

La encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera

Juan Manuel Roperio Ortega

*Jefe de Área de Estadísticas Delegadas. Subdirección General de Estadística y Estudios
Ministerio de Fomento*

El Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo de 25 de mayo de 1998 estableció la obligatoriedad de todos los estados miembros de elaborar estadísticas comunitarias relativas a los transportes de mercancías por carretera realizados por vehículos matriculados en cada estado. La finalidad principal del reglamento, partiendo de la valoración de las carencias de las estadísticas existentes en aquel momento, cuyo contenido y metodología estaban regulados por la Directiva 78/546/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1978, era asegurar la disponibilidad de estadísticas comparables, fidedignas, sincronizadas, regulares y completas sobre el volumen y la evolución de los transportes de mercancías.

Para ello, desarrollaba un conjunto de normas comunes y obligatorias, para, entre otros objetivos, obtener información completa, tanto para los transportes de mercancías como para los recorridos de los vehículos, asegurar la descripción del origen y del destino regional de los transportes intracomunitarios, tanto nacionales como internacionales y permitir el análisis del grado de utilización de los vehículos que efectúan estos transportes. Se establecían también, en el propio reglamento y en reglamentos posteriores, las normas básicas de transmisión de resultados, de codificación y validación, las exigencias mínimas de precisión y los procedimientos de difusión de la información estadística facilitada por cada país.

En España se venía realizando ya una encuesta de transporte de mercancías por carretera con metodología y objetivos similares a los establecidos por el nuevo reglamento, pero fue necesario adaptarla, fundamentalmente en lo relativo a la transmisión de datos y a la incorporación de nuevas variables. Desde 1999 la metodología de la encuesta no ha variado en lo sustancial. La información se obtiene mediante una muestra aleatoria estratificada dirigida a los titulares de vehículos pesados, con carga útil superior a 3,5 toneladas y peso máximo autorizado superior a las 6 toneladas, utilizando como marco de selección el registro de la Dirección General de Transportes por Carretera de vehículos autorizados para realizar transporte de mercancías. El número total de vehículos de estas características es de unos 400.000.

Para la estratificación se utilizan las variables que, estando disponibles en el registro, tienen una incidencia mayor en la actividad del transporte. Hasta el año 2008 se utilizaban cuatro variables, cuyo cruce daba lugar a 12 estratos distintos. Para el año 2009 se ha eliminado como variable de estratificación el “ámbito de autorización”, dado que en la actualidad

casi todas las licencias son de ámbito nacional. Por tanto, a partir de dicho año se van a utilizar las siguientes tres variables de estratificación:

Tipo de vehículo: Camión (vehículo para el transporte de mercancías por carretera provisto de medio propio de propulsión mecánica) y cabeza tractora (Vehículo provisto de medio propio de propulsión mecánica que arrastra a un semirremolque). Estas últimas vienen a suponer el 45% del parque de vehículos pesados y transportan el 60% de las toneladas.

Tipo de servicio: Vehículos de transporte privado y vehículos de transporte público. Los primeros están autorizados, única y exclusivamente, para el transporte de sus propias mercancías sin pago por el servicio. Los segundos, aproximadamente dos tercios del total, están autorizados para el transporte por cuenta de otro a título oneroso, y su participación en las toneladas transportadas supera el 75%.

Capacidad de carga: Es el peso de las mercancías declarado admisible por la autoridad competente para ser cargado en el vehículo. Se utilizan tres grupos de capacidad de carga. Lógicamente, la participación en las toneladas transportadas aumenta con la capacidad de carga.

Las muestras se seleccionan de forma independiente para cada una de las semanas del año, a razón de 1.000 vehículos semanales. El número total de vehículos distintos encuestados en un año viene a estar en torno a los 51.300. En cada estrato se obtiene su muestra correspondiente por el método de selección sistemática 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.

Los datos que se solicitan al informante se refieren principalmente a la actividad realizada por el vehículo durante la

semana de referencia del cuestionario. 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.

Para el correcto desarrollo de la encuesta es esencial un intenso trabajo de localización de los informantes, a partir de la información que figura en el registro, asegurando que el cuestionario y el resto de la documentación (presentación de la encuesta, normas de cumplimentación, etc.) llegan a la dirección correcta. Paralelamente, se hace imprescindible también 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 variable básica de estudio es la “operación de transporte”, que se define como el desplazamiento de una única clase de mercancía, desde un lugar de origen en donde se carga a uno de destino, en el que se descarga

Si bien la Encuesta está incluida en el Plan Estadístico Nacional y es por tanto de cumplimentación obligatoria, la práctica seguida es conseguir siempre la colaboración voluntaria del informante, única garantía de que facilite información de calidad. Durante los últimos años la tasa de respuesta ha sido siempre superior al 70%, cifra que consideramos muy positiva. La imposibilidad de contactar con el informante es la causa principal de ausencia de la información, mientras que las negativas a colaborar se sitúan en torno al 5% de la muestra, lo que da idea del alto grado de colaboración de los informantes.

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.

La variable básica de estudio es la “operación de transporte”, que se define como el desplazamiento de una única clase de mercancía, desde un lugar de origen en donde se carga a

uno de destino, en el que se descarga. También se incluyen las denominadas “operaciones en vacío”, es decir, los desplazamientos realizados sin mercancías. El tratamiento es idéntico para cualquier tipo de operación, independientemente de su carácter urbano o interurbano, nacional o internacional. Durante el año 2007 se describieron unas 625.000 operaciones de transporte, de las que aproximadamente el 33% fueron intramunicipales (con origen y destino en el mismo municipio), el 55% entre municipios de la misma comunidad, el 10% entre comunidades autónomas distintas y sólo un 2% con desplazamientos internacionales.

A partir del conjunto de operaciones de transporte realizadas por el vehículo es posible construir el recorrido completo realizado por el mismo, establecer los flujos de mercancías, medir el nivel de actividad del sector y evaluar el grado de ocupación de los vehículos. Adicionalmente, y aunque, como se ha dicho, el objetivo principal de la encuesta es el medir el volumen del transporte y sus flujos, se obtiene además 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.

A pesar de la aparente sencillez de la noción de operación de transporte, es en la práctica, y por diversos motivos, 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 para la obtención de los recorridos. En el mismo sentido, la correcta identificación de la clase de mercancía transportada, su peso, su volumen y su acondicionamiento requieren un exhaustivo proceso de control por parte de los agentes entrevistadores. Prueba de ello es que en el proceso informático de depuración de la información se han definido cerca de 400 controles de validación, aplicables a cada uno de los vehículos y operaciones descritas en la encuesta.

La información finalmente obtenida, una vez validada y elevada, se difunde en publicaciones periódicas del Ministerio de Fomento: el Boletín Estadístico, con series trimestrales, el Anuario Estadístico y en una publicación monográfica específica, de periodicidad anual, en la que se incluye una descripción de la metodología utilizada, unos breves comentarios acompañados de gráficos y mapas, y un extenso conjunto de tablas estadísticas que proporcionan una amplia información de la actividad del transporte de mercancías por carretera. También se atienden, de forma gratuita, numerosas peticiones de los usuarios interesados en la información que se recoge en la Encuesta.

Para saber más...

– Ministerio de Fomento: www.fomento.es