna operación de transporte (con carga o en vacío) durante la semana de referencia.
- (2) Cuestionarios blancos válidos inactivos. Se corresponden con vehículos que durante la semana de referencia no han realizado ninguna operación de transporte por falta de actividad.
- (3) Otros blancos válidos: Se corresponden con vehículos que durante la semana de referencia no han realizado ninguna operación de transporte por algún tipo de incidencia, como: vacaciones, reparaciones, huelga etc.
- (4) Muestra no válida: Se corresponde con los vehículos que no han podido ser encuestados, principalmente por negativas a colaborar, no localización del informante, o por estar el vehículo fuera del ámbito del estudio.

OPERACIONES DE TRANSPORTE MUESTRALES

	Total	Tipo de servicio	
		Cuenta ajena	Cuenta propia
TOTAL	406.324	286.010	120.314
Por tipo de vehículo			
Vehículos rígidos	223.508	123.809	99.699
Tractores	182.816	162.201	20.615
Por tipo de recorrido			
Intramunicipal	100.290	67.591	32.699
Intrarregional	239.350	162.415	76.935
Interregional	55.397	45.176	10.221
Internacional	11.287	10.828	459

II. COMENTARIO DE RESULTADOS

1. Principales resultados

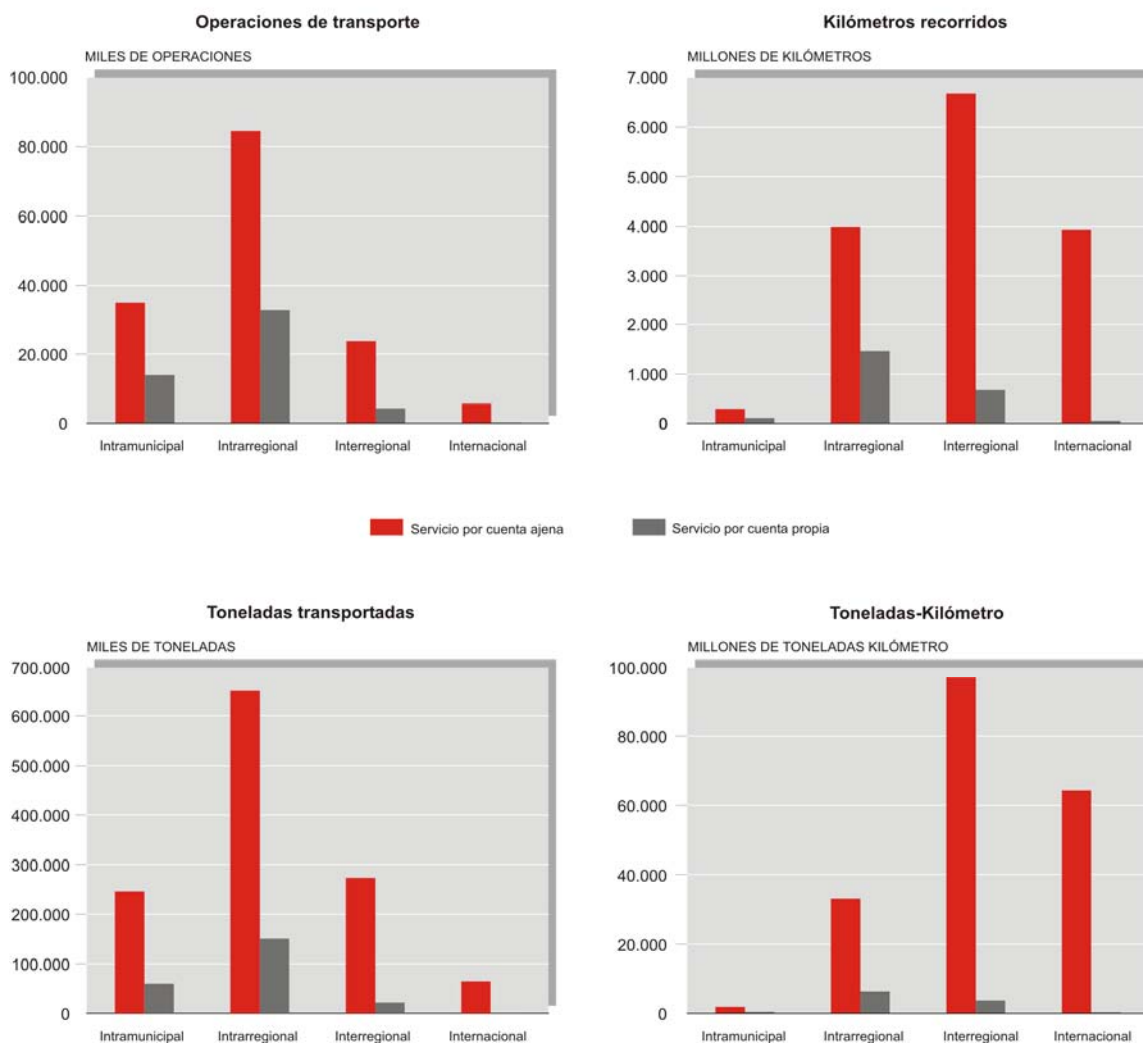
En el año 2011 los vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías por carretera realizaron **201 millones de operaciones de transporte**, transportando **1.467 millones de toneladas** y generando **207 mil millones toneladas-kilómetros**.

La **distancia media de las operaciones** de transporte fue de **95 kilómetros**.

El transporte por cuenta ajena genera en torno al 74% de las operaciones, el 84% de las toneladas y algo más del 95% de las toneladas-kilómetro.

El transporte interior intermunicipal tiene porcentajes cercanos al 70% para las tres variables, el intramunicipal es relevante en operaciones y en toneladas, pero marginal en toneladas-kilómetro, al contrario que el transporte internacional.

G1. Principales variables de la EPTMC según tipo de desplazamiento



2. Evolución de las cifras del transporte

Durante el año 2011 se ha producido una **caída del 8,4% en las operaciones, del 6,4% en las toneladas y del 1,5% en las toneladas-kilómetro.**

Las tasas de variación, para cada tipo de recorrido, pueden verse en el Cuadro 1.

Estos descensos son similares a los registrados en 2010, si bien algo inferior en toneladas, ya que en ese año la caída fue del 8,5%.

Es interesante señalar que el transporte relacionado con **los materiales de construcción registra un descenso más acu-**

sado, con incrementos negativos cercanos al 15% en operaciones y en toneladas y del 11% en toneladas kilómetro, cifras ligeramente inferiores a las de 2010.

Para el conjunto del resto de mercancías, las toneladas y las toneladas kilómetros presentan prácticamente los mismos valores que el año anterior..

Los comportamientos del transporte por cuenta ajena y del transporte por cuenta propia han sido muy similares

El Cuadro 1 muestra la evolución anual y trimestral. El gráfico G2 muestra la evolución de las variables toneladas y toneladas-kilómetro, según los distintos tipos de desplazamiento.

Cuadro 1. Evolución de las principales variables obtenidas en la EPTMC
Tasas de variación interanuales (%)

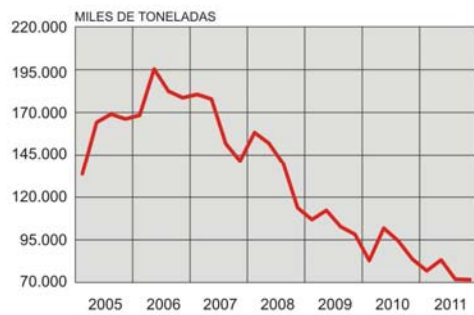
	2009	2010	2011	2011			
				TR1	TR2	TR3	TR4
Operaciones de transporte	-17,9	-8,2	-8,4	-2,5	-7,0	-13,3	-10,6
Intramunicipal	-24,4	-14,8	-15,3	-5,7	-13,0	-25,4	-16,5
Interior intermunicipal	-15,1	-6,0	-6,1	-1,6	-5,0	-9,3	-8,7
Internacional	-9,7	6,1	1,3	2,8	1,1	10,6	-7,4
Toneladas transportadas	-19,3	-8,5	-6,4	-1,2	-5,2	-10,8	-8,3
Intramunicipal	-26,1	-14,1	-17,0	-7,5	-19,0	-24,9	-14,9
Interior intermunicipal	-17,0	-7,3	-3,4	0,5	-0,7	-6,9	-6,6
Internacional	-11,1	7,9	1,2	2,5	-1,3	6,8	-2,6
Toneladas-kilómetro producidas	-12,8	-0,9	-1,5	1,3	-3,7	-0,2	-3,3
Intramunicipal	-24,9	-20,7	-8,8	6,5	-16,3	-14,5	-6,9
Interior intermunicipal	-13,5	-2,8	-2,5	0,4	-3,1	-1,7	-5,5
Internacional	-10,3	5,0	1,0	3,1	-4,5	4,7	1,8

G2. Evolución coyuntural por tipos de desplazamiento

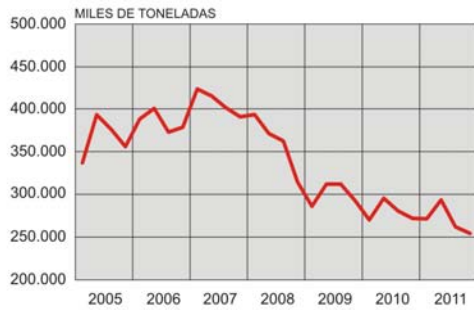
Transporte total



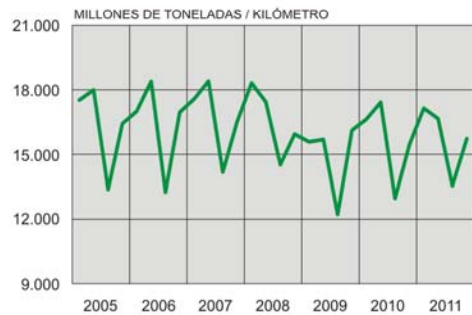
Transporte intramunicipal



Transporte interior intermunicipal



Transporte internacional



3. Flujos regionales

En el transporte interior, el 14% de las operaciones y el 21% de las toneladas transportadas tienen como destino una comunidad autónoma distinta a la de origen.

En términos de toneladas transportadas, destacan como receptoras las comunidades de Extremadura y La Rioja, que reciben, respectivamente, un 39% y un 28% más de lo que expiden.

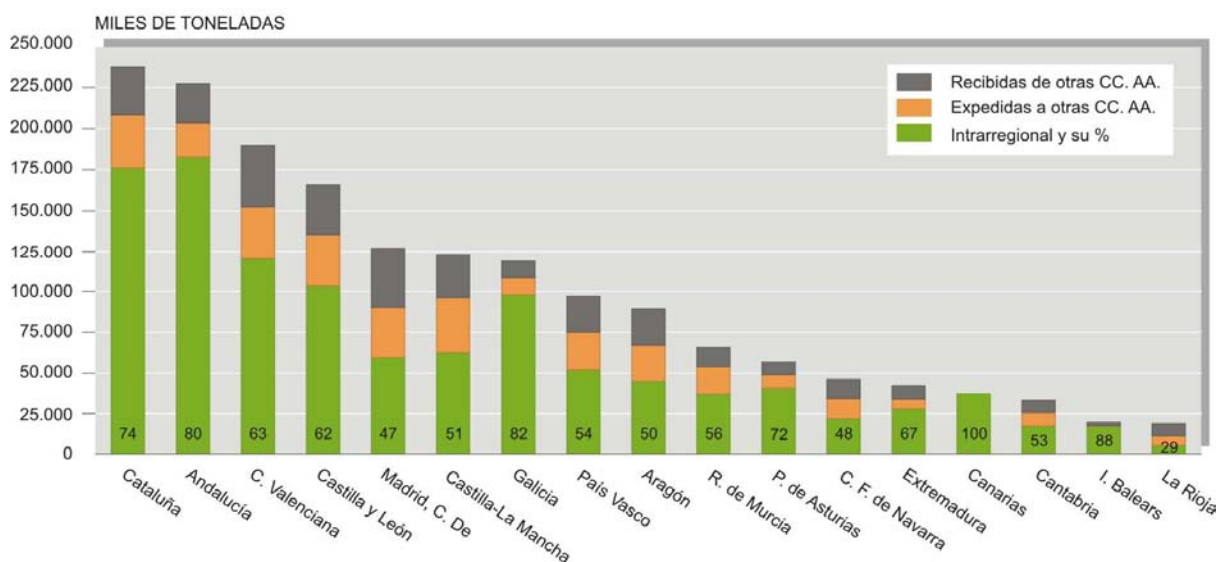
En el extremo contrario están La Región de Murcia, que recibe un 29% menos de lo que envía y Castilla-La Mancha, con 21%.

Atendiendo a los **pares de origen y destino** de comunidades autónomas, destaca de forma importante el flujo Castilla-La Mancha y Madrid, en ambas direcciones, que supone el 7% de las toneladas interregionales.

Otros flujos cuantitativamente importantes son los ejes Aragón y Cataluña, Comunidad Valenciana y Murcia, Cataluña con Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha con Comunidad Valenciana, cada uno de ellos con un 5%, aproximadamente, de las toneladas interregionales.

En el apartado “**MAPAS**” de esta publicación se ofrece una imagen visual de los flujos entre comunidades autónomas.

G3. Transporte interior según comunidades autónomas



4. Tipología de las mercancías transportadas

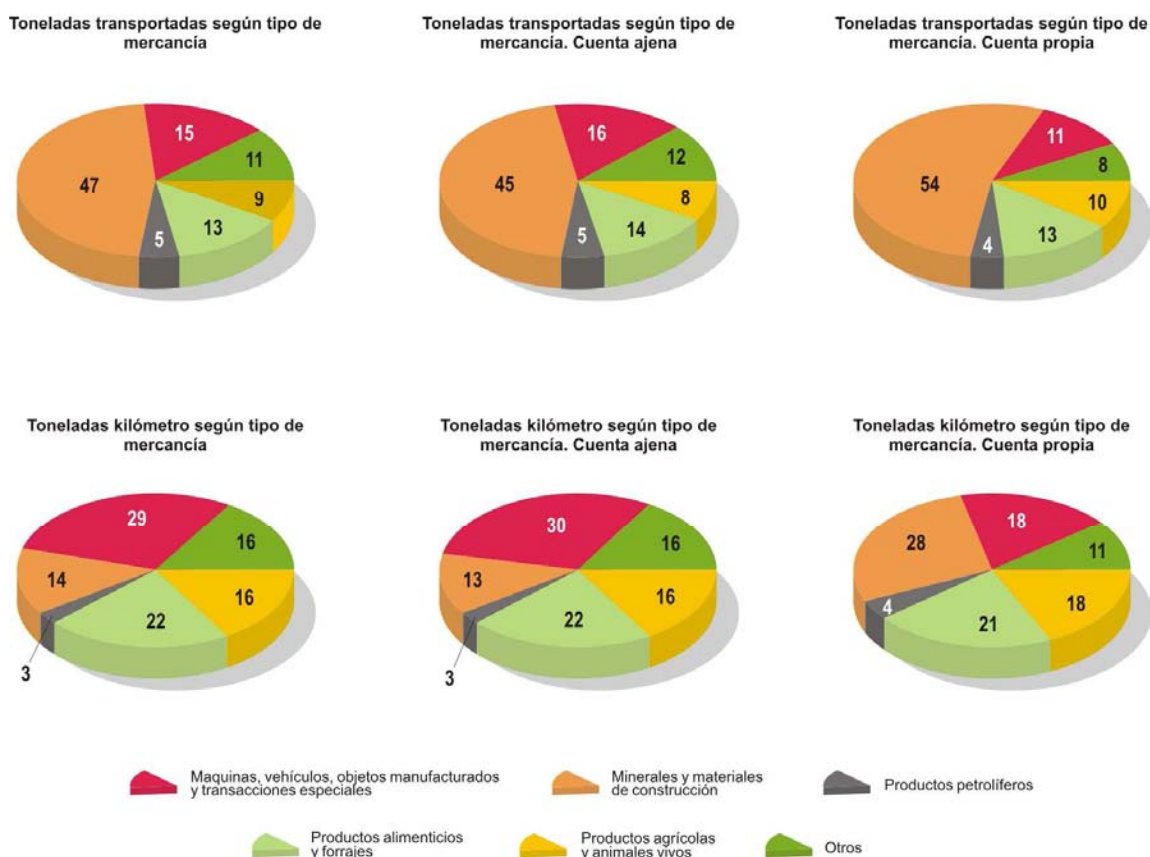
El transporte de las mercancías relacionadas con la construcción es el que, de forma notable, más desplazamientos genera, superando por sí sólo el 38% del total de las operaciones con carga y llegando al 47% de las toneladas transportadas.

Sin embargo, la distribución de las toneladas-kilómetro es substancialmente distinta.

Es el grupo de “Máquinas, vehículos y objetos manufacturados” el que genera un porcentaje mayor, el 30%, bajando las mercancías relacionadas con la construcción al 14%.

Estas diferencias se explican en buena medida por el reducido peso de los materiales de construcción, sólo el 6% de las operaciones, en el transporte internacional, que es el que, por sus características, genera una mayor proporción de toneladas-kilómetro.

G4. Distribución según tipo de mercancía y tipo de servicio en %



III. MAPAS

ÍNDICE DE MAPAS

1. Comunidades autónomas

M1	Operaciones con carga con origen y destino en cada comunidad autónoma. Distribución por grupos de mercancías.....	28
M2	Mercancías transportadas con origen y destino en cada comunidad autónoma. Distribución por grupos de mercancías.....	29

2. Balance de transporte

M3	Balance de transporte en cada Comunidad Autónoma por grupos de mercancías (toneladas expedidas-toneladas recibidas)	30
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

3. Flujos interregionales con origen y con destino en cada comunidad autónoma

M4	Andalucía.....	31
M5	Aragón	32
M6	Principado de Asturias.....	33
M7	Cantabria	34
M8	Castilla-La Mancha	35
M9	Castilla y León.....	36
M10	Cataluña.....	37
M11	Comunidad Valenciana	38
M12	Extremadura	39
M13	Galicia	40
M14	Comunidad de Madrid.....	41
M15	Región de Murcia	42
M16	Comunidad Foral de Navarra	43
M17	País Vasco	44
M18	La Rioja	45

NOTAS METODOLÓGICAS

En las páginas siguientes se reflejan, mediante la utilización de mapas, los principales resultados de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

Los mapas M1 y M2 representan, respectivamente, los valores de las operaciones con carga realizadas y de mercancías transportadas (ya sea en origen o en destino) por comunidades autónomas, con la distribución correspondiente por tipo de mercancías. Estos mapas van acompañados de un gráfico que refleja el volumen absoluto de las variables mencionadas en cada una de las comunidades.

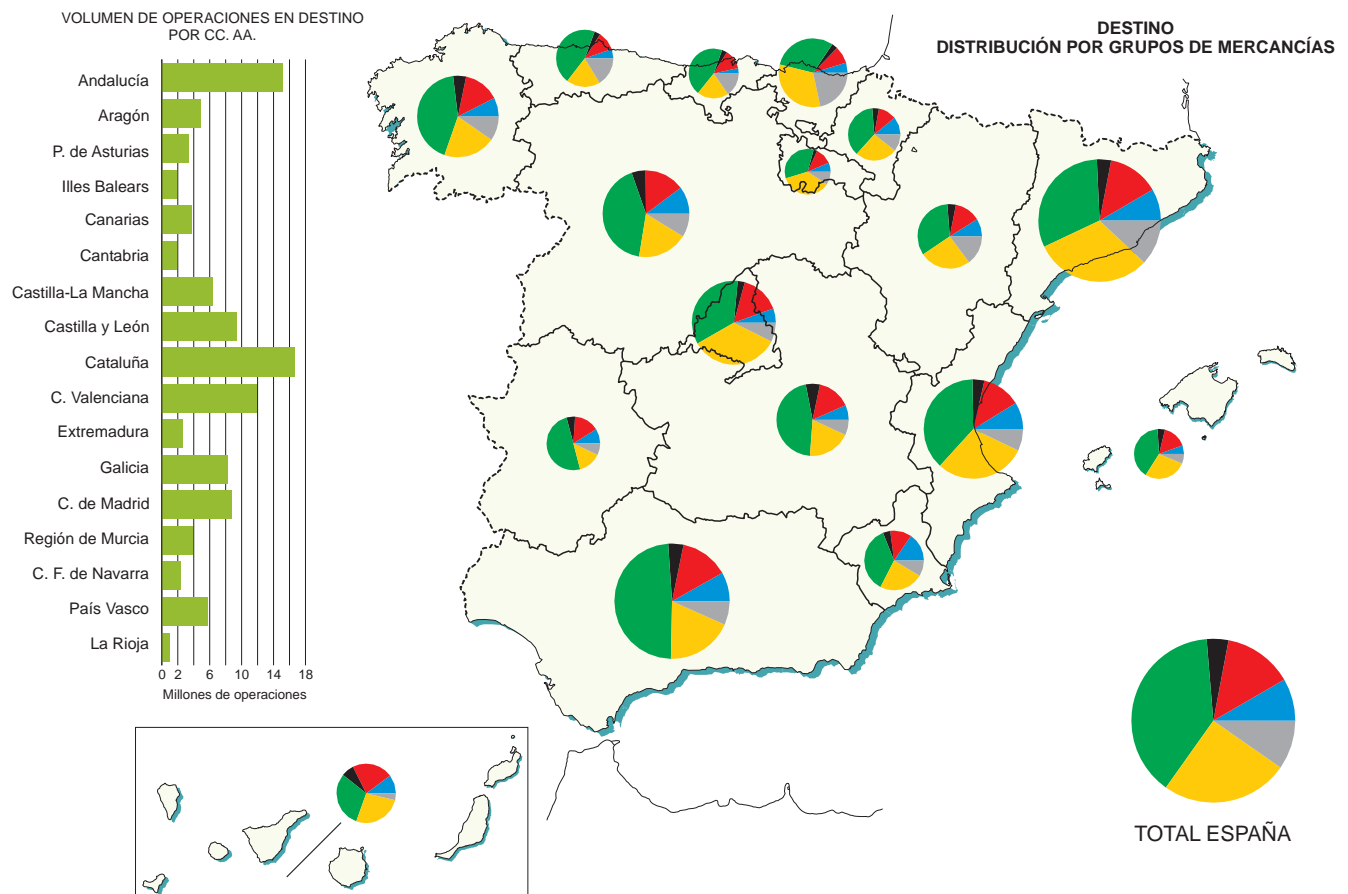
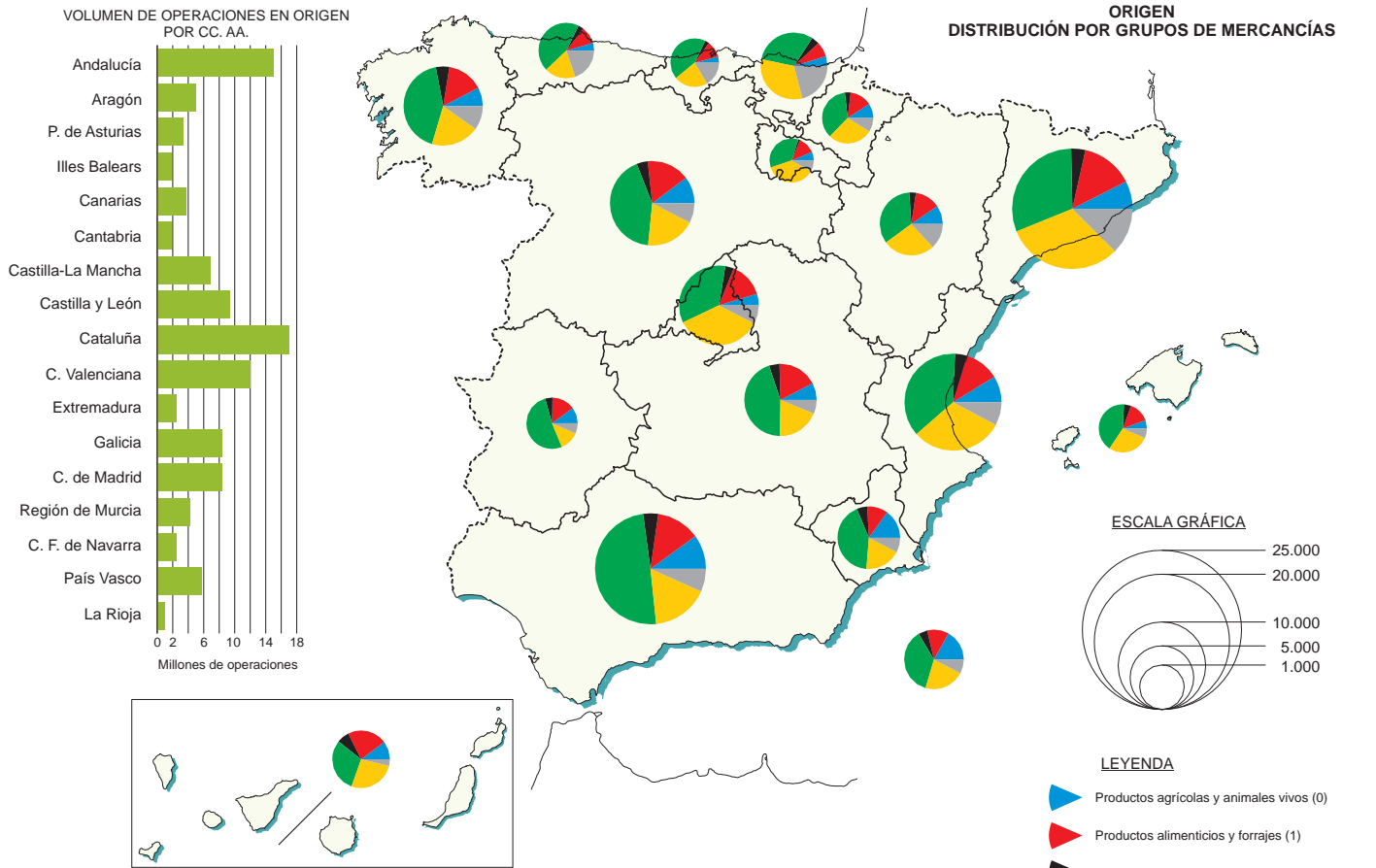
El mapa M3 refleja para cada comunidad autónoma el balance según grupos de mercancías (toneladas expedidas – toneladas recibidas).

Se incluye un gráfico con el balance total de cada Comunidad.

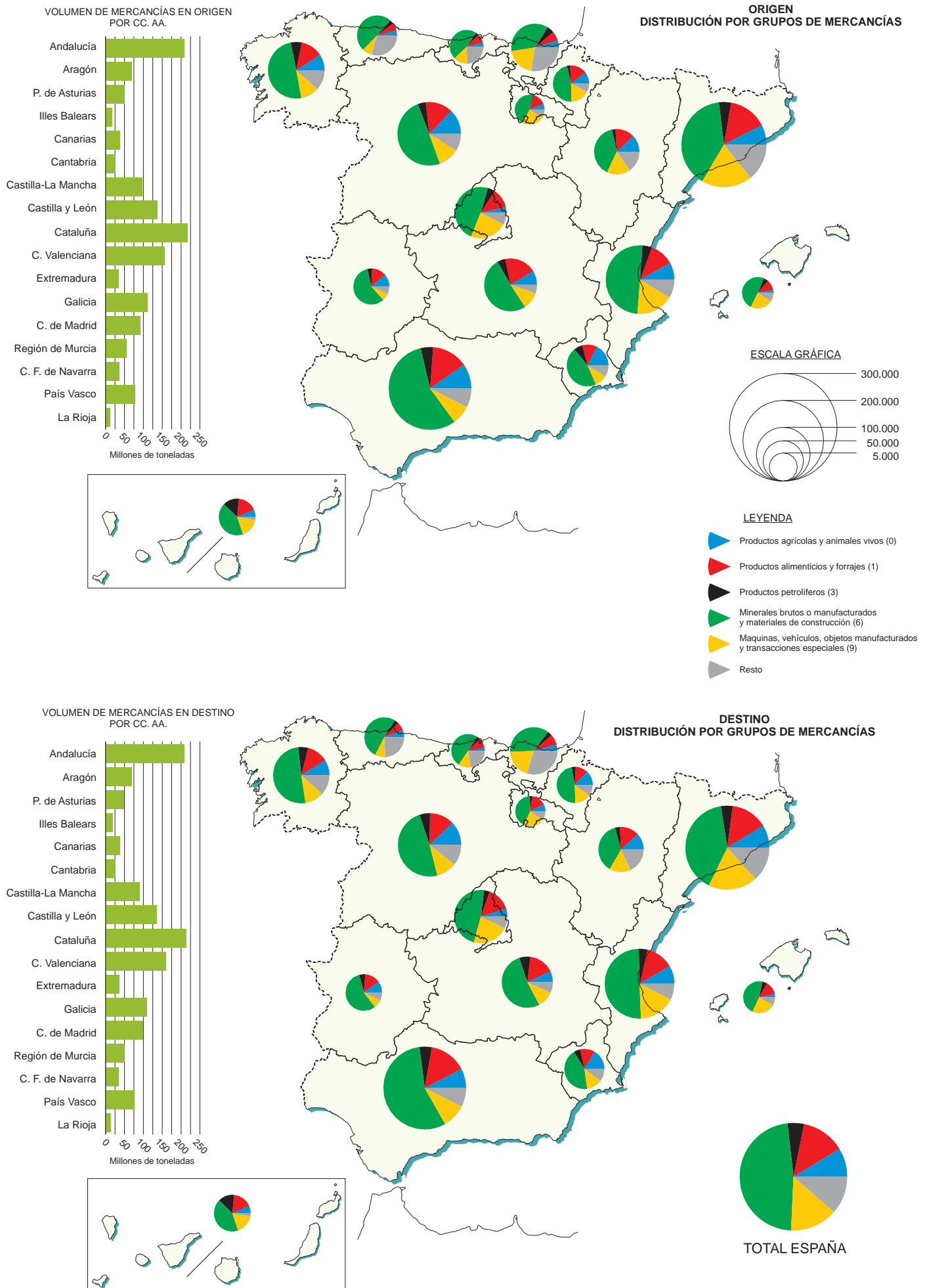
En los mapas M4 a M18 se recogen los principales flujos interregionales de mercancías, ya sea en origen o en destino. Estos mapas van acompañados de gráficos que reflejan el tonelaje total de los flujos y su distribución según ámbito territorial del transporte (intrarregional e interregional).

No se incluyen los mapas referentes a Canarias e Illes Balears al no ser significativos los flujos existentes.

M1. OPERACIONES CON CARGA CON ORIGEN Y DESTINO EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA

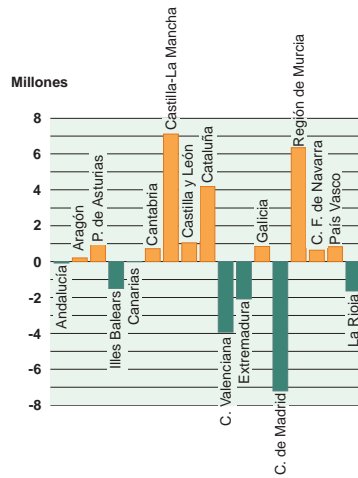


M2. MERCANCÍAS TRANSPORTADAS CON ORIGEN Y DESTINO EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA



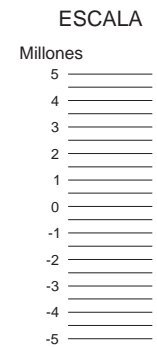
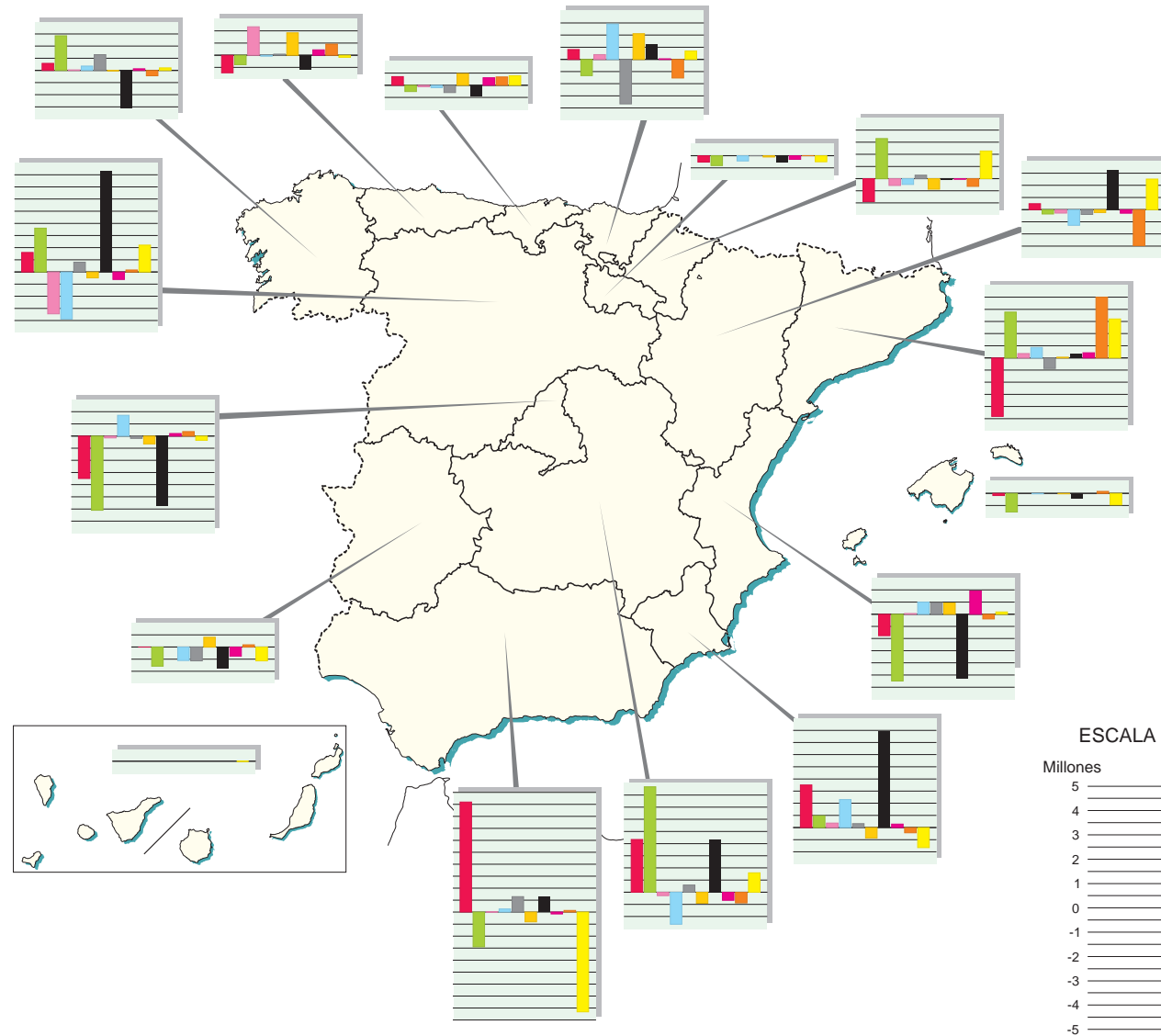
M3. BALANCE DE TRANSPORTE EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA POR GRUPOS DE MERCANCÍAS (t expedidas-t recibidas)

BALANCE DE TRANSPORTE EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA (t expedidas-t recibidas)

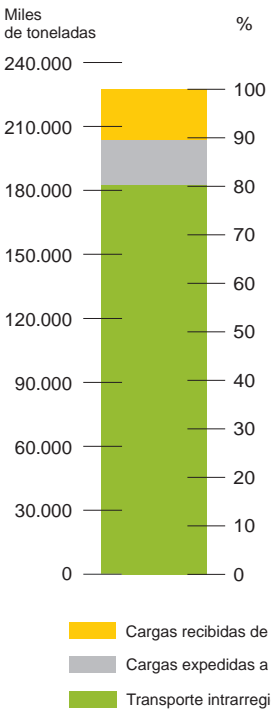
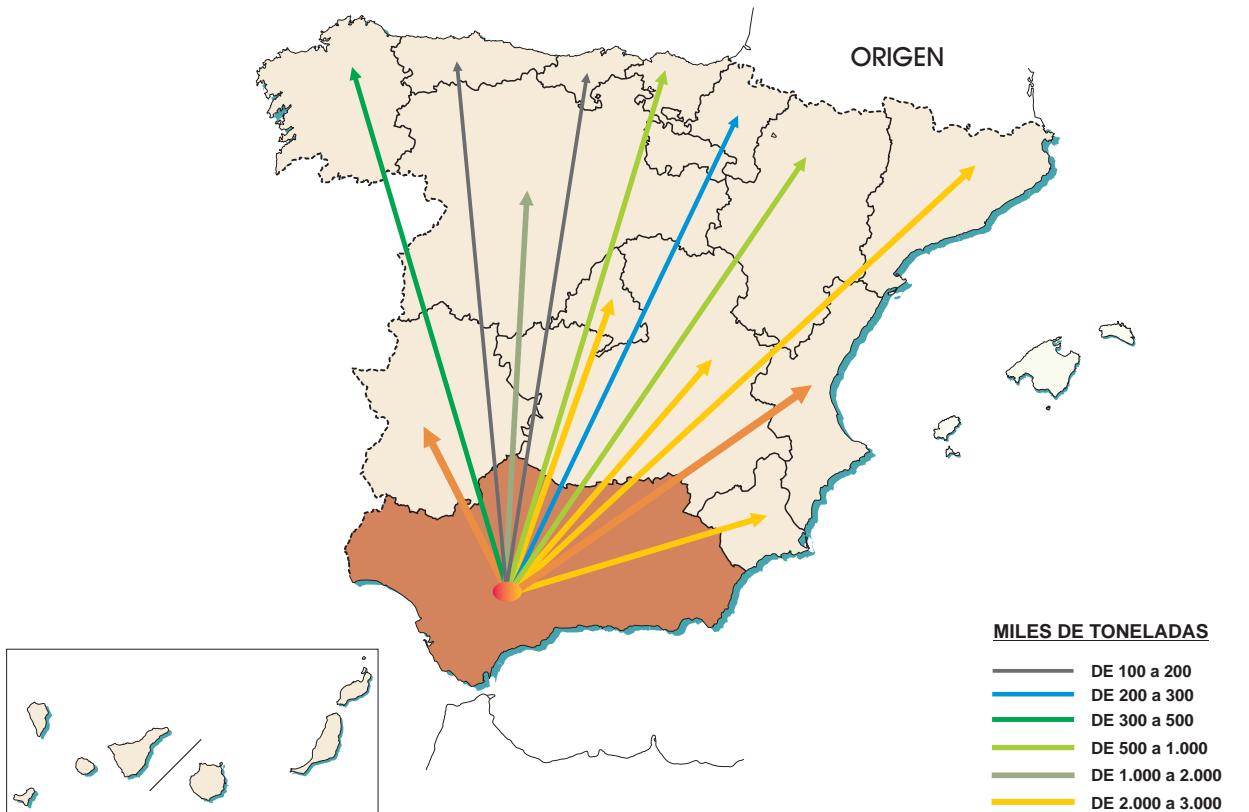


GRUPOS DE MERCANCÍAS

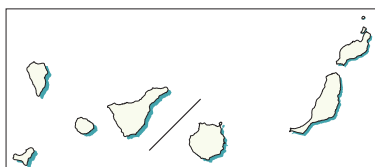
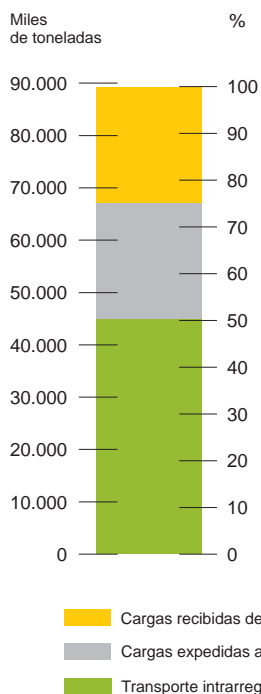
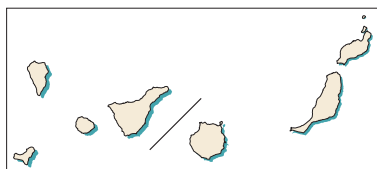
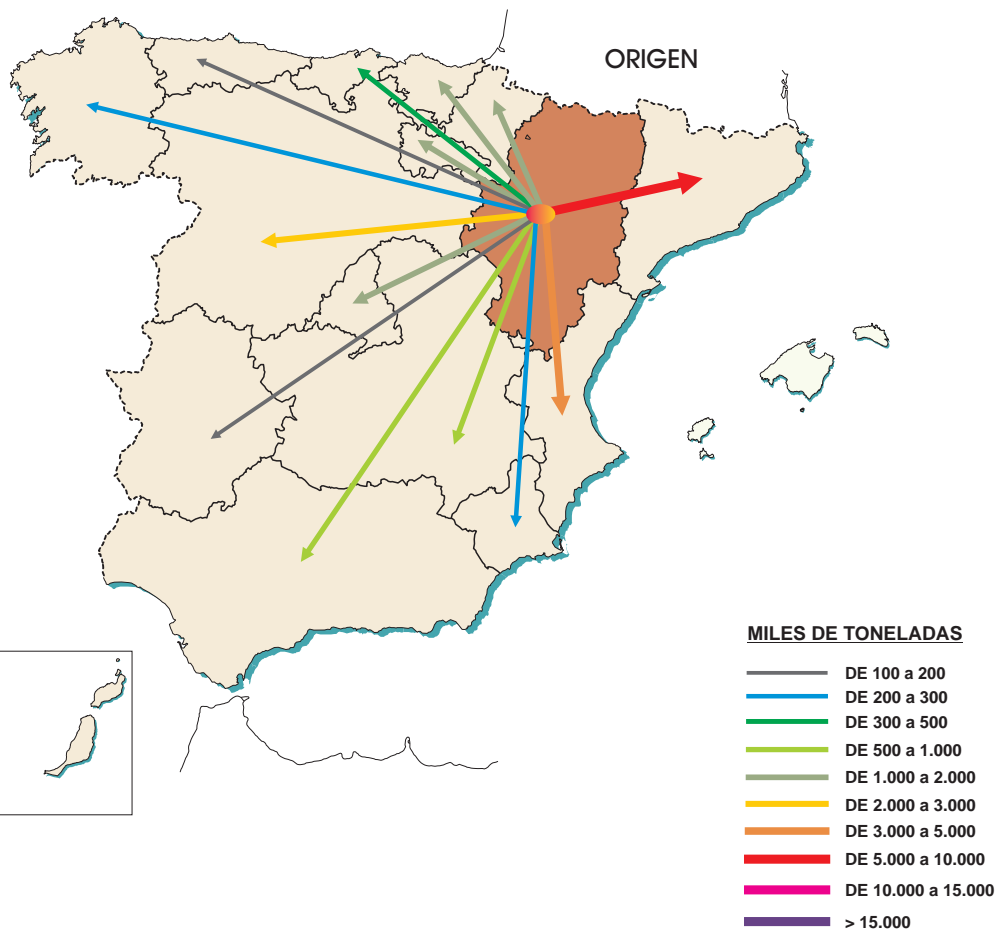
- 0 - Productos agrícolas y animales vivos
- 1 - Productos alimenticios y forrajes
- 2 - Combustibles minerales sólidos
- 3 - Productos petrolíferos
- 4 - Minerales y residuos para refundición
- 5 - Productos metalúrgicos
- 6 - Minerales brutos o manufacturados y materiales de construcción
- 7 - Abonos
- 8 - Productos químicos
- 9 - Máquinas, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales



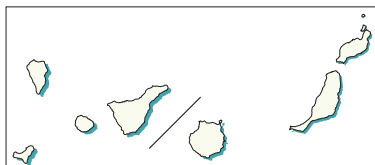
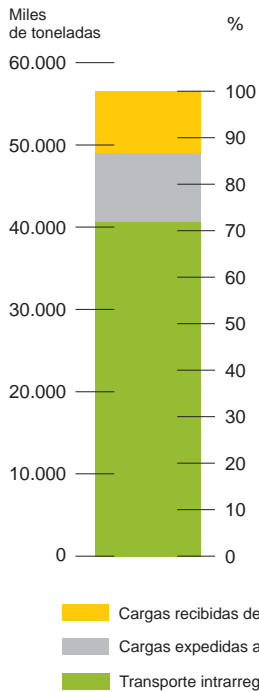
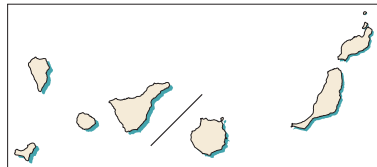
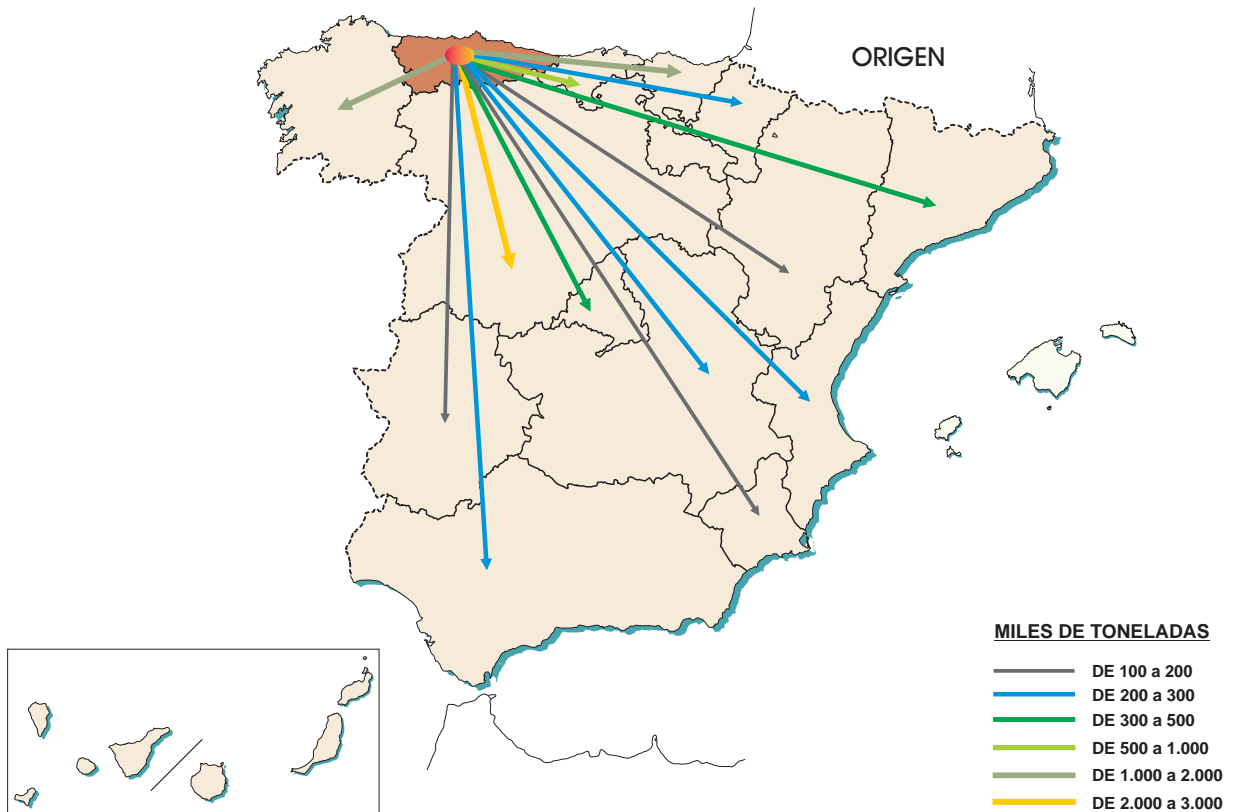
M4. FLUJOS INTERREGIONALES. ANDALUCÍA



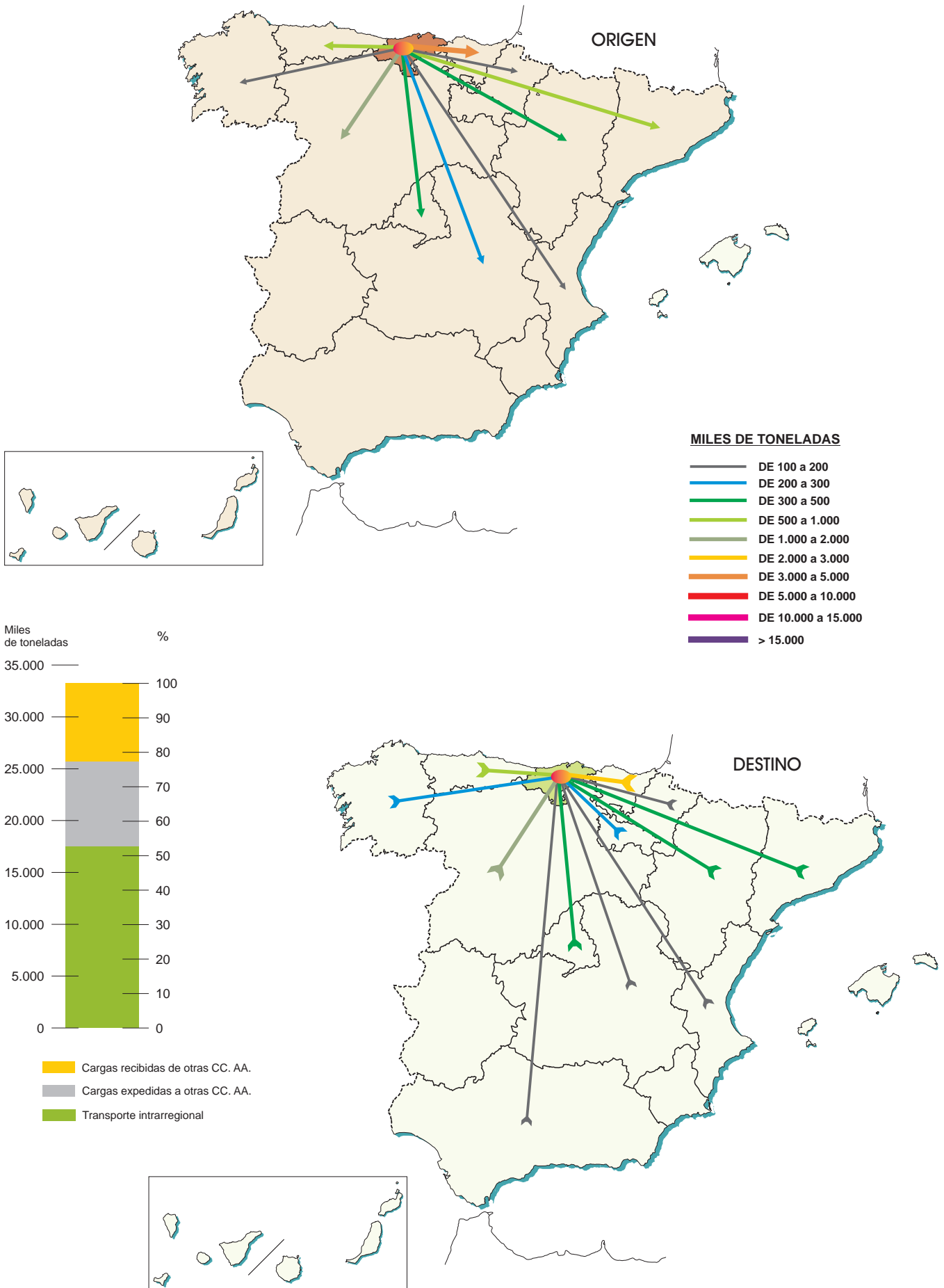
M5. FLUJOS INTERREGIONALES. ARAGÓN



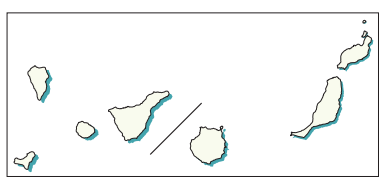
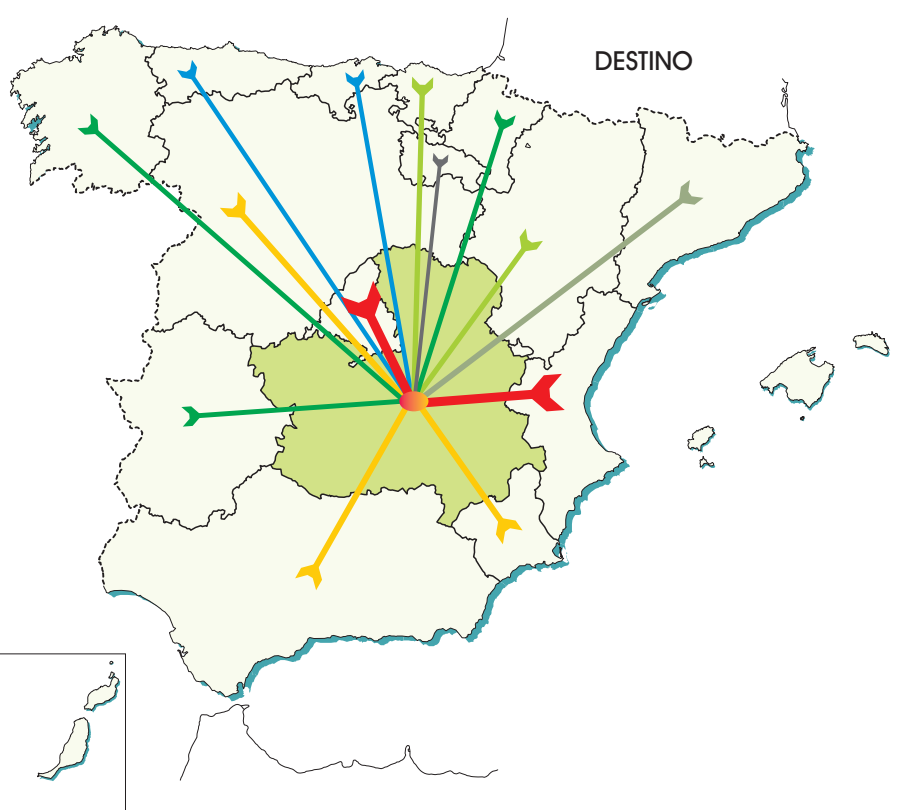
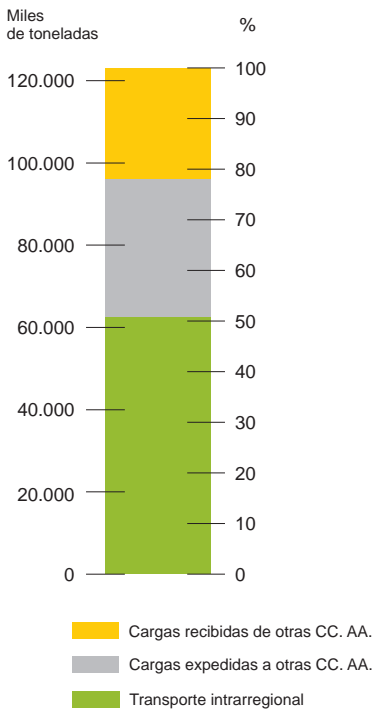
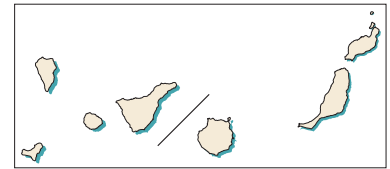
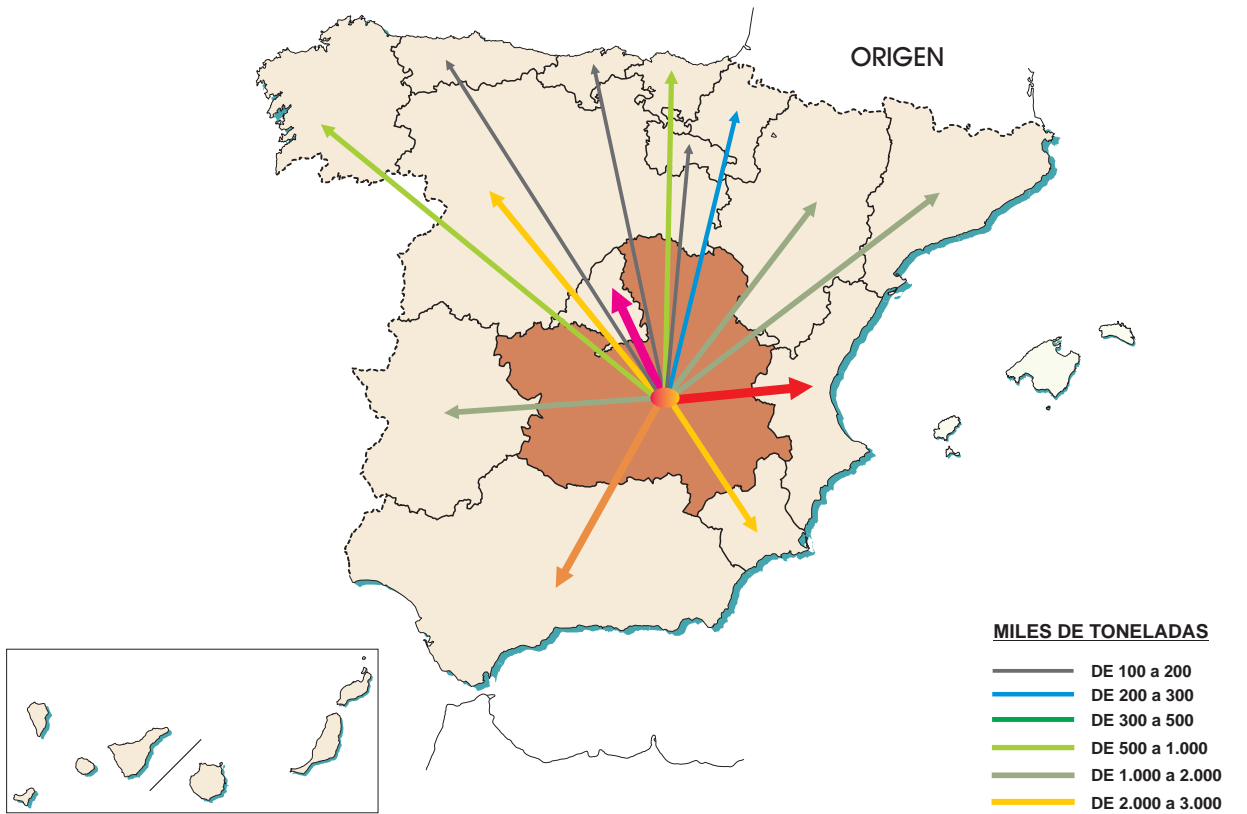
M6. FLUJOS INTERREGIONALES. PRINCIPADO DE ASTURIAS



M7. FLUJOS INTERREGIONALES. CANTABRIA

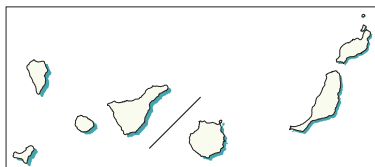
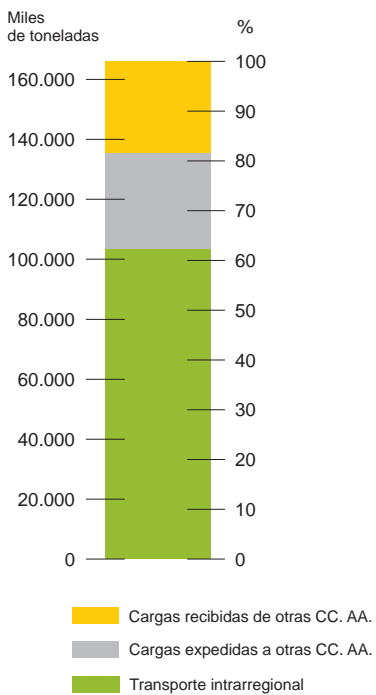
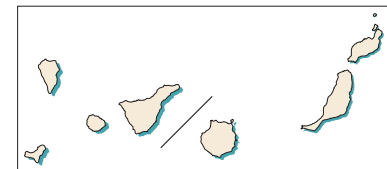
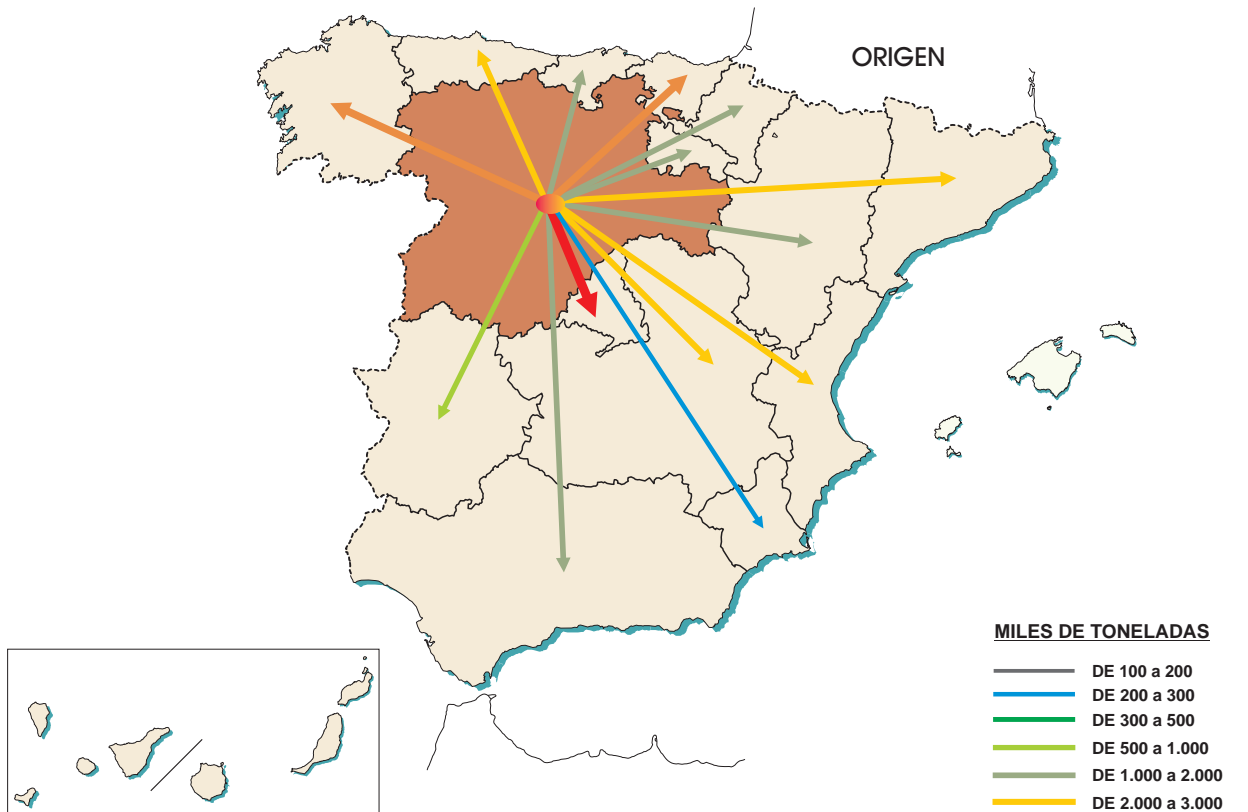


M8. FLUJOS INTERREGIONALES. CASTILLA-LA MANCHA

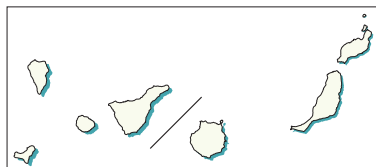
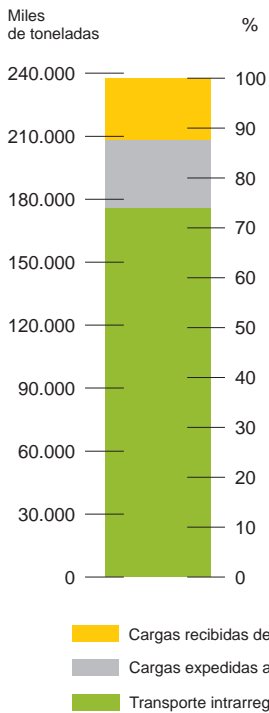
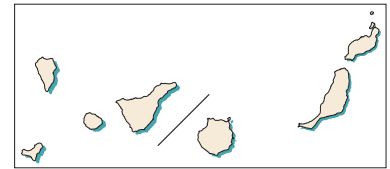
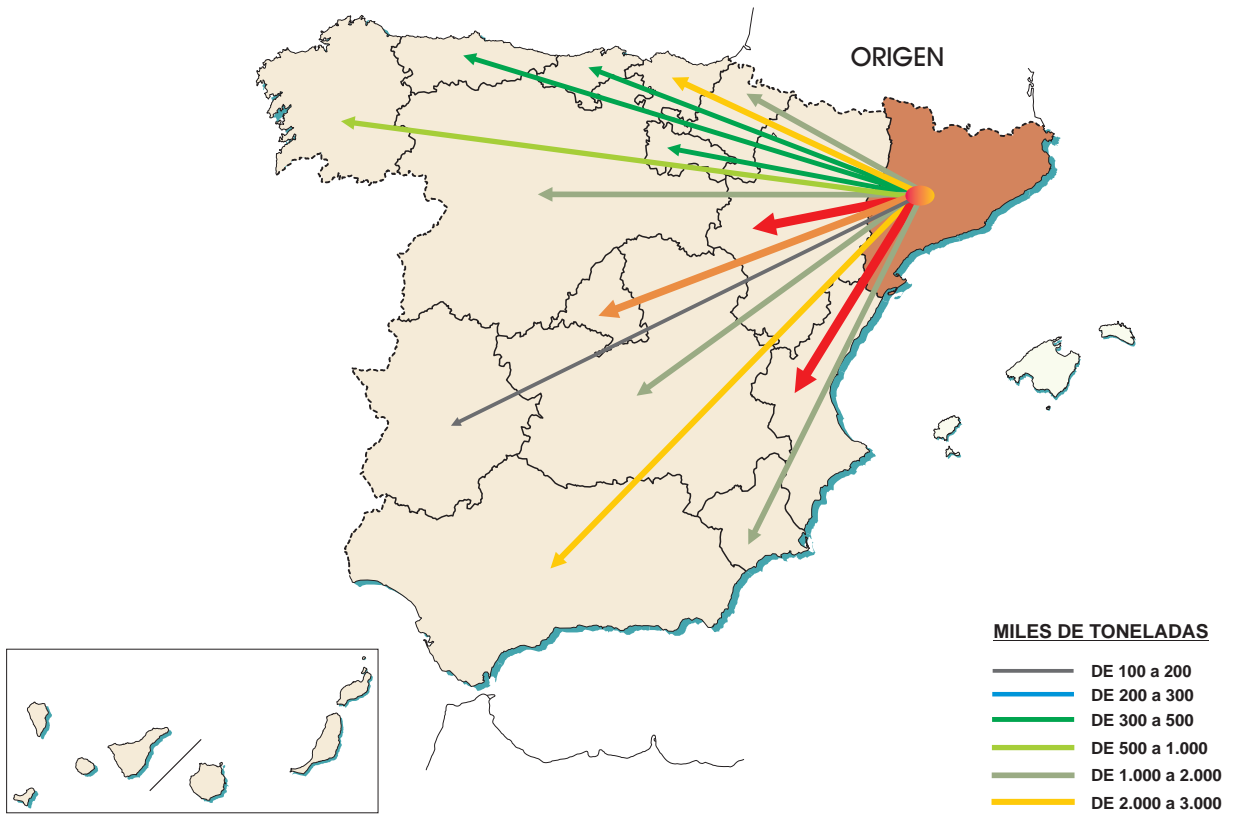


Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2011. DGPE. Ministerio de Fomento

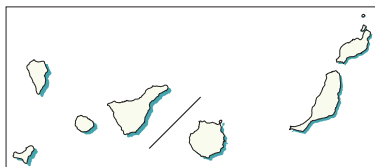
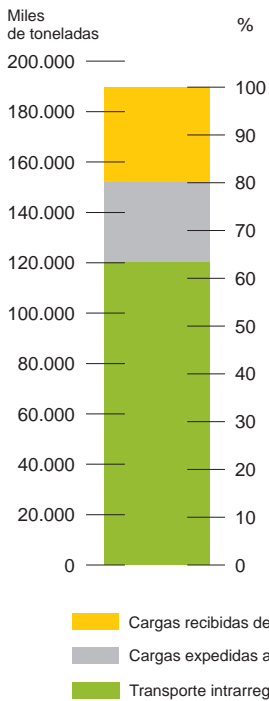
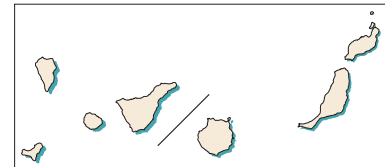
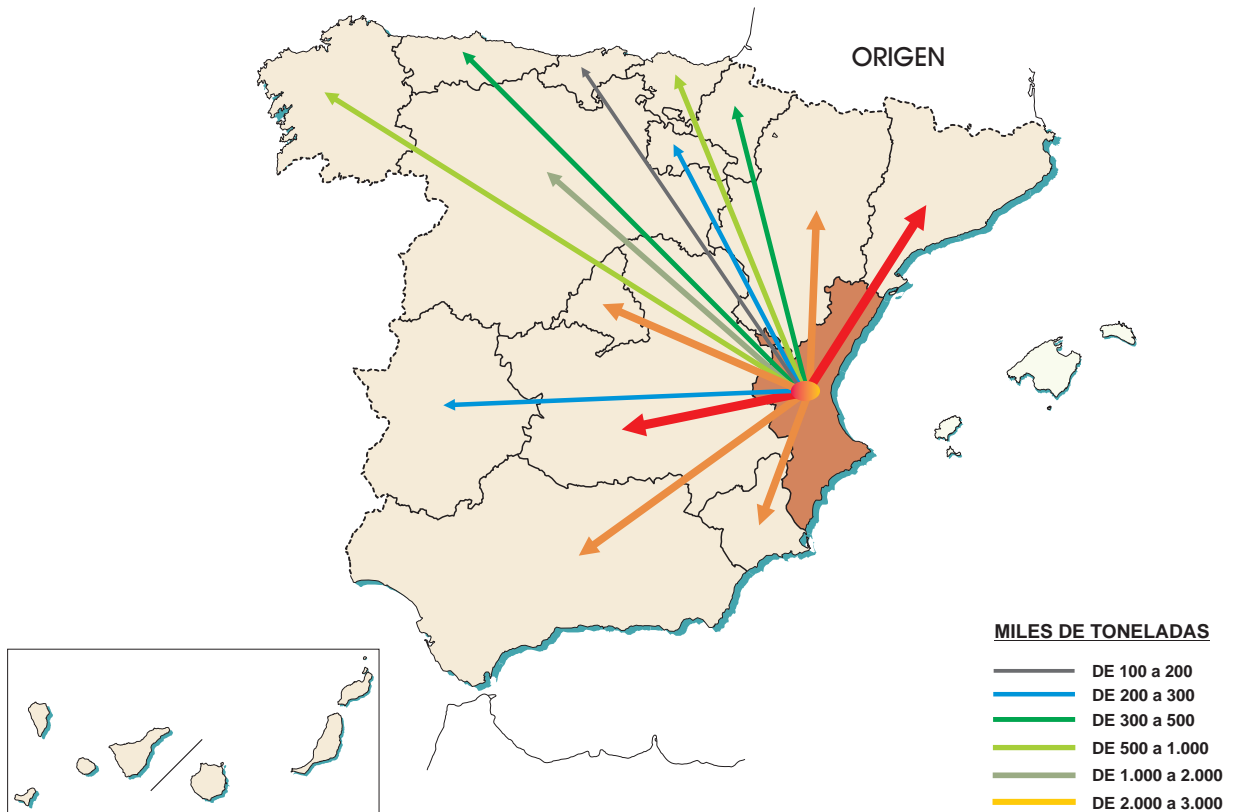
M9. FLUJOS INTERREGIONALES. CASTILLA Y LEÓN



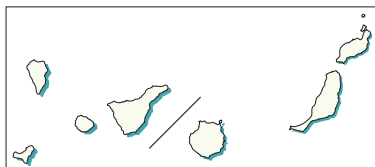
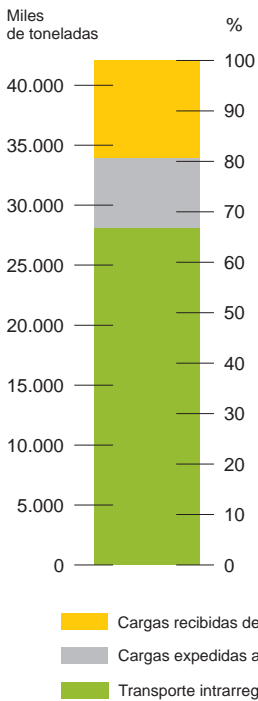
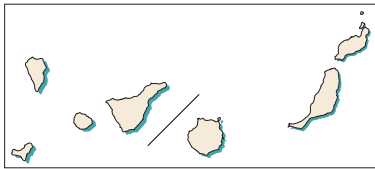
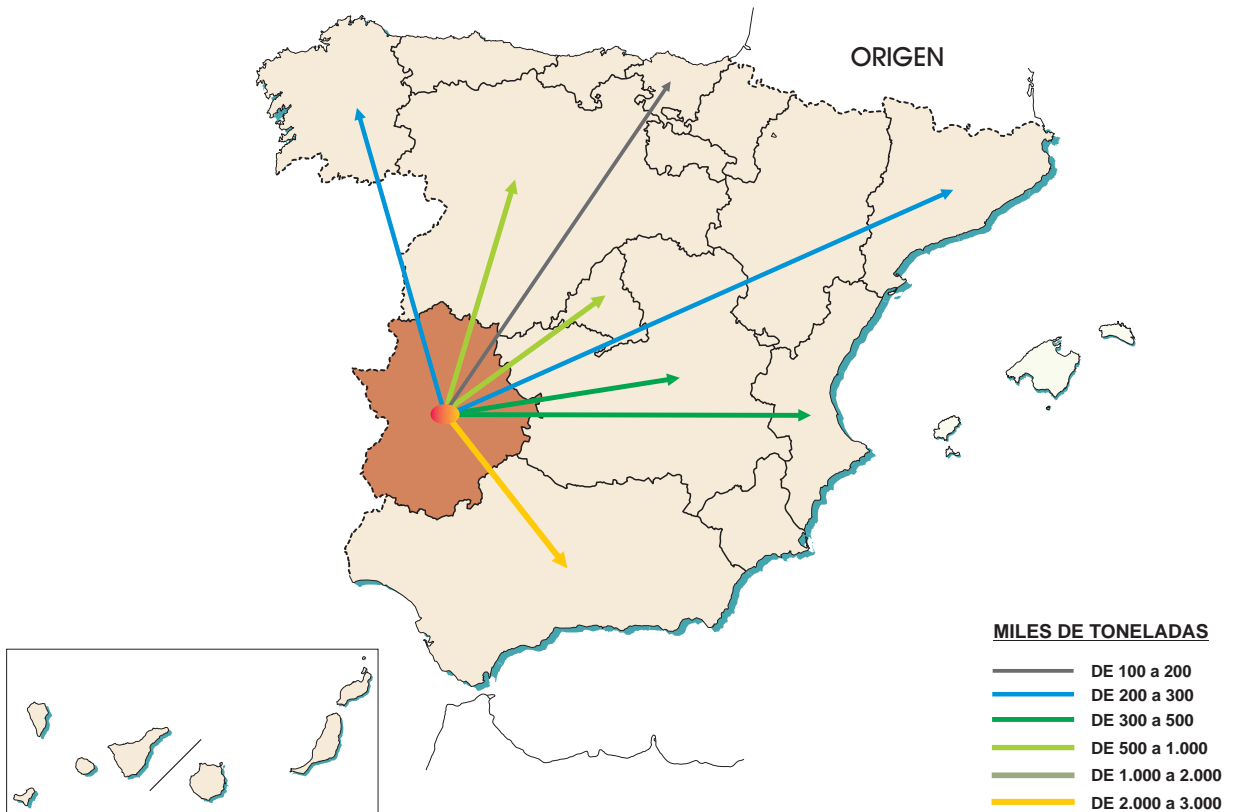
M10. FLUJOS INTERREGIONALES. CATALUÑA



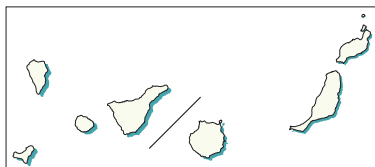
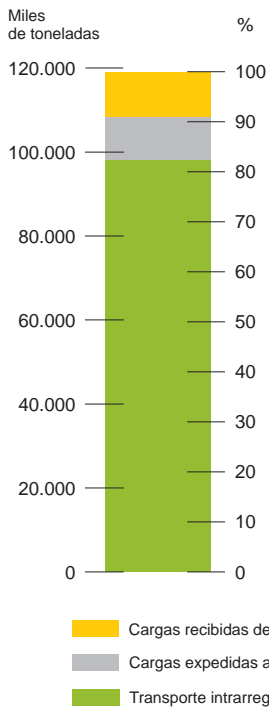
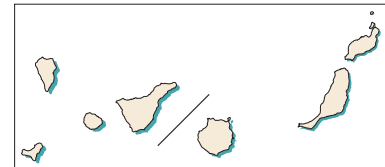
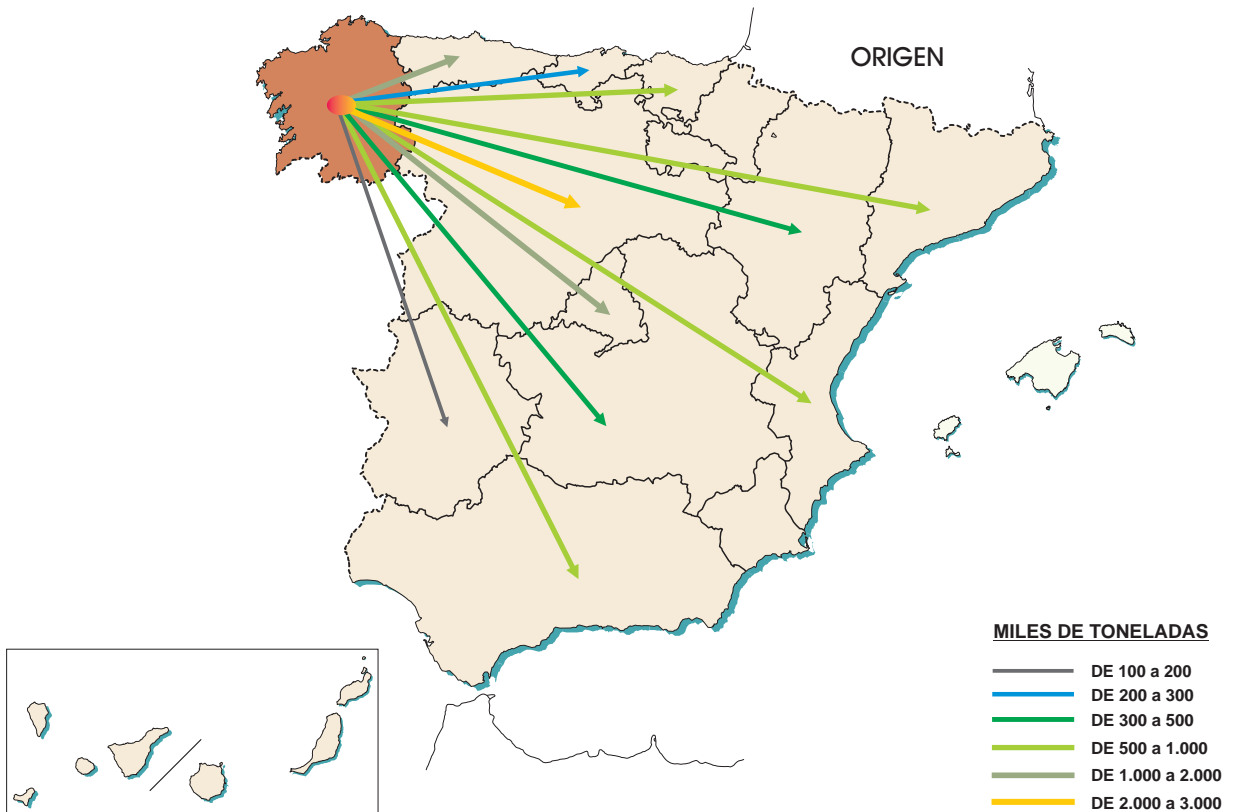
M11. FLUJOS INTERREGIONALES. COMUNIDAD VALENCIANA



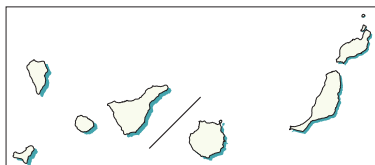
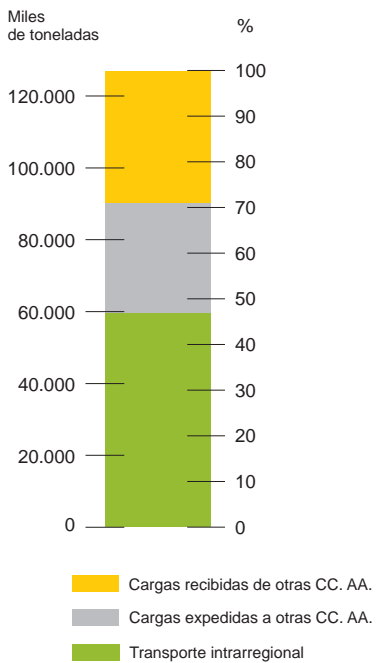
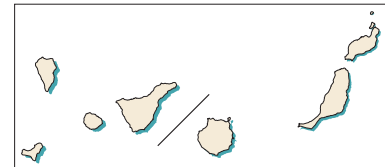
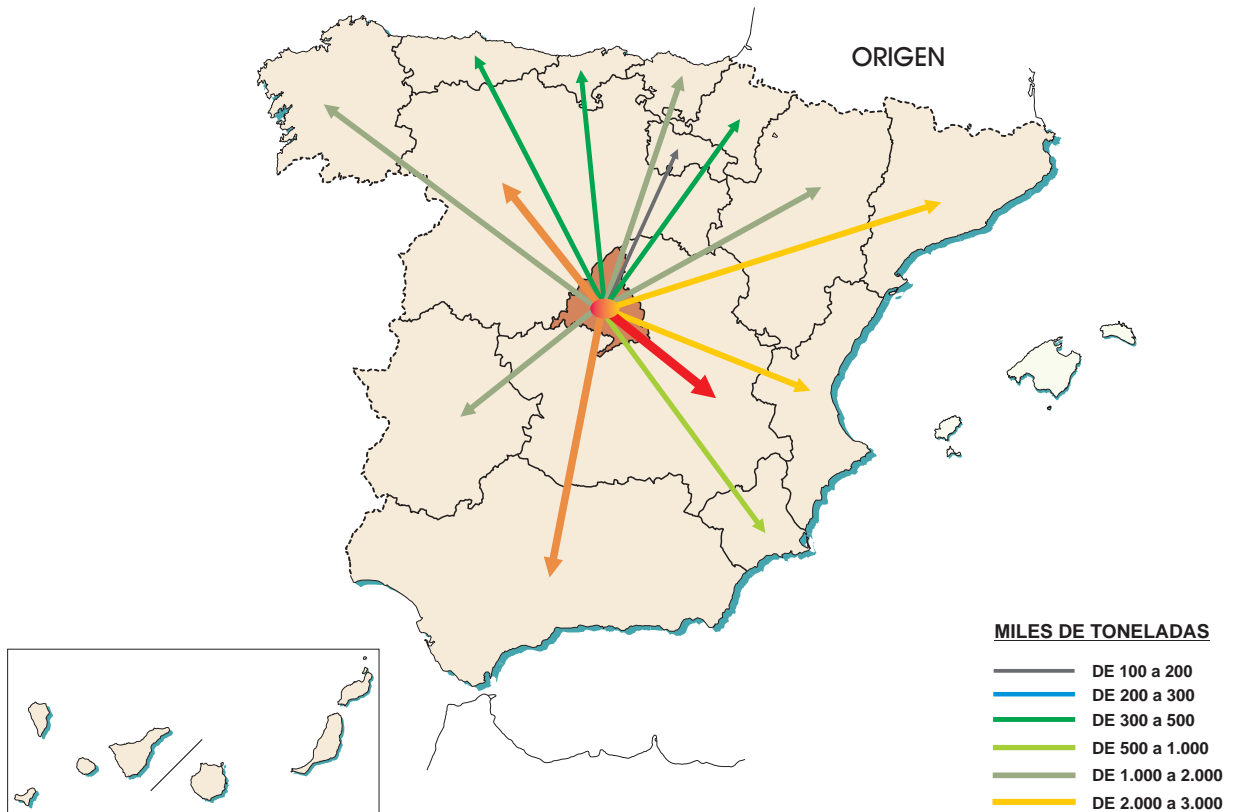
M12. FLUJOS INTERREGIONALES. EXTREMADURA



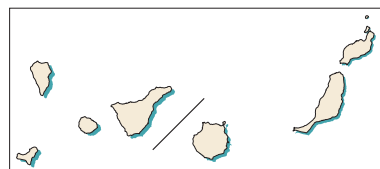
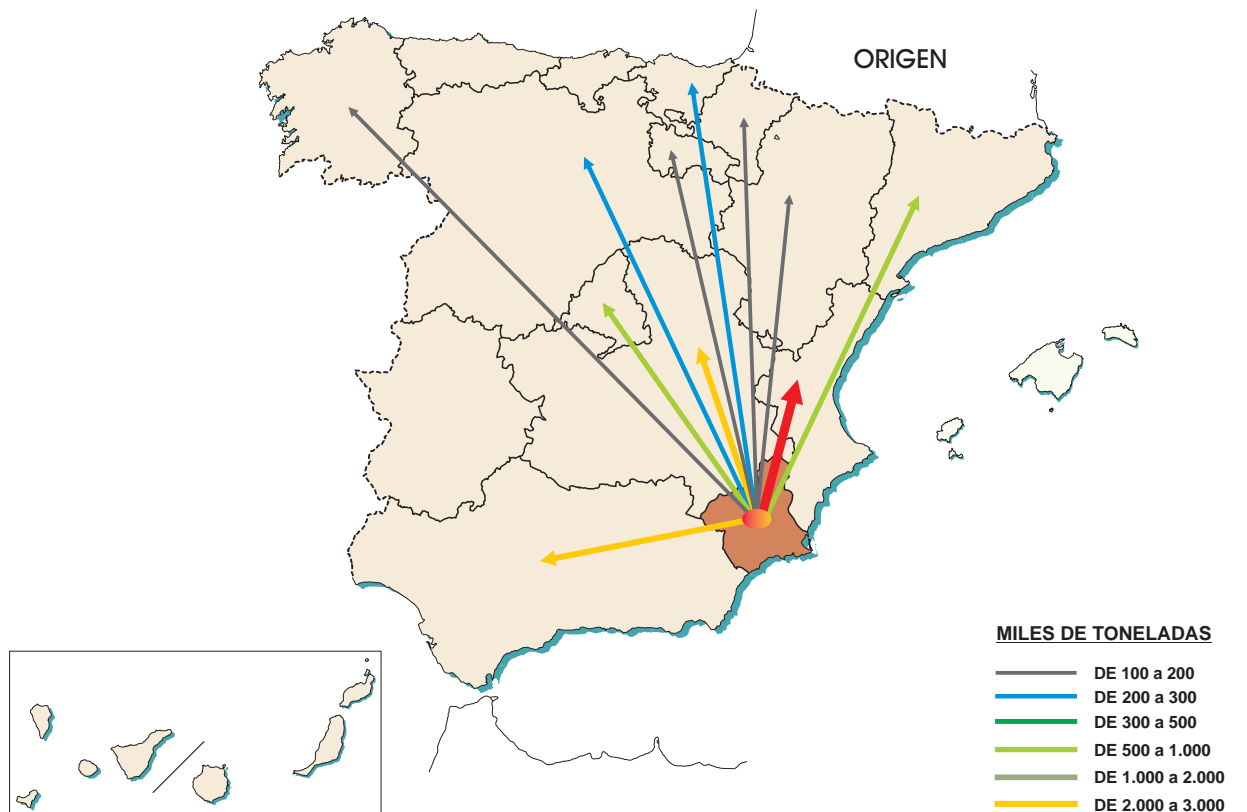
M13. FLUJOS INTERREGIONALES. GALICIA



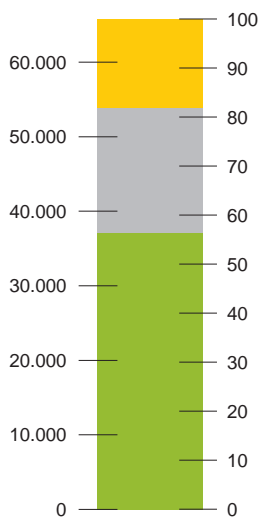
M14. FLUJOS INTERREGIONALES. COMUNIDAD DE MADRID



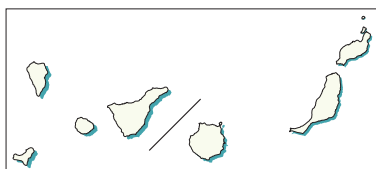
M15. FLUJOS INTERREGIONALES. REGIÓN DE MURCIA



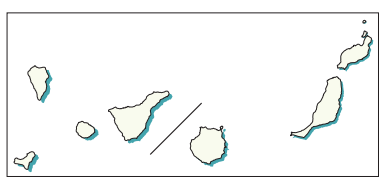
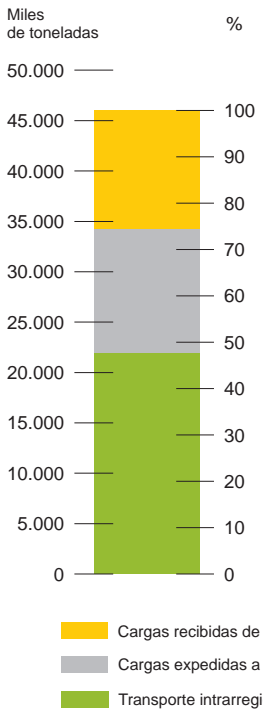
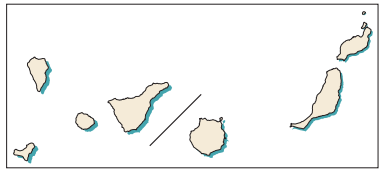
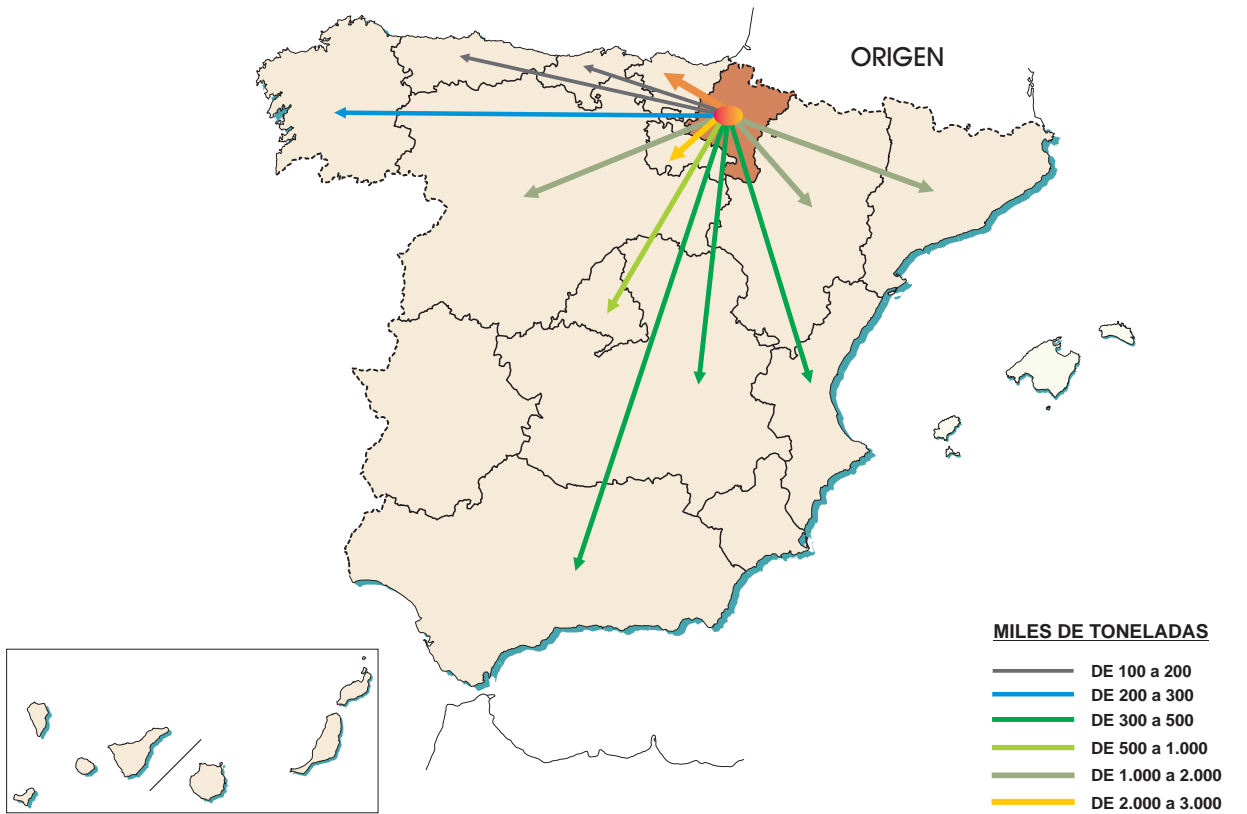
Miles de toneladas %



■ Cargas recibidas de otras CC. AA.
■ Cargas expedidas a otras CC. AA.
■ Transporte intrarregional

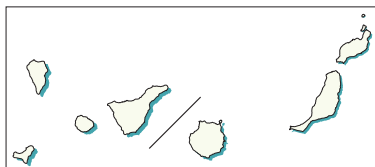
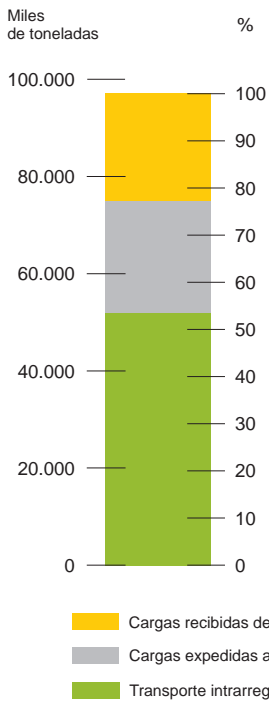
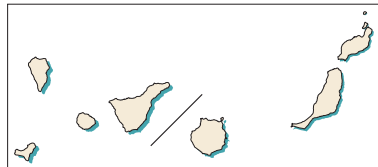
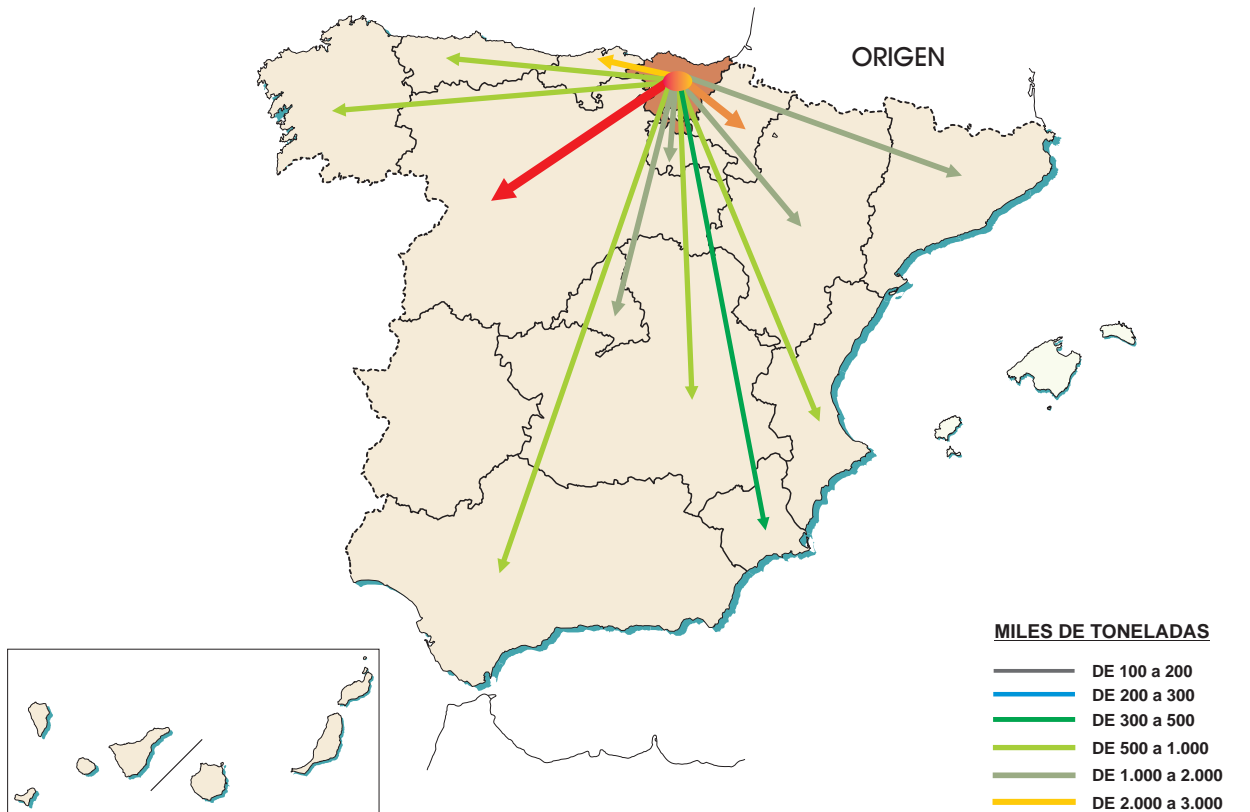


M16. FLUJOS INTERREGIONALES. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2011. DGPE. Ministerio de Fomento

M17. FLUJOS INTERREGIONALES. PAÍS VASCO



M18. FLUJOS INTERREGIONALES. LA RIOJA

