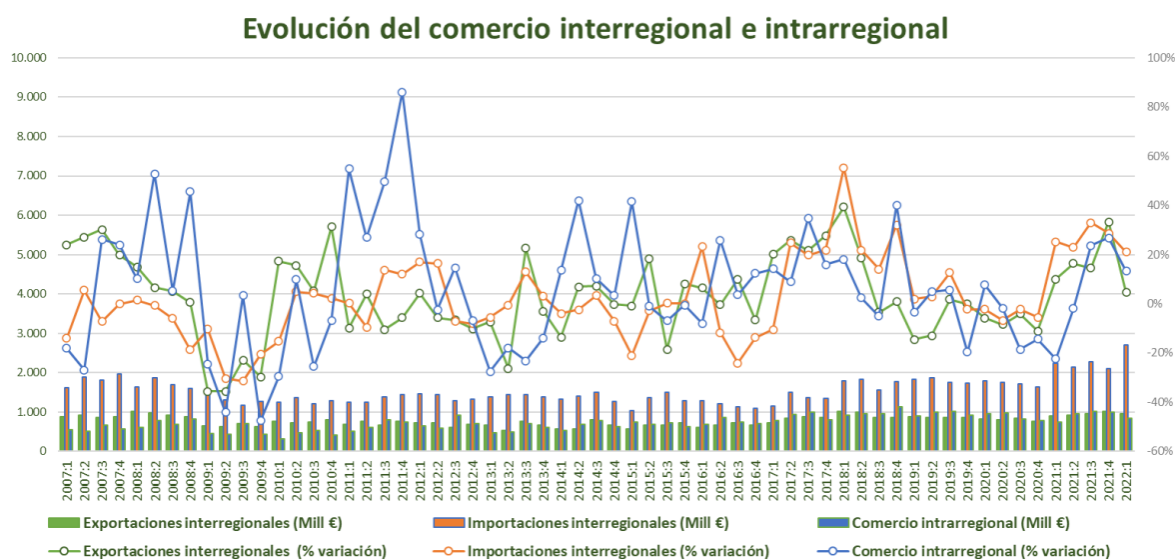


ESTUDIO DE APROXIMACIÓN AL VOLUMEN Y CÁLCULOS ESTIMATIVOS EN LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA INTERREGIONAL DE EXTREMADURA

Datos referente a 2020



ÍNDICE

I.- NOTAS METODOLÓGICAS	6
II.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN EN LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS	9
2.1.- CUADRO DEL VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE TODAS LAS PROVINCIAS.....	11
2.1.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE LAS PROVINCIAS DE ANDALUCÍA.....	11
2.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE ANDALUCÍA	13
2.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE LAS PROVINCIAS DE CASTILLA LA MANCHA	14
2.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE CASTILLA LA MANCHA.....	16
2.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE LAS PROVINCIAS DE CASTILLA Y LEÓN	17
2.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE CASTILLA Y LEÓN.....	19
2.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE MADRID	20
2.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE MADRID	20
III.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....	22
3.1.- CUADRO DEL VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A TODAS LAS PROVINCIAS.....	24
3.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A ANDALUCÍA.....	24
3.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A ANDALUCÍA	26
3.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A MADRID.	27
3.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A MADRID.....	28
3.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A CASTILLA Y LEÓN	29
3.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A CASTILLA Y LEÓN.....	30
3.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A CASTILLA LA MANCHA.	31

3.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A CASTILLA LA MANCHA.....	32
IV.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....	33
4.1.- CUADRO DEL VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A BADAJOZ DESDE TODAS LAS PROVINCIAS.....	35
4.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE ANDALUCÍA.....	36
4.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE ANDALUCÍA.....	37
4.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE CASTILLA LA MANCHA.....	38
4.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE CASTILLA LA MANCHA.....	40
4.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE CASTILLA Y LEÓN.....	41
4.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE CASTILLA Y LEÓN.....	42
4.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE MADRID.....	43
4.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE MADRID.....	44
V.- VOLUMENES Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....	45
5.1.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A TODAS LAS PROVINCIAS.....	47
5.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A ANDALUCÍA.....	48
5.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A ANDALUCÍA.....	49
5.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A CASTILLA LA MANCHA.....	51
5.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A CASTILLA LA MANCHA.....	52
5.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A CASTILLA Y LEÓN.....	53
5.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A CASTILLA Y LEÓN.....	55
5.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A MADRID.....	56



5.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A MADRID.....	57
VI.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....	58
6.1.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE TODAS LAS PROVINCIAS	61
6.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE ANDALUCÍA.....	61
6.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE ANDALUCÍA.....	63
6.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE CASTILLA LA MANCHA.....	64
6.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE CASTILLA LA MANCHA.....	65
6.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE CASTILLA Y LEÓN.....	66
6.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE CASTILLA Y LEÓN.....	67
6.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE MADRID.....	69
6.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE MADRID.....	69
VII.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....	71
7.1.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A TODAS LAS PROVINCIAS.....	74
7.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A CASTILLA LA MANCHA.....	75
7.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A CASTILLA LA MANCHA.....	75
7.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A LA COMUNIDAD DE MADRID.....	76
7.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A MADRID.....	77
7.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A CASTILLA Y LEÓN.....	78
7.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A CASTILLA Y LEÓN.....	80
7.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A ANDALUCÍA.....	81



7.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A ANDALUCÍA.....	83
VIII.- TABLAS RESUMEN DE LA APROXIMACIÓN AL VOLUMEN DEL COMERCIO INTERREGIONAL SIN EL COMERCIO INTRARREGIONAL DE EXTREMADURA Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES	85
8.1.- NOTA ACLARATORIAS	86
8.2.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A LAS CUATRO COMUNIDADES CON MAYOR VOLUMEN	87
8.3.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A ANDALUCÍA PRINCIPALES PROVINCIAS Y RAMAS	87
8.4.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A CASTILLA LA MANCHA PRINCIPALES PROVINCIAS Y RAMAS.....	87
8.5.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A CASTILLA Y LEÓN PRINCIPALES PROVINCIAS Y RAMAS.....	88
8.6.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A MADRID Y RAMAS.....	88



I.- NOTAS METODOLÓGICAS

El presente documento, de elaboración propia, está basado en una exploración de la Base de Datos C-Intereg y del Instituto de Estadística de Extremadura. La metodología utilizada para la estimación de los flujos interregionales de bienes se apoya fundamentalmente sobre la utilización de las estadísticas de flujos de mercancías según los distintos modos de transporte. Posteriormente, los flujos físicos de mercancías son traducidos a unidades monetarias mediante la estimación de precios de exportación interregional específicos para el año 2020, por comunidades autónomas, provincias, y tipo de producto, así como se ha utilizado la estandarización de camiones de 25 toneladas netas para el cálculo de los volúmenes de los propios. Y para la unidad ferroviaria se ha tomado trenes de 1.100 Tn netas de arrastre, teniendo en cuenta el calendario de *días hábiles* del mismo año para el cálculo captable por día. Además, se ha tenido como referencia para la captabilidad en el modo de transporte ferroviario, con el mismo calendario laboral y mismo año, el *Informe Anual del Sector Ferroviario*, realizado por la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia - CNMC-**, donde se establece que la media nacional de la utilización del modo ferroviario es del **3,6% de las t.km netas**.

Adicionalmente se aplican diversos procesos de depuración y armonización que permiten eliminar flujos internacionales en tránsito y alcanzar la coherencia final del comercio regional y sectorial con las cifras de producción y comercio de otras estadísticas oficiales.

En la dirección de internet www.c-intereg.es se encontrará una amplia explicación de la metodología utilizada. A continuación se ofrecen unas notas metodológicas importantes para la correcta interpretación de los datos de comercio.

- 1) Los datos sobre comercio interregional de bienes en unidades monetarias (€) y toneladas no son plenamente comparables entre sí, dado que mientras que los flujos en valor se ajustan a otras fuentes oficiales sobre producción, los de volumen se quedan sin ajustar.

Como consecuencia, no es correcto calcular precios implícitos de importación y exportación mediante la división de los datos de valor y volumen. Esperamos ofrecer en el futuro datos que permitan realizar este tipo de análisis.

- 2 La interpretación del dato provincial debe ser realizada siempre con mayores cautelas que en el caso autonómico. Esta cautela se deriva de la menor calidad estadística de varias de las fuentes utilizadas cuando se trabaja a nivel provincial y con una amplia desagregación sectorial.
- 3 Los datos de 2020 tienen carácter de avance, aunque su conversión a definitivo, como se ha comprobado en informes de fechas anteriores, no distorsiona las conclusiones perseguidas.
- 4 La interpretación de los saldos interregionales debe realizarse con prudencia:
 - a. Por un lado, debe tenerse en cuenta que la información ofrecida en este momento por la base de datos C-interreg sólo contiene flujos de mercancías. En ese sentido los saldos interregionales excluyen los intercambios correspondientes al sector de construcción y servicios. Este hecho, debe ser tenido en cuenta al valorar el saldo interregional de todas las comunidades y provincias, y especialmente las de aquellas que estén fuertemente especializadas en actividades del sector terciario.
 - b. Así mismo, dentro de los flujos de bienes se incluyen flujos de muy difícil valoración como los correspondientes a las ramas energéticas. Por ejemplo, en relación a la *Rama de Producción y Distribución de la Energía Eléctrica, Gas y Agua*, por coherencia con el principio de territorialidad, se ha considerado que todo

flujo de electricidad entre comunidades constituye una exportación interregional. Para ello se ha tenido en cuenta los flujos reales de energía según el diseño de la red nacional de abastecimiento. Aunque esta decisión es coherente con el resto de la metodología, su interpretación en clave de saldo interregional puede ser discutible.

Glosario y claves interpretativas:

- *Camiones-año*: división del total de las toneladas entre 25 Tn.
- *Camiones-día*: división del total de camiones-año entre 253 días hábiles.
- *Trenes-año*: división del total de las camiones-año entre 44 UTIs -25 Tn ud-
- *Trenes-días*: división del total de las trenes-año entre 253 días hábiles.
- *Trenes captables-año*: Trenes-años * 3,6 –cuota modal por ferrocarril t.km netas según el CNMC-.
- *Camiones acarreo captables-año*: Trenes captables-años * 44 UTIs -25 Tn ud-.
- *Trenes captables-día*: Trenes captables-año entre 253 días hábiles.
- *Camiones acarreo captables-día*: Trenes captables-día * 44 UTIs -25 Tn ud-.
- *Exportación interregional*: flujos de mercancías con origen en una comunidad autónoma (o provincias) diferente a la de destino.
- *Importación interregional*: flujos de mercancías con destino en una comunidad autónoma (o provincias) diferente a la de origen.
- *Comercio intrarregional*: flujos de mercancías con origen y destino en la misma comunidad autónoma (o en la misma provincia).
- *Comercio nacional*: suma del comercio interregional más el comercio intrarregional de todas las comunidades autónomas (o provincias).

II.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN EN LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
ANDALUCÍA	3.496,11	29,33%	ANDALUCÍA	3.485.270,00	16,39%	139.410,80	551,03	3.168,43	12,52	114,06	5.018,79	0,45	19,84
ARAGÓN	0	0,00%	ARAGÓN	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
ASTURIAS	12,32	0,10%	ASTURIAS	10.500,00	0,05%	420,00	1,66	9,55	0,04	0,34	15,12	0,00	0,06
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	1,26	0,01%	CANARIAS	2.140,00	0,01%	85,60	0,34	1,95	0,01	0,07	3,08	0,00	0,01
CANTABRIA	0,5	0,00%	CANTABRIA	12.260,00	0,06%	490,40	1,94	11,15	0,04	0,40	17,65	0,00	0,07
CASTILLA Y LEÓN	1.226,47	10,29%	CASTILLA Y LEÓN	1.296.520,00	6,10%	51.860,80	204,98	1.178,65	4,66	42,43	1.866,99	0,17	7,38
CASTILLA-LA MANCHA	1.057,07	8,87%	CASTILLA-LA MANCHA	1.593.060,00	7,49%	63.722,40	251,87	1.448,24	5,72	52,14	2.294,01	0,21	9,07
CATALUÑA	291,51	2,45%	CATALUÑA	253.540,00	1,19%	10.141,60	40,09	230,49	0,91	8,30	365,10	0,03	1,44
COMUNIDAD VALENCIANA	130,19	1,09%	COMUNIDAD VALENCIANA	232.800,00	1,10%	9.312,00	36,81	211,64	0,84	7,62	335,23	0,03	1,33
EXTREMADURA	4.488,66	37,65%	EXTREMADURA	13.173.550,00	61,97%	526.942,00	2.082,77	11.975,95	47,34	431,13	18.969,91	1,70	74,98
GALICIA	66,33	0,56%	GALICIA	140.570,00	0,66%	5.622,80	22,22	127,79	0,51	4,60	202,42	0,02	0,80
COMUNIDAD DE MADRID	683,92	5,74%	COMUNIDAD DE MADRID	705.130,00	3,32%	28.205,20	111,48	641,03	2,53	23,06	1.015,39	0,09	4,01
REGIÓN DE MURCIA	142,07	1,19%	REGIÓN DE MURCIA	82.550,00	0,39%	3.302,00	13,05	75,05	0,30	2,70	118,87	0,01	0,47
NAVARRA	210,76	1,77%	NAVARRA	105.870,00	0,50%	4.234,80	16,74	96,25	0,38	3,46	152,45	0,01	0,60
PAÍS VASCO	96,35	0,81%	PAÍS VASCO	128.460,00	0,60%	5.138,40	20,31	116,78	0,46	4,20	184,98	0,02	0,73
LA RIOJA	16,99	0,14%	LA RIOJA	36.690,00	0,17%	1.467,60	5,80	33,35	0,13	1,20	52,83	0,00	0,21
CEUTA Y MELILLA	0,06	0,00%	CEUTA Y MELILLA	20,00	0,00%	0,80	0,00	0,02	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00
TOTAL	11.920,56	100,00%	TOTAL	21.258.920,00	100,00%	850.356,80	3.361,09	19.326,29	76,39	695,75	30.612,84	2,75	121,00

La **Comunidad Autónoma de Extremadura**, durante el año **2020**, sumando el comercio *intra e interregional*, desarrolló un volumen de **compra** por valor de más de **11,9 Mil M€**. Este volumen se refleja en un movimiento de mercancías que supera los **21,2 M de toneladas**, y que para los cuales supone el desarrollo de la movilidad de **850 Mil camiones/año**, lo que se transforma en un movimiento por el territorio regional de **3,3 Mil camiones/día**. Al bascular todo el modo de transporte, como podemos ver, al modo de transporte por ferrocarril, la comunidad dispone de la capacidad para componer **19,3 Mil trenes/año**, lo que se transforma en un total de **76,3 trenes/día**.

Tomando como referencia el estudio realizado por el **CNMC –Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia–**, para este año en trato, sobre el **porcentaje** de mercancías según modos de transporte, apunta que el movimiento **por ferrocarril t.km netas es del 3,6%**, por lo que se puede extraer que la **capacidad captable** es de **695,7 trenes**, necesitando de un **acarreo** para la propia, desde las *platas a las terminales ferroviarias y viceversa*, de algo más de **30,6 Mil camiones/año**. Y que al tomar como referencia los **días hábiles del año 2020**, nos encontramos que Extremadura, incluyéndose a esta, posee una **capacidad captable** de **2,7 trenes/día**, los cuales precisan poner en circulación **121,0 camiones/día para acarreo**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	11.920,56	100,00%	TOTAL	21.258.920,00	100,00%	850.356,80	3.361,09	19.326,29	76,39	695,75	30.612,84	2,75	121,00
ANDALUCÍA	3.496,11	29,33%	ANDALUCÍA	3.485.270,00	16,39%	139.410,80	551,03	3.168,43	12,52	114,06	5.018,79	0,45	19,84
CASTILLA-LA MANCHA	1.057,07	8,87%	CASTILLA-LA MANCHA	1.593.060,00	7,49%	63.722,40	251,87	1.448,24	5,72	52,14	2.294,01	0,21	9,07
CASTILLA Y LEÓN	1.226,47	10,29%	CASTILLA Y LEÓN	1.296.520,00	6,10%	51.860,80	204,98	1.178,65	4,66	42,43	1.866,99	0,17	7,38
COMUNIDAD DE MADRID	683,82	5,74%	COMUNIDAD DE MADRID	705.130,00	3,32%	28.205,20	111,48	641,03	2,53	23,08	1.015,39	0,09	4,01
TOTAL SELECCIÓN	6.463,57	54,23%	TOTAL	7.079.980,00	33,30%	283.199,20	1.119,36	6.436,35	25,44	231,71	10.195,17	0,92	40,30

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
EXTREMADURA	4.488,66	37,65%	EXTREMADURA	13.173.550,00	61,97%	526.942,00	2.082,77	11.975,95	47,34	431,13	18.969,91	1,70	74,98

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
EXTREMADURA	4.719,69	38,93%	EXTREMADURA	11.429.580,00	59,18%	457.183,20	1.836,08	10.390,53	41,73	187,03	8.229,30	0,75	33,05
TOTAL SELECCIÓN + EXTREMADURA	10.952,23	92%	TOTAL SELECCIÓN + EXTREMADURA	20.253.530,00	95%	810.141,20	3.202,14	18.412,30	72,78	662,84	29.165,08	2,62	115,28

Adentrándonos más en el análisis y pormenorizando los macrodatos, las **cuatro regiones que mayor volumen concentran** en el origen de la mercancía para Extremadura destacan **Andalucía, Castilla La Mancha, Castilla y León y Madrid**, la suma de estas suponen el **54,2%** total del volumen de **facturación**, superando los **6,4 Mil M€**. Siendo el volumen de **toneladas** del **33,3%**, lo que equivale a más de **7,0 M**. A tener en cuenta que si, a estas, **les sumamos** la que la comunidad extremeña **compra dentro de su propio territorio**, el volumen asciende al **92,0%**, siendo más de **10,9 Mil M€**, y del **95,0%** en cuanto al volumen de **toneladas**, lo que equivale a más de **20,2 M**.

En el análisis por comunidades autónomas, como podemos comprobar, destaca en primer lugar **Andalucía** con el **29,3%**, lo que supone una **facturación** de más de **3,4 Mil M€**. Reduciéndose el porcentaje en la vertiente de la mercancía al **16,3%**, algo más de **3,4 M de toneladas**. Lo que se transforma en un potencial de **3,1 Mil trenes**, promoviendo la **captabilidad**, tomando como referencia el informe de **CNMC**, de **114,0 trenes/año** y un desarrollo de movilidad del **acarreo** de algo más de **5,0 Mil camiones**. Convirtiéndose en un potencial neto diario de **0,4 trenes captables/día**, superando ligeramente los **19,8 unidades de acarreo**.

Lugares de origen	M€	%	Lugares de origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL			TOTAL										
ANDALUCÍA	3.496,11	29,33%	ANDALUCÍA	3.485.270,00	16,39%	139.410,80	551,03	3.168,43	12,52	114,06	5.018,79	0,45	19,84
Sevilla	873,66	24,99	Sevilla	1.627.200,00	46,69	65.088,00	257,26	1.479,27	5,85	53,25	2.343,17	0,21	9,26
Huelva	1428,88	40,87	Huelva	570.770,00	16,38	22.830,80	90,24	518,88	2,05	18,68	821,91	0,07	3,25
Cádiz	690,64	19,75	Cádiz	519.370,00	14,90	20.774,80	82,11	472,15	1,87	17,00	747,89	0,07	2,96
TOTAL Selección	2.993,18	85,61	TOTAL Selección	2.717.340,00	77,97	108.693,60	429,62	2.470,31	9,76	88,93	3.912,97	0,35	15,47

En **primer lugar**, tomando como referencia el montante de mercancías, encontramos la provincia de **Sevilla**, esta copa el **24,9%** del volumen de la **facturación**, superando los **873,6 M€**. Desarrollando una representatividad mucho más elevada en su nivel de **toneladas**, siendo de más del **46,6%** de la propia, por encima de los **1,6 M**. Lo que equivale a una capacidad de **5,8 trenes diarios**, siendo susceptible de **captación 0,21 trenes/día**, con **9,2 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** nos encontramos con la de **Huelva** con el **40,8%** del volumen de **facturación**, algo más de **1,4 Mil M€**. Reduciéndose el porcentaje en el caso de las **toneladas** al **16,3%**, lo que supone algo más de **570,0 Mil** de las propias. Permitiendo más de **2,0 trenes al día**, lo que se transforma en una **capacidad captable de 0,07 trenes/día**, imponiendo un movimiento de **acarreo** superior a las **3,2 unidades**.

Y el **último lugar** de esta selección provincial lo encontramos en **Cádiz** con el **19,7%** del volumen de **facturación**, con **690,6 M€**. Disminuyendo la presencia porcentual en el volumen de mercancías, llegando hasta **14,9%**, superando las **519,3 Mil toneladas**. Permitiendo con esto una capacidad compositiva férrea de **1,8 trenes/día**, y que **tomando el informe de CNMC** desarrolla una captabilidad de **0,07 trenes/día** y un volumen de camiones de **acarreo** por encima de **2,9 unidades**.

2.2- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE ANDALUCÍA

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	173,38	4,96%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	448.890,00	12,88%	17.955,60	70,97	408,08	1,61	14,69	646,40	0,06	2,55
CA,CB, DF-L extractivas, coquearías, refino y combustibles nucleares	1.310,38	37,48%	CA,CB, DF-L extractivas, coquearías, refino y combustibles nucleares	337.050,00	9,67%	13.482,00	53,29	306,41	1,21	11,03	485,35	0,04	1,92
DA - Industria Agroalimentaria	707,45	20,24%	DA - Industria Agroalimentaria	1.133.750,00	32,53%	45.350,00	179,25	1.030,68	4,07	37,10	1.632,60	0,15	6,45
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	62,66	1,79%	DD - Industria de la madera y el corcho	54.120,00	1,55%	2.164,80	8,56	49,20	0,19	1,77	77,93	0,01	0,31
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	2,58	0,07%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	7.970,00	0,23%	318,80	1,26	7,25	0,03	0,26	11,48	0,00	0,05
DG - Industria Química	331,12	9,47%	DG - Industria Química	337.850,00	9,69%	13.514,00	53,42	307,14	1,21	11,06	486,50	0,04	1,92
DH - Industria del caucho y materias plásticas	65,21	1,87%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	156.030,00	4,48%	6.241,20	24,67	141,85	0,56	5,11	224,68	0,02	0,89
DI - Industria de productos minerales no metálicos	70,9	2,03%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	277.820,00	7,97%	11.112,80	43,92	252,56	1,00	9,09	400,06	0,04	1,58
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	665,7	19,04%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	649.630,00	18,64%	25.985,20	102,71	590,57	2,33	21,26	935,47	0,08	3,70
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	48,67	1,39%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	17.430,00	0,50%	697,20	2,76	15,85	0,06	0,57	25,10	0,00	0,10
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	8,98	0,26%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	30.320,00	0,87%	1.212,80	4,79	27,56	0,11	0,99	43,66	0,00	0,17
DM - Fabricación de material de transporte	40,12	1,15%	DM - Fabricación de material de transporte	30.030,00	0,86%	1.201,20	4,75	27,30	0,11	0,88	43,24	0,00	0,17
DN - Industrias diversas	8,98	0,26%	DN - Industrias diversas	4.390,00	0,13%	175,60	0,69	3,99	0,02	0,14	6,32	0,00	0,02
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	3.495,11	100,00%	Total Ramas	3.485.270,00	100,00%	139.410,80	551,03	3.168,43	12,52	114,06	5.010,79	0,45	19,84

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	3.495,11	100,00%	Total Ramas	3.485.270,00	100,00%	139.410,80	551,03	3.168,43	12,52	114,06	5.010,79	0,45	19,84
DA - Industria Agroalimentaria	707,45	20,24%	DA - Industria Agroalimentaria	1.133.750,00	32,53%	45.350,00	179,25	1.030,68	4,07	37,10	1.632,60	0,15	6,45
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	665,7	19,04%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	649.630,00	18,64%	25.985,20	102,71	590,57	2,33	21,26	935,47	0,08	3,70
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	173,38	4,96%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	448.890,00	12,88%	17.955,60	70,97	408,08	1,61	14,69	646,40	0,06	2,55
DG - Industria Química	331,12	9,47%	DG - Industria Química	337.850,00	9,69%	13.514,00	53,42	307,14	1,21	11,06	486,50	0,04	1,92
Total Ramas Selección	1.877,65	53,71%	Total Ramas Selección	2.570.120,00	73,74%	102.804,80	406,34	2.336,47	9,24	84,11	3.700,97	0,33	14,63

En cuanto a las diferentes **Ramas** de las mercancías, se han seleccionado **las cuatro primeras** y, como podemos comprobar, **copan el 53,7%** del volumen de **facturación**, lo que equivale a más de **1,8 Mil M€**. Elevando su representación, en la vertiente de las **toneladas**, a algo más de **73,7%**, superando más de **2,5 M** de las propias. Lo que se transforma en **9,2 trenes/día**, permitiendo una captabilidad de **0,3 trenes/día**, con una vinculación a **14,6 camiones de acarreo**.

Por Ramas, destaca en **primer lugar** la **Industria Agroalimentaria** con el **20,2%**, lo que supone más de **707,0 M€**, siendo la representación porcentual en el volumen de **toneladas** algo mayor al **32,5%**, superando **1,1 M**. Lo que supone **4,0 trenes/día**, con una **captabilidad** de **0,15 trenes diario**, necesitando un total de **6,4 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** nos encontramos con la **Metalurgia y Fabricación de Productos Metálicos** con el **19,0%**, lo que supone **665,7 M€**. Arrojando un porcentaje ligeramente menor en el volumen de **toneladas** al compararla con el de la propia facturación, alcanzando el **18,6%**, lo que le permite superar las **649,6 Mil**. Transformándose en una capacidad para componer **2,3 trenes al día**, llegando a poder **captar 0,08 y 3,7 camiones de acarreo diario**.

En **tercer lugar** la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con el **4,9%** de la facturación, superando los **173,3 M€**. Desarrollando un alto porcentaje en cuanto al volumen de **toneladas** con el **12,8%**, algo más de **448 Mil**. Lo que se transforma en un potencial de **1,6 trenes/día**, procurando **0,06 trenes captables/día**, con algo más de **2,5 unidades de acarreo**.

Y en el **último lugar** de esta selección nos encontramos con la **Industria Química** con el **9,4%**, superando los **331,1 M€**. Copando un volumen de **toneladas** del **9,6%**, con más de **337,8 Mil**, lo que permite tener un potencial de **1,2 trenes al día**, estableciéndose **0,04 composiciones férreas captables/día** y más de **1,9 camiones de acarreo**.

2.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE LAS PROVINCIAS DE CASTILLA LA MANCHA

Lugares de origen	M€	%	Lugares de origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
CASTILLA-LA MANCHA	1.057,07	8,87%	CASTILLA-LA MANCHA	1.593.060,00	7,49%	63.722,40	251,87	1.448,24	5,72	52,14	2.294,01	0,21	9,07
Albacete	28,55	2,70	Albacete	42.520,00	2,67	1.700,80	6,72	38,65	0,15	1,33	61,23	0,01	0,24
Ciudad Real	907,68	76,41	Ciudad Real	493.520,00	30,98	19.740,80	78,03	448,65	1,77	16,15	710,67	0,06	2,81
Cuenca	5,57	0,53	Cuenca	75.050,00	4,71	3.002,00	11,87	68,23	0,27	2,46	108,07	0,01	0,43
Guadalajara	38,96	3,69	Guadalajara	190.000,00	11,93	7.600,00	30,04	172,73	0,68	6,22	273,60	0,02	1,08
Toledo	176,30	16,68	Toledo	791.960,00	49,71	31.678,40	125,21	719,96	2,85	25,92	1.140,42	0,10	4,51

Castilla la Mancha ocupa la **segunda posición** en el montante de las toneladas, representando el **8,8%** del volumen económico de dichos mercados, **superando los 1,0 Mil M€**. En cuanto a las **toneladas** alcanza el **7,4%**, superando **1,5 M**. Lo que permite una capacidad compositiva férrea de **5,7 trenes/día**, suponiendo una captación de **0,2 trenes** y de **9,0 camiones de acarreo**.

Lugares de origen	M€	%	Lugares de origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL CASTILLA-LA MANCHA	1.057,07	8,87%	TOTAL CASTILLA-LA MANCHA	1.593.060,00	7,49%	63.722,40	251,87	1.448,24	5,72	52,14	2.294,01	0,21	9,07
Toledo	176,30	16,68	Toledo	791.960,00	49,71	31.678,40	125,21	719,96	2,85	25,92	1.140,42	0,10	4,51
Ciudad Real	907,68	76,41	Ciudad Real	493.520,00	30,98	19.740,80	78,03	448,65	1,77	16,15	710,67	0,06	2,81
TOTAL Selección	983,98	93,09	TOTAL Selección	1.285.480,00	80,69	51.419,20	203,24	1.168,62	4,62	42,07	1.851,09	0,17	7,32

Para el análisis **por provincias** se han seleccionado las **dos primeras**. Lo que supone el **93,0%** en cuanto a nivel de **facturación** de dicha comunidad, superando los **983,9 M€**. Siendo el **80,6%** el **volumen de la mercancía**, lo que hace que supere los **1,2 M** de

toneladas. Permitiendo poder desarrollar **4,6 trenes al día**, por lo que llega a alcanzar un volumen de **0,17 trenes captables** y de **7,3 unidades de acarreo**.

En cuanto a las provincias destaca la de **Toledo** con el **16,6%** de la **facturación**, superando los **176,3 M€**. Aportando una presencia porcentual, en cuanto al volumen de **toneladas**, muy superior a la otorgada en su representación económica con el **49,7%**, lo que hace superar las **791 Mil toneladas**. Posibilitando un desarrollo de **2,8 trenes/día**, y una captación de **0,1 trenes** y de **4,5 camiones** para el **acarreo** de la propia.

El **segundo lugar**, en cuanto al **volumen de mercancías**, lo ocupa la provincia de **Ciudad Real**, esta supone el **30,9%**, un total de más de **493,5 Mil toneladas**, desarrollando una capacidad de **1,7 trenes/día**, lo que otorga una captación de **0,06 trenes**, con **2,8 unidades de acarreo**. Como podemos comprobar, si tomamos como referencia la **facturación**, esta ocuparía la primera posición con un volumen de la propia del **76,4%**, superando los **807,6 M€**, atisbándose el alto valor añadido de la propia en esta provincia.



2.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE CASTILLA LA MANCHA

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	105,14	9,85%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	411.470,00	25,83%	16.458,80	65,05	374,06	1,48	13,47	592,52	0,05	2,34
CACB, DF-I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	681,81	64,50%	CACB, DF-I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	389.240,00	24,43%	15.569,60	61,54	353,85	1,40	12,74	560,51	0,05	2,22
DA - Industria Agroalimentaria	85,1	8,05%	DA - Industria Agroalimentaria	423.940,00	26,61%	16.957,60	67,03	385,40	1,52	13,87	610,47	0,05	2,41
DB - Industria textil y de la confección	0,01	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	23,7	2,24%	DG - Industria Química	37.960,00	2,38%	1.518,40	6,00	34,51	0,14	1,24	54,66	0,00	0,22
DH - Industria del caucho y materias plásticas	4,52	0,43%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	9.680,00	0,61%	387,20	1,53	8,80	0,03	0,32	13,94	0,00	0,06
DI - Industria de productos minerales no metálicos	28,93	2,74%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	198.500,00	12,46%	7.940,00	31,38	180,45	0,71	6,50	285,84	0,03	1,13
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	48,43	4,58%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	64.950,00	4,08%	2.598,00	10,27	59,05	0,23	2,13	93,53	0,01	0,37
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	15,26	1,44%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	6.220,00	0,39%	248,80	0,98	5,65	0,02	0,20	8,96	0,00	0,04
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	28,69	2,71%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	7.800,00	0,49%	312,00	1,23	7,09	0,03	0,26	11,23	0,00	0,04
DM - Fabricación de material de transporte	34,91	3,30%	DM - Fabricación de material de transporte	32.980,00	2,07%	1.319,20	5,21	29,98	0,12	1,08	47,49	0,00	0,19
DN - Industrias diversas	0,59	0,06%	DN - Industrias diversas	10.320,00	0,65%	412,80	1,63	9,38	0,04	0,34	14,86	0,00	0,06
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	1.057,07	100,00%	Total Ramas	1.593.060,00	100,00%	63.722,40	251,87	1.448,24	5,72	52,14	2.294,01	0,21	9,07

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	1.057,07	100,00%	Total Ramas	1.593.060,00	100,00%	63.722,40	251,87	1.448,24	5,72	52,14	2.294,01	0,21	9,07
DA - Industria Agroalimentaria	85,1	8,05%	DA - Industria Agroalimentaria	423.940,00	26,61%	16.957,60	67,03	385,40	1,52	13,87	610,47	0,05	2,41
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	105,14	9,85%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	411.470,00	25,83%	16.458,80	65,05	374,06	1,48	13,47	592,52	0,05	2,34
CACB, DF-I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	681,81	64,50%	CACB, DF-I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	389.240,00	24,43%	15.569,60	61,54	353,85	1,40	12,74	560,51	0,05	2,22
DI - Industria de productos minerales no metálicos	28,93	2,74%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	198.500,00	12,46%	7.940,00	31,38	180,45	0,71	6,50	285,84	0,03	1,13
Total Ramas Selección	900,98	85,24%	Total Ramas Selección	1.423.150,00	89,33%	56.926,00	225,00	1.293,77	5,11	46,58	2.049,34	0,18	8,10

Por **Ramas**, se han seleccionado las **cuatro más representativas**, lo que les lleva a arrojar un montante del **85,2%** en el volumen de **facturación**, superando los **900,9 M€**. Siendo para el de las **toneladas** el **89,3%**, lo que supone más de **1,4 M** de las propias, provocando un desarrollo compositivo de más de **5,1 trenes/día**, llegando a poder captar **0,1 trenes y 8,1 unidades de acarreo**.

En **primer lugar** se registra la de la **Industria Agroalimentaria**, con una **facturación** del **8,0%**, superando los **85,1 M€**. Pero como podemos comprobar no hay una correlación de homogeneidad con respecto al porcentaje en el volumen de mercancías, alcanzando este el **26,6% de las toneladas**, superando las **423,9 Mil**, por lo que se puede atisbar el escaso

valor añadido que desarrolla esta. Propiciando un potencial compositivo de **1,5 trenes/día**, con una captabilidad de **0,05 trenes y 2,4 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar**, con el **9,9%** del **volumen económico**, la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con un peso en la **facturación** superior a los **105,1 M€**. Representando, en cuanto a las **toneladas**, el **25,8%**, superando las **411,4 Mil**, lo que se transforma en una capacidad compositiva férrea de más de **1,4 trenes/día**, siendo la captabilidad de **0,05 trenes**, con un acarreo de **2,3 camiones**.

La **Industrias Extractivas, Coquerías, Refino y Combustible Nuclear** representa el **64,5%** de la **facturación** con **681,8 M€**. En cuanto al volumen de mercancías alcanza el **24,4%**, algo más de **389,2 Mil Tn**, lo que se transforma en la posibilidad para componer **1,4 trenes/día**, transformándose en una captabilidad de **0,05 trenes**, con la necesidad de **2,2 camiones de acarreo**. Lo que nos da a entender el alto valor añadido de la propia.

Y en el **último lugar** la **Industria de Productos Minerales no Metálicos**, esta supone el **2,7%** del volumen de **facturación**, superando los **28,9 M€**. En cuanto a las **toneladas**, la representación es muy baja, muy alejada de las anteriores, siendo algo más de **198,5 Mil**, lo que supone un escaso **12,4%**. Arrojo un pingüe desarrollo en las **composiciones férreas diarias** con tan sólo **0,7**, lo que le procura una captación de **0,03 trenes**, y supone un acarreo de **1,1 camiones**.

2.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE LAS PROVINCIAS DE CASTILLA Y LEÓN

Lugares de origen	M€	%	Lugares de origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
CASTILLA Y LEÓN	1226,47	10,29%	CASTILLA Y LEÓN	1.296.520,00	6,10%	51.860,80	204,98	1.178,65	4,66	42,43	1.866,99	0,17	7,38
Ávila	87,53	7,14	Ávila	113.430,00	8,75	4.537,20	17,93	103,12	0,41	3,71	103,34	0,01	0,85
Burgos	61,91	5,05	Burgos	116.540,00	8,99	4.661,60	19,43	105,35	0,42	3,61	167,82	0,02	0,66
León	122,93	10,02	León	68.100,00	5,25	2.724,00	10,77	61,91	0,24	2,23	98,06	0,01	0,39
Palencia	17,37	1,42	Palencia	74.860,00	5,77	2.994,40	11,84	68,05	0,27	2,45	107,80	0,01	0,43
Salamanca	608,95	49,65	Salamanca	473.920,00	36,55	18.956,80	74,93	430,84	1,70	15,51	682,44	0,06	2,70
Segovia	73,81	6,02	Segovia	101.030,00	7,79	4.041,20	15,97	91,85	0,36	3,31	145,48	0,01	0,58
Soria	20,01	1,63	Soria	36.070,00	2,78	1.442,80	5,70	32,79	0,13	1,18	51,94	0,00	0,21
Valladolid	202,90	16,54	Valladolid	208.840,00	16,11	8.353,60	33,02	189,85	0,75	6,83	300,73	0,03	1,19
Zamora	31,06	2,53	Zamora	103.730,00	8,00	4.149,20	16,40	94,30	0,37	3,39	149,37	0,01	0,59

Castilla y León en la **tercera posición** en cuanto a las comunidades de origen de la mercancía con destino Extremadura. Comunidad que representa el **10,2%** del volumen de la **facturación**, superando los **1,2 Mil M€**. La **mercancía**, por otra parte, con el **6,1%**, algo más de **1,2 M de toneladas**, registra un porcentaje inferior al que representa la facturación. En cuanto al desarrollo de **trenes/día** presenta un potencial para poder componer **4,6 unidades**, disponiendo de una captación de **0,1 trenes**, lo que le impone **7,3 camiones de acarreo**.

Lugares de origen	M€	%	Lugares de origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captables/día
TOTAL			TOTAL										
CASTILLA Y LEÓN	1.226,47	10,29%	CASTILLA Y LEÓN	1.296.520,00	6,10%	51.860,80	204,98	1.178,65	4,66	42,43	1.866,99	0,17	7,38
Salamanca	608,95	49,65	Salamanca	473.920,00	36,55	18.958,80	74,93	430,84	1,70	15,51	682,44	0,06	2,70
Valladolid	202,90	16,54	Valladolid	208.840,00	16,11	8.353,60	33,02	189,85	0,75	6,83	300,73	0,03	1,19
TOTAL Selección	811,85	66,19	TOTAL Selección	682.760,00	52,66	27.310,40	107,95	620,69	2,45	22,34	983,17	0,09	3,89

Para esta comunidad se han seleccionado **dos provincias**, las cuales suma más del **66,1%** del volumen económico, alcanzando los **811,8 M€**. Siendo el **52,6%** el montante de las toneladas, sobrepasando las **682,7 Mil**. Dando la posibilidad para la promoción de **2,4 composiciones ferroviarias al día**, por lo que puede llegar a **captar 0,09 trenes**, y disponer de **3,8 camiones de acarreo**.

En **primer lugar** destaca la de **Salamanca** con el **49,6%** de la facturación, **608,9 M€**. Disminuyendo porcentualmente la aportación de la mercancía, lo que nos da a entender que la propia desarrolla un alto valor añadido, copando el **36,5%**, lo que supone más de **473,9 Mil toneladas**. Permitiendo un potencial de composiciones **ferroviarias diarias** de **1,7 unidades**, con una captación de **0,06 trenes**, precisando para el desarrollo de las propias poder disponer de **2,7 camiones de acarreo**.

Valladolid ocupa la **segunda posición** con el **16,5%**, lo que supone un **volumen económico** de **202,9 M€**. En cuanto a las **toneladas**, la representación se mantiene en un porcentaje similar con el **16,1%**, sobrepasando las **208,8 Mil**. Por lo que tiene la posibilidad de un desarrollo **ferroviario** de más de **0,7 unidades/día**, lo que da lugar a una captación de **0,03 trenes**, necesitando **1,1 camiones de acarreo**.

2.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE CASTILLA Y LEÓN

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
AA,BB- Agricultura, silvicultura y pesca	163,23	13,31%	AA,BB- Agricultura, silvicultura y pesca	764.370,00	58,96%	30.574,80	120,85	694,88	2,75	25,02	1.100,69	0,10	4,35
CA, CB, DF- L extractivas, coque, refino y combustibles nucleares	423,24	34,51%	CA, CB, DF- L extractivas, coque, refino y combustibles nucleares	54.960,00	4,24%	2.198,40	8,69	49,96	0,20	1,80	79,14	0,01	0,31
DA - Industria Agroalimentaria	152,98	12,47%	DA - Industria Agroalimentaria	299.010,00	23,06%	11.960,40	47,27	271,83	1,07	9,79	430,57	0,04	1,70
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	10,95	0,89%	DD - Industria de la madera y el corcho	34.400,00	2,65%	1.376,00	5,44	31,27	0,12	1,13	49,54	0,00	0,20
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	5,55	0,45%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	15.180,00	1,17%	607,20	2,40	13,80	0,05	0,50	21,86	0,00	0,09
DG - Industria Química	1,45	0,12%	DG - Industria Química	16.280,00	1,26%	651,20	2,57	14,80	0,06	0,53	23,44	0,00	0,09
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	16,1	1,31%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	53.720,00	4,14%	2.148,80	8,49	48,84	0,19	1,76	77,36	0,01	0,31
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	41,84	3,41%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	40.230,00	3,10%	1.609,20	6,36	36,57	0,14	1,32	57,93	0,01	0,23
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	3,12	0,25%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	6.440,00	0,50%	257,60	1,02	5,85	0,02	0,21	9,27	0,00	0,04
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	14,92	1,22%	DM - Fabricación de material de transporte	11.920,00	0,92%	476,80	1,88	10,84	0,04	0,39	17,16	0,00	0,07
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	393,09	32,05%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	1.226,47	100,00%	Total Ramas	1.296.520,00	100,00%	51.860,80	204,98	1.178,65	4,66	42,43	1.866,99	0,17	7,38

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	1.226,47	100,00%	Total Ramas	1.296.520,00	100,00%	51.860,80	204,98	1.178,65	4,66	42,43	1.866,99	0,17	7,38
AA,BB- Agricultura, silvicultura y pesca	163,23	13,31%	AA,BB- Agricultura, silvicultura y pesca	764.370,00	58,96%	30.574,80	120,85	694,88	2,75	25,02	1.100,69	0,10	4,35
DA - Industria Agroalimentaria	152,98	12,47%	DA - Industria Agroalimentaria	299.010,00	23,06%	11.960,40	47,27	271,83	1,07	9,79	430,57	0,04	1,70
Total Ramas Selección	316,21	25,78%	Total Ramas Selección	1.063.380	82,02%	42.535,20	168,12	966,71	3,82	34,80	1.531,27	0,14	6,05

Como podemos comprobar, destacan **dos Ramas** principalmente, las cuales aportan el **25,7% del volumen de facturación**, superando los **316,2 M€**. Registrando un potencial porcentual mucho mayor en cuanto a las **toneladas**, llegando estas al **82,0%**, superando las **1,0 M**. Permiéndole alcanzar **3,8 composiciones férreas/día**, dando lugar a poder captar **0,1 trenes** y **6,0 composiciones de acarreo**.

En **primera posición** nos encontramos con la de **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, la cual representa el **13,3%** del potencial económico de esta comunidad, superando los **163,2 M€**. Copando un porcentaje, en cuanto al nivel de **toneladas**, muy superior con el **58,9%**, con **764,3 Mil** de las propias, lo que hace posible que esta pueda desarrollar **2,7 trenes/día**, dando un volumen de captación de **0,1 trenes**, por lo que precisa para satisfacerlos **4,3 camiones de acarreo diario**.

En la **segunda posición** nos encontramos con la **Industria Agroalimentaria**, con un volumen de **facturación** muy parecida a la anterior comentada, siendo del **12,4%**, lo que supone un montante de **152,9 M€**. En cuanto al porcentaje de las **toneladas**, registra, tan sólo, el **23,0%**, lo que proporciona un total de **299,0 Mil**. Posibilitando desarrollar **1,0 composiciones férreas/día**, con un captable de **0,04 trenes**, y de **1,7 camiones** para el **acarreo** de las propias.

2.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA DESDE MADRID

Lugares de origen	M€	%	Lugares de origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
COMUNIDAD DE MADRID	683,92	5,74%	COMUNIDAD DE MADRID	705.130,00	3,32%	28.205,20	111,48	641,03	2,53	23,08	1.015,39	0,09	4,01
Madrid	683,92	100,00	Madrid	705.130,00	100,00	28.205,20	111,48	641,03	2,53	23,08	1.015,39	0,09	4,01

La **Comunidad de Madrid** va a ser la última que se va a reflejar en este análisis descriptivo, la cual, como podemos corroborar, copa el **5,7% del volumen** de las compras realizadas por Extremadura, superando ligeramente los **683,9 M€**. Desde el punto de vista porcentual de las **toneladas**, se queda alejada a la que representa el perfil económico con el **3,2%**, por encima de las **705 Mil**, lo que le permite un desarrollo ferroviario al día de **2,5 trenes**, siendo el captable de **0,09 trenes** y de **4,0 composiciones de acarreo**.

2.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A EXTREMADURA POR RAMAS DESDE MADRID

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
AA-BB - Agricultura, silvicultura y pesca	52,2	7,63%	AA-BB - Agricultura, silvicultura y pesca	113.820,00	16,14%	4.552,80	18,00	103,47	0,41	3,73	163,90	0,01	0,65
CA,CB, DF- I, extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	5,12	0,75%	CA,CB, DF- I, extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	23.150,00	3,28%	926,00	3,66	21,05	0,08	0,76	33,34	0,00	0,13
DA - Industria Agroalimentaria	109,04	15,94%	DA - Industria Agroalimentaria	410.140,00	58,17%	16.405,60	64,84	372,85	1,47	13,42	590,60	0,05	2,33
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	22,65	3,31%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	31.730,00	4,50%	1.269,20	5,02	28,85	0,11	1,04	45,69	0,00	0,18
DG - Industria Química	22,61	3,31%	DG - Industria Química	16.330,00	2,32%	653,20	2,58	14,85	0,06	0,53	23,52	0,00	0,09
DH - Industria del caucho y materias plásticas	23,3	3,41%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	48.980,00	6,95%	1.959,20	7,74	44,53	0,18	1,60	70,53	0,01	0,28
DI - Industria de productos minerales no metálicos	4,14	0,60%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	32.670,00	4,63%	1.306,80	5,17	29,70	0,12	1,07	47,04	0,00	0,19
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	5,67	0,83%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	18.680,00	2,65%	747,20	2,95	16,98	0,07	0,61	26,90	0,00	0,11
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	117,35	17,16%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	700,00	0,99%	28,00	0,11	0,64	0,00	0,02	1,01	0,00	0,00
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	7,1	1,04%	DM - Fabricación de material de transporte	2.650,00	0,38%	106,00	0,42	2,41	0,01	0,09	3,82	0,00	0,02
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	314,74	46,02%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	683,92	100,00%	Total Ramas	705.130,00	100,00%	28.205,20	111,48	641,03	2,53	23,08	1.015,39	0,09	4,01

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	683,92	100,00%	Total Ramas	705.130,00	100,00%	28.205,20	111,48	641,03	2,53	23,08	1.015,39	0,09	4,01
DA - Industria Agroalimentaria	109,04	15,94%	DA - Industria Agroalimentaria	410.140,00	58,17%	16.405,60	64,84	372,85	1,47	13,42	590,60	0,05	2,33
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	52,2	7,63%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	113.820,00	16,14%	4.552,80	18,00	103,47	0,41	3,73	163,90	0,01	0,65
DH - Industria del caucho y materias plásticas	23,3	3,41%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	48.980,00	6,95%	1.959,20	7,74	44,53	0,18	1,60	70,53	0,01	0,28
Total Ramas Selección	184,54	26,98%	Total Ramas	572.940	81,26%	22.917,60	90,68	520,85	2,06	18,75	825,03	0,07	3,26

En cuanto a las **Ramas** de compra se van a considerar las tres más representativas, **Industria Agroalimentaria, la Agricultura, Silvicultura y Pesca y la Industria del Caucho y Materias Plásticas**. Estas desarrollan el **26,9%** en cuanto a la **facturación**, superando los **184,5 M€**. Alcanzando el porcentaje de las **toneladas** el **81,2%**, superando las **572,9 Mil**, lo que permite un potencial de **2,0 trenes/día**, con un desarrollo de captación de **0,07 unidades** y un **acarreo** de **3,2 camiones**.

Por **Ramas**, en **primer lugar**, destaca la **Industria Agroalimentaria** con el **15,9%** de la **facturación**, con un potencial económico superior a los **109,0 M€**. Siendo muy superior la representación que ostenta el porcentaje en el **volumen de toneladas**, llegando al **58,1%**, por encima de las **410 Mil**. Lo que le permite la posibilidad de **1,4 composiciones férreas/día**, con un poder de captación de **0,05 trenes** y **2,3 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** nos encontramos la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con una representación, en la vertiente económica, del **7,6%**, superando los **52,2 M€**. En cuanto a la representación porcentual de la mercancía, esta, como podemos comprobar, es bastante superior con el **16,1%**, por encima de las **113,8 Mil toneladas**, lo que le permite **0,4 trenes diarios**, y una captabilidad de **0,01** y de **0,6 camiones de acarreo**.

Y en el **último lugar** la **Industria de productos minerales no metálicos** con el **3,4%** de la **facturación**, con algo más de **23,3 M€**. En cuanto al volumen de **toneladas** es superior al porcentaje que desarrolla la facturación con el **6,9%**, representando algo más de **48,9 Mil**, por lo que provoca una **capacidad compositiva férrea diaria** de **0,1 trenes**, con un captable de **0,01 unidades** y de **0,2 camiones de acarreo**.

III.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

DESTINO	M€	%	DESTINO	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
ANDALUCÍA	1.903,76	18,97%	ANDALUCÍA	2.344.970,00	12,22%	93.798,80	370,75	2.131,79	8,43	76,74	3.376,76	0,30	13,35
ARAGÓN	28,91	0,29%	ARAGÓN	49.130,00	0,26%	1.965,20	7,77	44,66	0,18	1,61	70,75	0,01	0,28
ASTURIAS	25,17	0,25%	ASTURIAS	28.990,00	0,15%	1.159,60	4,58	26,35	0,10	0,95	41,75	0,00	0,17
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	19,15	0,19%	CANARIAS	36.590,00	0,19%	1.463,60	5,78	33,26	0,13	1,20	52,69	0,00	0,21
CANTABRIA	0	0,00%	CANTABRIA	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CASTILLA Y LEÓN	627,4	6,25%	CASTILLA Y LEÓN	677.480,00	3,53%	27.099,20	107,11	615,89	2,43	22,17	975,57	0,09	3,86
CASTILLA-LA MANCHA	419,73	4,18%	CASTILLA-LA MANCHA	918.420,00	4,79%	36.736,80	145,20	834,93	3,30	30,06	1.322,52	0,12	5,23
CATALUÑA	122,37	1,22%	CATALUÑA	261.730,00	1,36%	10.469,20	41,38	237,94	0,94	8,57	376,89	0,03	1,49
COMUNIDAD VALENCIANA	111,11	1,11%	COMUNIDAD VALENCIANA	325.330,00	1,70%	13.013,20	51,44	295,75	1,17	10,65	468,48	0,04	1,85
EXTREMADURA	4.488,66	44,72%	EXTREMADURA	13.173.550,00	68,67%	526.942,00	2.082,77	11.975,95	47,34	431,13	18.969,91	1,70	74,98
GALICIA	52,62	0,52%	GALICIA	131.850,00	0,69%	5.274,00	20,85	119,86	0,47	4,32	189,86	0,02	0,75
COMUNIDAD DE MADRID	1.910,47	19,03%	COMUNIDAD DE MADRID	650.370,00	3,39%	26.014,80	102,83	591,25	2,34	21,28	936,53	0,08	3,70
REGIÓN DE MURCIA	160,84	1,60%	REGIÓN DE MURCIA	191.600,00	1,00%	7.664,00	30,29	174,18	0,69	6,27	275,90	0,02	1,09
NAVARRA	59,14	0,59%	NAVARRA	179.100,00	0,93%	7.164,00	28,32	162,82	0,64	5,86	257,90	0,02	1,02
PAÍS VASCO	91,18	0,91%	PAÍS VASCO	170.000,00	0,89%	6.800,00	26,88	154,55	0,61	5,56	244,80	0,02	0,97
LA RIOJA	15,89	0,16%	LA RIOJA	38.670,00	0,20%	1.546,80	6,11	35,15	0,14	1,27	55,68	0,01	0,22
CEUTA Y MELILLA	0,86	0,01%	CEUTA Y MELILLA	5.240,00	0,03%	209,60	0,83	4,76	0,02	0,17	7,55	0,00	0,03
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18

Extremadura, en el años **2020**, desarrolló unas ventas de más de **10,0 Mil M€**, lo que supuso un montante de mercancías de más de **19,1 M** de toneladas. En la transformación en modos de transporte, esta cantidad representa un volumen de movilidad de más de **767,3 Mil camiones/año**, lo que supone un trasiego por el territorio regional superior a los **3,0 Mil camiones/día**. En la simulación del basculamiento de la propia al modo de transporte por ferrocarril, esta supondría **17,4 Mil composiciones férreas/año**, transformándose en **68,9 frecuencias al día**.

Tomando como referencia, como ya se comentó, el **Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia –CNMC-** para este año sobre los diferentes modos de transporte, **Extremadura** tiene un **potencial captable por ferrocarril de 2,4 trenes/día**, por lo que necesitaría **109,1 composiciones de acarreo**.

DESTINO	M€	%	DESTINO	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
ANDALUCÍA	1.903,76	18,97%	ANDALUCÍA	2.344.970,00	12,22%	93.798,80	370,75	2.131,79	8,43	76,74	3.376,76	0,30	13,35
CASTILLA-LA MANCHA	419,73	4,18%	CASTILLA-LA MANCHA	918.420,00	4,79%	36.736,80	145,20	834,93	3,30	30,06	1.322,52	0,12	5,23
CASTILLA Y LEÓN	627,4	6,25%	CASTILLA Y LEÓN	677.480	3,53%	27.099,20	107,11	615,89	2,43	22,17	975,57	0,09	3,86
COMUNIDAD DE MADRID	1.910,47	19,03%	COMUNIDAD DE MADRID	650.370,00	3,39%	26.014,80	102,83	591,25	2,34	21,28	936,53	0,08	3,70
TOTAL SELECCIÓN	4.861,36	48,43%	TOTAL	4.591.240,00	23,93%	183.049,60	725,89	4.173,85	16,50	150,26	6.611,39	0,59	26,13

Adentrándonos en los comentarios descriptivos de los macrodatos, las **cuatro regiones** que mayor volumen concentran en el destino de la mercancía de Extremadura destacan **Andalucía, Madrid, Castilla la Mancha y Castilla y León**. La suma de estas suponen el **48,4% del total** de la facturación, superando los **4,8 Mil M€**. Desarrollando porcentualmente un montante en toneladas bastante inferior al que representa la facturación, tan sólo el **23,9%**, lo que equivale a casi **4,5 M**.

DESTINO	M€	%	DESTINO	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
EXTREMADURA	4.488,66	44,72%	EXTREMADURA	13.173.550,00	68,67%	526.942,00	2.082,77	11.975,95	47,34	431,13	18.969,91	1,70	74,98
TOTAL SELECCIÓN + EXTREMADURA	9.350,02	93,15%	TOTAL SELECCIÓN + EXTREMADURA	17.764.790,00	92,60%	710.591,60	2.808,66	16.149,81	63,83	581,39	25.581,30	2,30	101,11

A tener en cuenta que si, a estas, **les sumamos la que la comunidad extremeña vende dentro del propio territorio**, el volumen económico asciende al **93,1%**, siendo más de **9,3 Mil M€**, y del **92,6%** en cuanto a las **toneladas**, lo que equivale a más de **17,7 M**.



Se han seleccionado las **tres provincias** más significativas, las cuales desarrollan el **65,6%** del **volumen económico**, superando los **1,2 Mil M€**, elevándose la representación porcentual desde la vertiente de las **toneladas** al **81,5%**, lo que supone un montante superior a las **1,9 M**. Procurando poder desarrollar unas **frecuencias ferroviarias** de **6,8 trenes/día**, con un captable de **0,2 unidades** y una necesidad de **10,8 camiones de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
ANDALUCÍA	1.903,76	18,97%	ANDALUCÍA	2.344.970,00	12,22%	93.798,80	370,75	2.131,79	8,43	76,74	3.376,76	0,30	13,35
Sevilla	839,95	44,12	Sevilla	1.015.050	43,23	40.802,00	169,49	922,77	3,65	33,22	1.481,07	0,13	5,78
Huelva	202,83	10,65	Huelva	522.530	22,28	20.901,20	82,61	475,03	1,88	17,10	752,44	0,07	2,97
Córdoba	206,6	10,85	Córdoba	373.489	15,93	14.939,20	59,05	339,53	1,34	12,22	537,81	0,05	2,13
TOTAL SELECCIÓN	1.249,38	65,63	TOTAL SELECCIÓN	1.911.060,00	81,50	76.442,40	302,14	1.737,33	6,87	62,54	2.751,93	0,25	10,88

En **primer lugar** destaca la provincia de **Sevilla**, en la cual recae el **44,1%** del volumen de la **facturación**, superando los **839,9 M€**. Y, como podemos ver, el **43,2%** de las **toneladas**, lo que equivale a más de **1,0 M** de las propias, permitiendo desarrollar una capacidad para componer **3,6 trenes/día**, con un captable de **0,13 unidades**, y una necesidad de cobertura de **5,7 camiones de acarreo**.

A muy larga distancia, en **segundo lugar**, se registra **Huelva** con un porcentaje del **10,6%**, lo que equivale a algo más de **202,8 M€**. Como podemos comprobar, el comportamiento porcentual en cuanto a nivel de **toneladas** es bastante más alto, registrando el **22,2%**, superando las **522,5 Mil**, lo que nos sugiere que la mercancía a esta provincia tiene menos impacto en su valor añadido que la de renglones arriba. Este volumen le permite poder desarrollar una capacidad para componer **1,8 trenes/día**, lo que conlleva una captabilidad de **0,07 unidades**, y un desarrollo de **2,9 camiones de acarreo**.

Córdoba la encontramos en **tercera posición** con un montante porcentual del **10,8%**, superando los **206,0 M€**, muy similar a la comentada anteriormente, *en la vertiente económica*, lo que nos da a entender que la mercancía destinada a esta provincia posee un mayor valor añadido que la anterior, puesto que dicha facturación la consigue con tan solo el **15,9%** de las **toneladas**, unas **373,4 Mil**, arrojando la posibilidad para poder aportar **1,3 trenes/día**, lo que conlleva una **captación** de **0,05 unidades**, precisando **2,13 camiones de acarreo**.

3.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A ANDALUCÍA

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	214,75	11,28%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	613.770,00	26,17%	24.550,80	97,04	557,97	2,21	20,09	883,83	0,08	3,49
CACB,DF-I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	131,25	6,89%	CACB,DF-I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	138.490,00	5,91%	5.539,60	21,90	125,90	0,50	4,53	199,43	0,02	0,79
DA - Industria Agroalimentaria	211,87	11,13%	DA - Industria Agroalimentaria	818.010,00	34,88%	32.720,40	129,33	743,65	2,94	26,77	1.177,93	0,11	4,66
DB - Industria textil y de la confección	1,68	0,09%	DB - Industria textil y de la confección	-	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	0,00	0,00
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	-	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	0,00	0,00
DD - Industria de la madera y el corcho	29,4	1,54%	DD - Industria de la madera y el corcho	16.920,00	0,72%	676,80	2,68	15,38	0,06	0,55	24,36	0,00	0,10
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	19,68	1,03%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	14.730,00	0,63%	589,20	2,33	13,39	0,05	0,48	21,21	0,00	0,08
DG - Industria Química	65,17	3,42%	DG - Industria Química	111.210,00	4,74%	4.448,40	17,58	101,10	0,40	3,64	160,14	0,01	0,63
DH - Industria del caucho y materias plásticas	76,14	4,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	30.430,00	1,30%	1.217,20	4,81	27,66	0,11	1,00	43,82	0,00	0,17
DI - Industria de productos minerales no metálicos	19,9	1,05%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	159.540,00	6,80%	6.381,60	25,22	145,04	0,57	5,22	229,74	0,02	0,91
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	147,7	7,76%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	387.770,00	16,54%	15.510,80	61,31	352,52	1,39	12,69	558,39	0,05	2,21
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	24,82	1,30%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	10.230,00	0,44%	409,20	1,62	9,30	0,04	0,33	14,73	0,00	0,06
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	4,37	0,23%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	23.460,00	1,00%	938,40	3,71	21,33	0,08	0,77	33,78	0,00	0,13
DM - Fabricación de material de transporte	0,85	0,04%	DM - Fabricación de material de transporte	20.400,00	0,87%	816,00	3,23	18,55	0,07	0,67	29,38	0,00	0,12
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	-	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	0,00	0,00
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	956,18	50,23%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	-	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	0,00	0,00
Total Ramas	1.903,76	100,00%	Total Ramas	2.344.970,00	100,00%	93.798,80	370,75	2.131,79	8,43	76,74	3.376,76	0,30	13,35

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	1.903,76	100,00%	Total Ramas	2.344.970,00	100,00%	93.798,80	370,75	2.131,79	8,43	76,74	3.376,76	0,30	13,35
DA - Industria Agroalimentaria	211,87	11,13%	DA - Industria Agroalimentaria	818.010,00	34,88%	32.720,40	129,33	743,65	2,94	26,77	1.177,93	0,11	4,66
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	214,75	11,28%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	613.770,00	26,17%	24.550,80	97,04	557,97	2,21	20,09	883,83	0,08	3,49
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	147,7	7,76%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	387.770,00	16,54%	15.510,80	61,31	352,52	1,39	12,69	558,39	0,05	2,21
CACB,DF-I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	131,25	6,89%	CACB,DF-I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	138.490,00	5,91%	5.539,60	21,90	125,90	0,50	4,53	199,43	0,02	0,79
Total Ramas Selección	705,57	37,06%	Total Ramas Selección	1.958.040,00	83,50%	78.321,60	309,57	1.780,04	7,04	64,08	2.819,58	0,25	11,14

En este comentario descriptivo, por **Ramas**, se han seleccionado **la cuatros más voluminosas, concentrando el 37,0%** de todas la **facturación** a esta comunidad con más de **705,5 M€**. Aumentando la presencia porcentual al **83,5%** en la vertiente de las **toneladas**, superando los **1,9 M** de las propias, permitiendo atisbar el escaso valor añadido de estas. Las cuales permiten una capacidad para desarrollar **7,0 trenes/día**, con una captabilidad de **0,25 unidades**, por lo que precisa una disposición de **11,1 camiones de acarreo**.

En **primer lugar, por volumen de toneladas**, destaca la **Rama de Industria Agroalimentaria** con el **11,1%** de la **facturación**, aportando un montante de **211,8 M€**. En cuanto a las **toneladas** copa el **34,8%** de las propias, superando las **818,0 Mil**. Lo que

permite un potencial de **2,9 trenes/día**, con un desarrollo captable de **0,1 unidades**, lo que demanda una necesidad de **4,6 composiciones de acarreo**.

La **Rama de la Agricultura, Silvicultura y Pesca** ocupa el **segundo lugar** con una **aportación porcentual económica** del **11,2%**, superando los **214,7 M€**. Desde el punto de vista de las **toneladas**, esta registra un **26,1%**, algo más de **613,7 Mil**, lo que permite poder desarrollar **2,2 trenes/día**, con un captable de **0,08 unidades**, y una necesidad de **3,4 camiones de acarreo**.

En **tercera posición** nos encontramos con la **Metalurgia y Fabricación de Productos Metálicos** con el **7,7%**, algo más de **147,7 M€**. Desarrollando una representación porcentual en las **toneladas** bastante superior al **16,0%**, algo más de las **387,7 Mil**, permitiendo un compositivo de **1,3 trenes/día**, lo que da lugar a poder captar **0,05 unidades**, con algo más de **2,21 composiciones de acarreo**.

Y en **último lugar**, en este desarrollo descriptivo, tenemos que mencionar la **Rama de Industria Extractiva, Coquería, Refino y Combustibles Nucleares** con algo más de **131,2 M€ de facturación**, lo que representa el **6,8%**. Siendo el **5,9%** en el volumen de **toneladas**, superando las **138,4 Mil**, lo que le permite un potencial de **0,5 trenes/día**, con un captable de **0,02 unidades**, por lo que demanda **0,7 camiones de acarreo**.

3.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A MADRID.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
COMUNIDAD DE MADRID	1.910,47	19,03%	COMUNIDAD DE MADRID	650.370,00	3,39%	26.014,80	102,83	591,25	2,34	21,28	936,53	0,08	3,70
Madrid	1.910,47	100	Madrid	650.370	100	26.014,80	102,83	591,25	2,34	21,28	936,53	0,08	3,70

La Comunidad de Madrid, (*la vamos a tratar en segunda posición*), a tener en cuenta que acapara el mayor volumen económico de las comunidades a la que exporta Extremadura, superando el **19,0%**, por encima de los **1,9 Mil M€**. Pero se reduce sustancialmente su representatividad en las **toneladas**, lo que nos da a entender el alto valor añadido que posee la propia, puesto que con el **3,3%**, con algo más de las **650,3 Mil**, alcanza dicha facturación. Escasa cantidad tan solo permite poder desarrollar **2,3 trenes/día**, aportando una captabilidad de **0,08 composiciones**, siendo de **3,7 camiones** el montante para el **acarreo**.

3.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A MADRID.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo captable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	81,96	4,29%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	149.470,00	22,98%	5.976,80	23,63	135,88	0,54	4,89	215,24	0,02	0,85
CA,CB, DF-I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	38,95	2,04%	CA,CB, DF-I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	64.450,00	9,91%	2.578,00	10,19	58,59	0,23	2,11	92,81	0,01	0,37
DA - Industria Agroalimentaria	371,32	19,44%	DA - Industria Agroalimentaria	274.070,00	42,14%	10.962,80	43,33	249,15	0,98	8,97	394,66	0,04	1,56
DB - Industria textil y de la confección	1,02	0,05%	DB - Industria textil y de la confección	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	42,9	2,25%	DG - Industria Química	46.940,00	7,22%	1.877,60	7,42	42,67	0,17	1,54	67,59	0,01	0,27
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	16,19	0,85%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	50.050,00	7,70%	2.002,00	7,91	45,50	0,18	1,64	72,07	0,01	0,28
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	21,51	1,13%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	50.230,00	7,72%	2.009,20	7,94	45,66	0,18	1,64	72,33	0,01	0,29
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	12,38	0,65%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	2.470,00	0,38%	98,80	0,39	2,25	0,01	0,08	3,56	0,00	0,01
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0,53	0,03%	DM - Fabricación de material de transporte	12.680,00	1,95%	507,20	2,00	11,53	0,05	0,41	18,26	0,00	0,07
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	1.323,70	69,29%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	1.910,47	100,00%	Total Ramas	650.370,00	100,00%	26.014,80	102,83	591,25	2,34	21,28	936,53	0,08	3,70

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	1.910,47	100,00%	Total Ramas	650.370,00	100,00%	26.014,80	102,83	591,25	2,34	21,28	936,53	0,08	3,70
DA - Industria Agroalimentaria	371,32	19,44%	DA - Industria Agroalimentaria	274.070,00	42,14%	10.962,80	43,33	249,15	0,98	8,97	394,66	0,04	1,56
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	81,96	4,29%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	149.470,00	22,98%	5.976,80	23,63	135,88	0,54	4,89	215,24	0,02	0,85
Total Ramas Selección	453,28	23,73%	Total Ramas Selección	423.540	65,12%	16.941,60	66,96	385,04	1,52	13,86	609,90	0,05	2,41

Para el análisis descriptivo de las **Ramas** hacia la **Comunidad de Madrid** nos vamos a centrar en las dos que se relacionan anteriormente, las cuales registran un volumen total del **23,7%** de la **facturación**, siendo más de **453,2 M€**. Bastante superior la que ejerce la representación de las **toneladas**, siendo estas del **65,1%**, alcanzando las **423,5 Mil**. Lo que da una capacidad compositiva de **1,5 trenes/día**, permitiendo una captación de **0,05 trenes** y de **2,4 camiones de acarreo**.

Por ramas, destaca en primer lugar la **Industria Agroalimentaria** con el **19,4%** de la **facturación**, superando los **371,3 M€**. Siendo bastante superior la representación en el volumen de **toneladas**, por encima de las **274,0 Mil**, lo que supone más del **42,1%**. Con la posibilidad de disponer de un montante de **0,9 trenes/día**, con un captable de **0,04 unidades** y de **1,5 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar y último** en el registro seleccionado destaca la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con un porcentaje económico del **4,2%**, superando ligeramente los **81,9 M€**. Desarrollando un potencial de **0,5 trenes/día**, con el **captable de 0,02 trenes** y de **0,85 camiones** para el **acarreo** de la propia.

3.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A CASTILLA Y LEÓN

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
CASTILLA Y LEÓN	627,4	6,25%	CASTILLA Y LEÓN	677.480	3,53%	27.099,20	107,11	615,89	2,43	22,17	975,57	0,09	3,86
Ávila	27,56	4,39	Ávila	62.890,00	9,28	2.515,20	9,94	57,16	0,23	2,06	99,55	0,01	0,36
Burgos	12,53	2,90	Burgos	29.960,00	4,42	1.196,40	4,74	27,24	0,11	0,96	43,14	0,00	0,17
León	17,97	2,86	León	60.460,00	9,92	2.418,40	9,56	54,96	0,22	1,96	87,06	0,01	0,34
Palencia	19,5	1,67	Palencia	25.770,00	3,80	1.030,80	4,07	23,43	0,09	0,84	37,11	0,00	0,15
Salamanca	406,84	64,85	Salamanca	290.490,00	42,88	11.619,60	45,93	264,08	1,04	9,51	418,31	0,04	1,65
Segovia	27,74	4,42	Segovia	9.260,00	1,37	370,40	1,46	8,42	0,03	0,30	13,33	0,00	0,05
Soria	8,4	1,34	Soria	30.610,00	4,52	1.224,40	4,84	27,83	0,11	1,00	44,08	0,00	0,17
Valladolid	62,57	9,97	Valladolid	110.330,00	16,29	4.413,20	17,44	100,30	0,40	3,61	158,88	0,01	0,63
Zamora	53,28	8,49	Zamora	57.720,00	8,52	2.308,80	9,13	52,47	0,21	1,89	83,12	0,01	0,33

En **tercer lugar** la **Comunidad de Castilla y León** con el **6,2%** de toda la venta realizada por Extremadura a las diferentes comunidades autónomas, lo que supone superar los **627,4 M€**. En cuanto a las **toneladas**, la presencia porcentual se reduce a la mitad con el **3,5%**, lo que es algo más de **677,4 Mil**, otorgando una **capacidad** compositiva **férrea diaria** de **2,4 trenes**, lo que permite una **captabilidad** de **0,09 composiciones** y la necesidad dispositiva de **3,8 unidades de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
CASTILLA Y LEÓN	627,4	6,25%	CASTILLA Y LEÓN	677.480,00	3,53%	27.099,20	107,11	615,89	2,43	22,17	975,57	0,09	3,86
Salamanca	406,84	64,85	Salamanca	290.490,00	42,88	11.619,60	45,93	264,08	1,04	9,51	418,31	0,04	1,65
Valladolid	62,57	9,97	Valladolid	110.330,00	16,29	4.413,20	17,44	100,30	0,40	3,61	158,88	0,01	0,63
TOTAL SELECCIÓN	469,41	74,82	TOTAL SELECCIÓN	400.820,00	59,16	16.032,80	63,37	364,38	1,44	13,12	577,18	0,05	2,28

En cuanto a las provincias, nos vamos a centrar en las dos más voluminosas, **Salamanca y Valladolid**, las cuales copan el **74,8%** de la representación, siendo algo más de **469,4 M€**. En cuanto al porcentual de la mercancía registra una merma significativa comparada con la vertiente económica, quedándose en el **59,1%**, lo que supone algo más de **400,8 Mil toneladas**, procurando el desarrollo de **1,4 trenes al día**, siendo su **captable** de **0,05 unidades** y de **2,2 camiones de acarreo**.

En **primer lugar** nos encontramos a la de **Salamanca** con el **64,8%** del volumen de la **facturación**, superando los **406,8 M€**. En cuanto a las **mercancías**, porcentualmente, se reduce al **42,8%**, encontrándose por encima de las **290,0 Mil toneladas**, lo que le permite el potencial de **1,0 trenes/día**, con una captabilidad de **0,04 unidades**, y de **1,6 composiciones de acarreo**.

En **segunda posición Valladolid** con una **aportación económica** de algo más de **62,0 M€**, lo que equivale al **9,9%** de toda la comunidad. En cuanto al porcentual en el volumen de

toneladas se dispara casi al doble con el **16,2%**, **110,3 Mil**, lo que procura un montante de trenes al día de **0,4**, desarrollando un **captable de 0,01 unidades** y de **0,6 camiones de acarreo**.

3.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A CASTILLA Y LEÓN.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo caotable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	242,41	38,64%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	297.340,00	43,89%	11.893,60	47,01	270,31	1,07	9,73	428,17	0,04	1,69
CA,CB, DF- I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	8,83	1,41%	CA,CB, DF- I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	26.050,00	3,84%	1.042,00	4,12	23,68	0,09	0,85	37,51	0,00	0,15
DA - Industria Agroalimentaria	259,32	41,33%	DA - Industria Agroalimentaria	224.230,00	33,10%	8.969,20	35,45	203,85	0,81	7,34	322,89	0,03	1,28
DB - Industria textil y de la confección	0,41	0,07%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	29,4	4,69%	DD - Industria de la madera y el corcho	16.920,00	2,50%	676,80	2,68	15,38	0,06	0,55	24,36	0,00	0,10
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	9,79	1,56%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	11.520,00	1,70%	460,80	1,82	10,47	0,04	0,38	16,59	0,00	0,07
DG - Industria Química	9,81	1,56%	DG - Industria Química	17.880,00	2,64%	715,20	2,83	16,25	0,06	0,59	25,75	0,00	0,10
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	9,83	1,57%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	44.210,00	6,52%	1.768,40	6,99	40,19	0,16	1,45	63,66	0,01	0,25
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	7,52	1,20%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	28.790,00	4,25%	1.151,60	4,55	26,17	0,10	0,94	41,46	0,00	0,16
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	24,73	3,94%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	5.510,00	0,81%	220,40	0,87	5,01	0,02	0,18	7,93	0,00	0,03
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	25,24	4,02%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	910,00	0,13%	36,40	0,14	0,83	0,00	0,03	1,31	0,00	0,01
DM - Fabricación de material de transporte	0,1	0,02%	DM - Fabricación de material de transporte	4.110,00	0,61%	164,40	0,65	3,74	0,01	0,13	5,92	0,00	0,02
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	627,4	100,00%	Total Ramas	677.480,00	100,00%	27.099,20	107,11	615,89	2,43	22,17	975,57	0,09	3,86

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	627,4	100,00%	Total Ramas	677.480,00	100,00%	27.099,20	107,11	615,89	2,43	22,17	975,57	0,09	3,86
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	242,41	38,64%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	297.340,00	43,89%	11.893,60	47,01	270,31	1,07	9,73	428,17	0,04	1,69
DA - Industria Agroalimentaria	259,32	41,33%	DA - Industria Agroalimentaria	224.230,00	33,10%	8.969,20	35,45	203,85	0,81	7,34	322,89	0,03	1,28
Total Ramas	501,73	79,97%	Total Ramas	521.570	76,99%	20.862,80	82,46	474,15	1,87	17,07	751,06	0,07	2,97

En cuanto a las **Ramas** nos vamos a centrar en la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** y la **Industria Agroalimentaria**, las cuales copan el **79,9%** del volumen económico, con algo más de **501,7 M€**. Y, como podemos ver, registran una ligera recesión porcentual en la aportación de las **mercancías**, quedándose en el **76,9%**, superando las **521,5 Mil toneladas**, lo que le procura un **desarrollo compositivo férreo/día de 1,8 unidades**, permitiendo una captación **0,07 trenes**, por lo que necesita un montante de **2,9 camiones para el acarreo**.

En cuanto a la **primera** registra el **38,6%** del volumen económico, superando los **242,4 M€**, reduciéndose porcentualmente su presencia en las **toneladas** al **43,8%**, con algo más

de **297,3 Mil**, lo que le permite la disposición de **1,0 trenes al día**, proporcionando un captable de **0,04 unidades** y de **1,6 camiones de acarreo**.

La **Industria Agroalimentaria** aparece en **segundo lugar** en la vertiente de las **toneladas**, pero su aporte porcentual es considerablemente superior en la de la facturación, estando por encima incluso de la arriba comentada, alcanzando el **41,3%** del total, lo que supone algo más de **259,3 M€**. En cuanto a las **toneladas**, como antes se apuntaba, alcanza el **33,1%**, más de **224,0 Mil**, lo que le permite un compositivo férreo de **0,8 trenes al día**, con una captabilidad de **0,03 unidades** y de **1,2 camiones de acarreo**.

3.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA A CASTILLA LA MANCHA.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
CASTILLA-LA MANCHA	419,73	4,18%	CASTILLA-LA MANCHA	918,420	4,79%	36.736,80	145,20	834,93	3,30	30,06	1.322,52	0,12	5,23
Albacete	0	0,00	Albacete	-	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciudad Real	61,38	14,62	Ciudad Real	253.340,00	27,58	10.133,60	40,05	230,31	0,91	8,29	364,81	0,03	1,44
Quenca	0	0,00	Quenca	-	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadalajara	29,05	6,92	Quadalajara	78.970,00	8,60	3.158,80	12,49	71,79	0,28	2,58	113,72	0,01	0,45
Toledo	329,3	78,46	Toledo	586.110,00	63,82	23.444,40	92,67	532,83	2,11	19,18	844,00	0,08	3,34

Castilla la Mancha ocupa el **cuarto puesto** con el **4,1%**, y un potencial de **419,7 M€**. Desarrollando un montante porcentual en la vertiente de las mercancías del **4,7%**, lo que le hace superar las **918,4 Mil**. Dicho montante permite a esta comunidad poder componer **3,3 trenes al día**, con una captabilidad de **0,1 unidades**, lo que da lugar a **5,2 camiones de acarreo**.

Para el análisis de las **provincias** se han seleccionado solo dos, **Toledo y Ciudad Real**, lo que da lugar a un volumen económico del **93,0%**, superando los **390,6 M€**. Mermándose ligeramente la aportación de **toneladas** al **91,4%**, superando las **839,4 Mil**. En cuanto a la capacidad de **trenes al día** se registra **3,0 unidades**, de los cuales son potencialmente captable **0,1**, y un montante compositivo de **acarreo** de **4,7 camiones**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	10.037,25	100,00%	TOTAL	19.183.010,00	100,00%	767.320,40	3.032,89	17.439,10	68,93	627,81	27.623,53	2,48	109,18
CASTILLA-LA MANCHA	419,73	4,18%	CASTILLA-LA MANCHA	918,420,00	4,79%	36.736,80	145,20	834,93	3,30	30,06	1.322,52	0,12	5,23
Toledo	329,3	78,46	Toledo	586.110,00	63,82	23.444,40	92,67	532,83	2,11	19,18	844,00	0,08	3,34
Ciudad Real	61,38	14,62	Ciudad Real	253.340,00	27,58	10.133,60	40,05	230,31	0,91	8,29	364,81	0,03	1,44
TOTAL SELECCIÓN	390,68	93,08	TOTAL SELECCIÓN	839,450,00	91,40	33.578,00	132,72	763,14	3,02	27,47	1.208,81	0,11	4,78

Como podemos ver, en **primer lugar**, destaca **Toledo** con el porcentaje más alto, siendo este del **78,4%**, superando los **329,3 M€**. Registrando una presencia porcentual reducida en las **toneladas** si la comparamos con la vertiente económica, quedándose en el **63,8%**, algo

más de **586,1 Mil**, lo que le permite **2,1 trenes/día**, siendo el captable de **0,08 unidades** y de **3,3 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar Ciudad Real** con **61,3 M€**, lo que supone un porcentaje del **14,6%**. Elevándose su representación en el volumen de **toneladas** al **27,5%**, superando las **253,3 Mil**, lo que hace poder componer **0,9 trenes/diarios**, siendo el captable de **0,03 unidades** y **1,4 composiciones de acarreo**.

3.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE EXTREMADURA POR RAMAS A CASTILLA LA MANCHA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo captable/día
AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	123,37	29,39%	AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	241.910,00	26,34%	9.676,40	38,25	219,92	0,87	7,92	348,35	0,03	1,38
CA, CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	2,87	0,68%	CA, CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	36.140,00	3,94%	1.445,60	5,71	32,85	0,13	1,18	52,04	0,00	0,21
DA - Industria Agroalimentaria	98,67	23,51%	DA - Industria Agroalimentaria	491.050,00	53,47%	19.642,00	77,64	446,41	1,76	16,07	707,11	0,06	2,79
DB - Industria textil y de la confección	0,33	0,08%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	10,69	2,55%	DD - Industria de la madera y el corcho	12.140,00	1,32%	485,60	1,92	11,04	0,04	0,40	17,48	0,00	0,07
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	18,9	4,50%	DG - Industria Química	33.700,00	3,67%	1.348,00	5,33	30,64	0,12	1,10	48,53	0,00	0,19
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	7,22	1,72%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	69.720,00	7,59%	2.788,80	11,02	63,38	0,25	2,28	100,40	0,01	0,40
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	27,13	6,46%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	33.750,00	3,67%	1.350,00	5,34	30,68	0,12	1,10	48,60	0,00	0,19
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0	0,00%	DM - Fabricación de material de transporte	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	130,55	31,10%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	419,73	100,00%	Total Ramas	918.420,00	100,00%	36.736,80	145,20	834,93	3,30	30,06	1.322,52	0,12	5,23

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	419,73	100,00%	Total Ramas	918.420,00	100,00%	36.736,80	145,20	834,93	3,30	30,06	1.322,52	0,12	5,23
DA - Industria Agroalimentaria	98,67	23,51%	DA - Industria Agroalimentaria	491.050,00	53,47%	19.642,00	77,64	446,41	1,76	16,07	707,11	0,06	2,79
AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	123,37	29,39%	AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	241.910,00	26,34%	9.676,40	38,25	219,92	0,87	7,92	348,35	0,03	1,38
Total Ramas Selección	222,04	52,90%	Total Ramas Selección	732.960	79,81%	29.318,40	115,88	666,33	2,63	23,99	1.055,46	0,09	4,17

Para esta comunidad, de las cuatro más voluminosas, no vamos a centrar en dos **Ramas**, la de **Industria Agroalimentaria** y la de **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, representando ambas el **52,9%** del nivel de **facturación**, lo que supone un montante de **222,0 M€**. En cuanto a la **mercancía**, el porcentaje es bastante superior con el **79,8%**, lo que representa **732,9 Mil toneladas**. Dando lugar a poder componer **2,6 trenes/día**, posibilitando captar **0,09 unidades**, con un montante de **4,1 camiones de acarreo**.

En cuanto a la primera, la **Industria Agroalimentaria**, representa el **23,5%** del volumen económico, con algo más de **98,6 M€**. Teniendo un porcentaje muy superior en la vertiente de la **mercancía** con el **53,4%**, siendo, estas algo más de **491,0 Mil toneladas**, lo que le permite arrojar **1,7 trenes al día**, con una captabilidad de **0,06** y de **2,7 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** nos encontramos con la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con el **29,3%**, con algo más de **123,3 M€**. Representado un nivel más bajo en cuanto a la representación de mercancías con el **26,3%**, superando las **241,9 Mil toneladas**, por lo que **permite componer unas 0,8 unidades férreas al día**, con una captabilidad de **0,03 trenes** y **1,3 camiones de acarreo**.

IV.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
ANDALUCÍA	2.973,27	35,46%	ANDALUCÍA	2.826.240,00	21,53%	113.049,60	446,84	2.569,31	10,16	92,50	4.069,79	0,37	16,09
ARAGÓN	0	0,00%	ARAGÓN	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
ASTURIAS	12,32	0,15%	ASTURIAS	10.500,00	0,08%	420,00	1,66	9,55	0,04	0,34	15,12	0,00	0,06
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	0,98	0,01%	CANARIAS	1.840,00	0,01%	73,60	0,29	1,67	0,01	0,06	2,65	0,00	0,01
CANTABRIA	0	0,00%	CANTABRIA	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CASTILLA Y LEÓN	776,57	9,26%	CASTILLA Y LEÓN	718.080,00	5,47%	28.723,20	113,53	652,80	2,58	23,50	1.034,04	0,09	4,09
CASTILLA-LA MANCHA	709,11	8,46%	CASTILLA-LA MANCHA	837.280,00	6,38%	33.491,20	132,38	761,16	3,01	27,40	1.205,68	0,11	4,77
CATALUÑA	225,39	2,69%	CATALUÑA	187.090,00	1,43%	7.483,60	29,58	170,08	0,67	6,12	269,41	0,02	1,06
COMUNIDAD VALENCIANA	102,98	1,23%	COMUNIDAD VALENCIANA	185.610,00	1,41%	7.424,40	29,35	168,74	0,67	6,07	267,28	0,02	1,06
EXTREMADURA	2.997,92	35,76%	EXTREMADURA	7.815.480,00	59,55%	312.619,20	1.235,65	7.104,98	28,08	255,78	11.254,29	1,01	44,48
GALICIA	36,98	0,44%	GALICIA	85.580,00	0,65%	3.423,20	13,53	77,80	0,31	2,80	123,24	0,01	0,49
COMUNIDAD DE MADRID	341,74	4,08%	COMUNIDAD DE MADRID	274.030,00	2,09%	10.961,20	43,32	249,12	0,98	8,97	394,60	0,04	1,56
REGIÓN DE MURCIA	42,71	0,51%	REGIÓN DE MURCIA	66.600,00	0,51%	2.664,00	10,53	60,55	0,24	2,18	95,90	0,01	0,38
NAVARRA	95,66	1,14%	NAVARRA	49.920,00	0,38%	1.996,80	7,89	45,38	0,18	1,63	71,88	0,01	0,28
PAÍS VASCO	61,09	0,73%	PAÍS VASCO	45.430,00	0,35%	1.817,20	7,18	41,30	0,16	1,49	65,42	0,01	0,26
LA RIOJA	6,97	0,08%	LA RIOJA	21.600,00	0,16%	864,00	3,42	19,64	0,08	0,71	31,10	0,00	0,12
CEUTA Y MELILLA	0,03	0,00%	CEUTA Y MELILLA	10,00	0,00%	0,40	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,16	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71

En la provincia de **Badajoz** recae el **73,1%** del **montante económico** de la compra de toda la **Comunidad Autónoma de Extremadura**, siendo del **66,7%** del **total de la mercancía**. Superando los **8,3 Mil M€** y un volumen de **toneladas** superior a los **13,1 M**. Lo que origina un potencial, en cuanto al modo de transporte por carretera, de **525 Mil camiones/año**. Al tomar como referencia los días hábiles del año en trato, estos, se convierten en **2,0 Mil camiones/día**. Si por el contrario, y si se pudiera bascular todo este potencial al modo de transporte por ferrocarril, nos encontramos que la provincia podría alcanzar hasta un total de **11,9 Mil trenes al año**, siendo de **47,1 trenes/día**.

Siguiendo con las estimaciones, y tomando el **Informe del Consejo Nacional de los Mercado y la Competencia –CNMC–**, donde encontramos que el modo de transporte t.km neta por ferrocarril del año 2020 se sitúa en el **3,6%**, podemos decir que tiene un captable la provincia de Badajoz de **1,7 trenes al día**, precisando **74,7 composiciones de acarreo**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,15	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71
ANDALUCÍA	2.973,27	35,46%	ANDALUCÍA	2.826.240,00	21,53%	113.049,60	446,84	2.569,31	10,16	92,50	4.069,79	0,37	16,09
CASTILLA-LA MANCHA	709,11	8,46%	CASTILLA-LA MANCHA	837.280,00	6,38%	33.491,20	132,38	761,16	3,01	27,40	1.205,68	0,11	4,77
CASTILLA Y LEÓN	776,57	9,26%	CASTILLA Y LEÓN	718.080,00	5,47%	28.723,20	113,53	652,80	2,58	23,50	1.034,04	0,09	4,09
COMUNIDAD DE MADRID	341,74	4,08%	COMUNIDAD DE MADRID	274.030,00	2,09%	10.961,20	43,32	249,12	0,98	8,97	394,60	0,04	1,56
TOTAL SELECCIÓN	4.800,69	57,26%	TOTAL SELECCIÓN	4.655.630,00	35,47%	186.225,20	736,07	4.232,39	16,73	152,37	6.704,11	0,60	26,50

En el análisis por comunidades autónomas nos vamos a centrar en las **cuatro con mayor volumen**, y que como podemos ver son las de **Andalucía, Castilla la Mancha, Castilla y León y la Comunidad de Madrid**. Estas cuatro representan el **57,2%** de la facturación, superando los **4,8 Mil M€**, que al sumarle las **compras** que hace en la propia comunidad se eleva al **93,0%**, superando los **7,7 Mil M€**. En cuanto a las **toneladas**, la aportación porcentual se reduce al **35,4%**, lo que supone algo más de **4,6 M**, y que teniendo en cuenta las que se realizada en la región, como podemos comprobar, esta se eleva al **95,0%**, superando los **12,4 M de toneladas**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,15	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71
EXTREMADURA	2.997,92	35,76%	EXTREMADURA	7.815.480,00	59,55%	312.619,20	1.235,65	7.104,98	28,08	255,78	11.254,29	1,01	44,48
TOTAL Selección + Extremadura	7.798,61	93%	TOTAL Selección + Extremadura	12.471.110,00	95%	498.844,40	1.971,72	11.337,37	44,81	408,15	17.958,40	1,61	70,98

4.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE ANDALUCÍA

Por comunidades, en el primer puesto destaca la andaluza con el **35,4%** del volumen económico, superando los **2,9 Mil M€**. Restándose la presencia porcentual en las toneladas, registrando el **21,5%** de las propias, lo que supone un montante de **2,8 M**. Lo que hace que esta comunidad tenga un desarrollo de más de **10,1 trenes al día**. Con una captabilidad de **0,3 unidades**, precisando un total de **16,0 camiones de acarreo**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
ANDALUCÍA	2.973,27	35,46%	ANDALUCÍA	2.826.240,00	21,53%	113.049,60	446,84	2.569,31	10,16	92,50	4.069,79	0,37	16,09
Almería	5,21	0,18	Almería	17.760,00	0,63	710,40	2,81	16,15	0,06	0,58	25,57	0,00	0,10
Cádiz	585,22	19,68	Cádiz	462.810,00	16,38	18.512,40	73,17	420,74	1,66	15,15	666,45	0,06	2,63
Córdoba	172,44	5,80	Córdoba	193.730,00	6,85	7.749,20	30,63	176,12	0,70	6,34	278,97	0,03	1,10
Granada	74,4	2,50	Granada	102.830,00	3,64	4.113,20	16,26	93,48	0,37	3,37	148,08	0,01	0,59
Huelva	1.403,91	47,22	Huelva	528.430,00	18,70	21.137,20	83,55	480,39	1,90	17,29	760,94	0,07	3,01
Jaén	84,39	2,84	Jaén	139.120,00	4,92	5.564,80	22,00	126,47	0,50	4,55	200,33	0,02	0,79
Málaga	70,29	2,36	Málaga	172.890,00	6,12	6.915,60	27,33	157,17	0,62	5,66	248,96	0,02	0,98
Sevilla	577,41	19,42	Sevilla	1.208.670,00	42,77	48.346,80	191,09	1.098,79	4,34	39,56	1.740,48	0,16	6,88

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,15	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71
ANDALUCÍA	2.973,27	35,46%	ANDALUCÍA	2.826.240,00	21,53%	113.049,60	446,84	2.569,31	10,16	92,50	4.069,79	0,37	16,09
Sevilla	577,41	19,42	Sevilla	1.208.670	42,77	48.346,80	191,09	1.098,79	4,34	39,56	1.740,48	0,16	6,88
Huelva	1403,91	47,22	Huelva	528.430	18,70	21.137,20	83,55	480,39	1,90	17,29	760,94	0,07	3,01
Cádiz	585,22	19,68	Cádiz	462.810	16,38	18.512,40	73,17	420,74	1,66	15,15	666,45	0,06	2,63
TOTAL	2.566,54	86,32	TOTAL	2.199.910	77,84	87.996	347,81	1.999,92	7,90	72,00	3.167,87	0,28	12,52

Se han seleccionado las tres provincias más voluminosas, **Sevilla, Huelva y Cádiz**, las cuales representan el **86,3%** de la facturación, lo que equivale a más de **2,5 Mil M€**. Y un porcentaje del **77,8%** en cuanto a las toneladas, alcanzando los **2,1 M**, lo que permite un potencial compositivo ferroviario diario de **7,9 trenes**, transformándose en un montante captable de **0,2 unidades**, involucrando a **12,5 camiones** para el acarreo de la propia.

En primer lugar nos encontramos con la provincia de **Sevilla**, esta representa el **19,4%** de la compra de **Badajoz** a esta comunidad autónoma, procurando un volumen de facturación de **557,4 M€**. Como podemos observar, el porcentual de toneladas es bastante mayor llegando al **42,7%**, superando **1,2 M**, descompensación que nos hace atisbar el escaso valor añadido de la propia en comparación con la siguiente provincia. Con tan alta presencia, el potencial de desarrollo férreo asciende a **4,3 trenes/día**, con una captabilidad de **0,1**, precisando **6,8 camiones de acarreo**.

Huelva en segunda posición con el **47,2%**, superando los **1,4 Mil M€**. Y, como regiones arriba apuntábamos, el porcentual de mercancías se reduce a un **18,7%**, siendo algo más de

528,4 Mil toneladas, lo que nos aventura a decir que el valor añadido de la compra de estas es bastante alto en comparación con la primera provincia. Volumen que hace que el **compositivo férreo diario** sea de **1,9 unidades**, y un **captable** al día de **0,07 trenes**, necesitando de **3,0 camiones de acarreo**.

Y en el **último lugar** de esta selección, a larga distancia, nos encontramos con la provincia de **Cádiz** con el **19,6%** del volumen de **facturación** con **585,2 M€**. En cuanto al porcentual de **toneladas**, ligeramente inferior, alcanza el **16,3%** con **462,8 Mil**, lo que le permite **1,6 trenes/día**, con una captabilidad de **0,06**, necesitando **2,6 composiciones de acarreo**.

4.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE ANDALUCÍA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA-BB - Agricultura, silvicultura y pesca	137,4	4,62%	AA-BB - Agricultura, silvicultura y pesca	375.640,00	13,29%	15.025,60	59,39	341,49	1,35	12,29	540,92	0,05	2,14
CA,CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	1.263,97	42,51%	CA,CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	337.050,00	11,93%	13.482,00	53,29	306,41	1,21	11,03	485,35	0,04	1,92
DA - Industria Agroalimentaria	435,06	14,63%	DA - Industria Agroalimentaria	803.290,00	28,42%	32.131,60	127,00	730,26	2,89	26,29	1.156,74	0,10	4,57
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	62,66	2,11%	DD - Industria de la madera y el corcho	54.120,00	1,91%	2.164,80	8,56	49,20	0,19	1,77	77,93	0,01	0,31
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	2,58	0,09%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	7.970,00	0,28%	318,80	1,26	7,25	0,03	0,26	11,48	0,00	0,05
DG - Industria Química	255,71	8,60%	DG - Industria Química	272.960,00	9,66%	10.918,40	43,16	248,15	0,98	8,93	393,06	0,04	1,55
DH - Industria del caucho y materias plásticas	51,76	1,74%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	137.340,00	4,86%	5.493,60	21,71	124,85	0,49	4,49	197,77	0,02	0,78
DI - Industria de productos minerales no metálicos	59,06	1,99%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	191.520,00	6,78%	7.660,80	30,28	174,11	0,69	6,27	275,79	0,02	1,09
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	645,35	21,71%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	606.910,00	21,47%	24.276,40	95,95	551,74	2,18	19,86	873,95	0,08	3,45
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	13,69	0,46%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	2.780,00	0,10%	111,20	0,44	2,53	0,01	0,09	4,00	0,00	0,02
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,69	0,02%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	5.750,00	0,20%	230,00	0,91	5,23	0,02	0,19	8,28	0,00	0,03
DM - Fabricación de material de transporte	39,5	1,33%	DM - Fabricación de material de transporte	28.070,00	0,99%	1.122,80	4,44	25,52	0,10	0,92	40,42	0,00	0,16
DN - Industrias diversas	5,83	0,20%	DN - Industrias diversas	2.830,00	0,10%	113,20	0,45	2,57	0,01	0,09	4,08	0,00	0,02
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	2.973,27	100,00%	Total Ramas	2.826.240,00	100,00%	113.049,60	446,84	2.569,31	10,16	92,50	4.069,79	0,37	16,09

Para los comentarios descriptivos de la **compra** por **Ramas** de la provincia de **Badajoz** a **Andalucía** nos vamos a centrar en las **tres más voluminosas**. Representando, a nivel de facturación, el **40,9%** de todas las comprar a esta comunidad, superando los **1,2 Mil M€**.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	2.973,27	100,00%	Total Ramas	2.828.240,00	100,00%	113.049,60	446,84	2.569,31	10,16	92,50	4.069,79	0,37	16,09
DA - Industria Agroalimentaria	435,06	14,63%	DA - Industria Agroalimentaria	803.290,00	28,42%	32.131,60	127,00	730,26	2,89	26,29	1.156,74	0,10	4,57
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	645,35	21,71%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	606.910,00	21,47%	24.276,40	95,95	551,74	2,18	19,86	873,95	0,08	3,45
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	137,4	4,62%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	375.640,00	13,29%	15.025,60	59,39	341,49	1,35	12,29	540,92	0,05	2,14
Total Ramas Selección	1.217,81	40,96%	Total Ramas Selección	1.785.840	63,18%	71.433,60	282,35	1.623,49	6,42	58,45	2.571,61	0,23	10,16

Alcanzando porcentualmente el **63,1%** del volumen de **toneladas**, por encima de los **1,7 M**. Lo que hace que tenga un potencial de **6,4 trenes/día**, reduciéndose a **0,23 unidades captables**, precisando **10,1 camiones de acarreo**.

Destaca, en **primera posición**, la **Industria Agroalimentaria** que representa el **14,6%** de la **facturación**, por encima de los **435,0 M€**, con un porcentual en la vertiente de la mercancía muy por encima con el **28,4%**, más de las **803,0 Mil toneladas**, lo que hace que tenga un potencial de **2,8 trenes/día**, permitiendo una **captabilidad de 0,1 unidades**, precisando para ello **4,5 camiones de acarreo**.

La **Rama de la Metalurgia y Fabricación de Productos Metálicos** ocupa la **segunda posición** con el **21,7%** de la **facturación**, **645,3 M€**. Alzando porcentualmente la mercancía un volumen parecido con el **21,4%**, lo que supone más de **606,9 Mil toneladas**, dando lugar a poder desarrollar **2,1 trenes/día**, pudiendo poder captar **0,08 unidades**, y **3,4 composiciones de acarreo**.

Y en la **última posición Agricultura, Silvicultura y Pesca** con el **4,6%**, lo que supone **137,4 M€**. Copando el **13,2%** la representación porcentual de la **mercancía**, dándonos a entender el escaso valor añadido de esta, con un volumen de más de **375,6 Mil toneladas**, otorgando la posibilidad **compositiva férrea diaria de 1,3 trenes**, lo que supondría captar **0,05 unidades**, por lo que precisa **2,1 camiones de acarreo**.

4.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE CASTILLA LA MANCHA

Castilla la Mancha se encuentra a muy larga distancia de la comunidad anterior con el **8,4%** de la **facturación**, y un montante económico superior a **709,1 M€**. Como podemos ver, y es de esperar, también se produce una disminución en cuanto al porcentaje en las **toneladas**, llegando al **6,3%**, superando las **837,2 Mil**. Lo que le permite poder desarrollar **3,0 trenes/día**, con una **captabilidad de 0,1**, y un acarreo de **4,7 camiones**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA-LA MANCHA	709,11	8,46%	CASTILLA-LA MANCHA	837.280	6,38%	33.491,20	132,38	761,16	3,01	27,40	1.205,68	0,11	4,77
Albacete	28,55	4,03	Albacete	42.520	5,08	1.700,80	6,72	38,65	0,15	1,39	61,23	0,01	0,24
Ciudad Real	561,2	79,14	Ciudad Real	336.780	40,22	13.471,20	53,25	306,16	1,21	11,02	484,96	0,04	1,92
Cuenca	2,79	0,39	Cuenca	36.060	4,31	1.442,40	5,70	32,78	0,13	1,18	51,93	0,00	0,21
Guadalajara	13,3	1,88	Guadalajara	117.810	14,07	4.712,40	18,63	107,10	0,42	3,86	169,65	0,02	0,67
Toledo	103,27	14,56	Toledo	304.110	36,32	12.164,40	48,08	276,46	1,09	9,95	437,92	0,04	1,73

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,15	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71
CASTILLA-LA MANCHA	709,11	8,46%	CASTILLA-LA MANCHA	837.280	6,38%	33.491	132,38	761,16	3,01	27,40	1.205,68	0,11	4,77
Ciudad Real	561,2	79,14	Ciudad Real	336.780	40,22	13.471	53,25	306,16	1,21	11,02	484,96	0,04	1,92
Toledo	103,27	14,56	Toledo	304.110	36,32	12.164	48,08	276,46	1,09	9,95	437,92	0,04	1,73
TOTAL	664,47	93,70	TOTAL	640.890	76,54	25.635,60	101,33	582,63	2,39	20,97	922,88	0,08	3,65

Vamos a destacar, para el desarrollo de los comentarios descriptivos, tan sólo **dos provincias, Ciudad Real y Toledo**. La suma de ambas alcanza el **93,7%** del volumen de **facturación** de esta comunidad, algo más de **664,0 M€**. Así como podemos comprobar la reducción del porcentaje al **76,5%** en la **mercancía**, lo que supone un montante de las propias superior a las **640,8 Mil toneladas**, traducándose en un potencial de **2,3 trenes/día**, pudiendo **captar 0,08**, precisando **3,6 composiciones de acarreo**.

En **primer lugar** nos encontramos con la de **Ciudad Real** con el **79,1%** de la **facturación**, sobrepasando ligeramente los **561,2 M€**. Podemos comprobar que la aportación porcentual del volumen de **toneladas** es muchísimo más baja, situándose en el **40,2%**, más de **336,7 Mil**, lo que nos da a entender que la compra realizada por Badajoz a esta provincia tiene alto valor añadido en comparación con la otra seleccionada. Este volumen le permite poder componer **1,2 trenes/día**, con una captabilidad de **0,04 unidades**, por lo que precisa un montante de **1,9 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** nos encontramos con la de **Toledo** con una escasa presencia económica, siendo esta del **14,5%**, superando los **103,2 M€**. Como comentábamos reglones arriba, a diferencia de la anterior, podemos aventurar el bajo valor añadido de esta mercancía en esta provincia, puesto que tan escaso potencial económico lo arroja con un porcentaje bastante alto en la vertiente de volumen del producto, siendo del **36,3%**, lo que supone algo más de **304,1 Mil toneladas**, permitiendo disponer de **1,0 trenes al día** y la posibilidad de **captar 0,04 composiciones**, con **1,7 camiones de acarreo**.

4.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE CASTILLA LA MANCHA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	63,4	8,94%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	290.080,00	34,65%	11.603,20	45,86	263,71	1,04	9,49	417,72	0,04	1,65
CA,CE,DF-I extractivos, coquerías, refino y combustibles nucleares	472,9	66,69%	CA,CE,DF-I extractivos, coquerías, refino y combustibles nucleares	70.200,00	8,38%	2.898,00	11,10	63,82	0,25	2,30	101,09	0,01	0,40
DA - Industria Agroalimentaria	61,54	8,68%	DA - Industria Agroalimentaria	266.730,00	31,86%	10.669,20	42,17	242,48	0,96	8,73	384,09	0,03	1,52
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	23,7	3,34%	DG - Industria Química	37.960,00	4,53%	1.518,40	6,00	34,51	0,14	1,24	54,66	0,00	0,22
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,86	0,12%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	1.420,00	0,17%	56,80	0,22	1,29	0,01	0,05	2,04	0,00	0,01
DI - Industria de productos minerales no metálicos	5,43	0,77%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	102.470,00	12,24%	4.098,80	16,20	93,15	0,37	3,35	147,56	0,01	0,58
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	9,58	1,35%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	26.260,00	3,14%	1.050,40	4,15	23,87	0,09	0,86	37,81	0,00	0,15
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	12,82	1,81%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	5.230,00	0,62%	209,20	0,83	4,75	0,02	0,17	7,53	0,00	0,03
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	28,69	4,05%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	7.800,00	0,93%	312,00	1,23	7,09	0,03	0,26	11,23	0,00	0,04
DM - Fabricación de material de transporte	30,18	4,26%	DM - Fabricación de material de transporte	29.130,00	3,48%	1.165,20	4,61	26,48	0,10	0,95	41,95	0,00	0,17
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	709,11	100,00%	Total Ramas	837.280,00	100,00%	33.491,20	132,38	761,16	3,01	27,40	1.205,68	0,11	4,77

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	709,11	100,00%	Total Ramas	837.280,00	100,00%	33.491,20	132,38	761,16	3,01	27,40	1.205,68	0,11	4,77
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	63,4	8,94%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	290.080,00	34,65%	11.603,20	45,86	263,71	1,04	9,49	417,72	0,04	1,65
DA - Industria Agroalimentaria	61,54	8,68%	DA - Industria Agroalimentaria	266.730,00	31,86%	10.669,20	42,17	242,48	0,96	8,73	384,09	0,03	1,52
DI - Industria de productos minerales no metálicos	5,43	0,77%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	102.470,00	12,24%	4.098,80	16,20	93,15	0,37	3,35	147,56	0,01	0,58
Total Ramas Selección	130,37	18,39%	Total Ramas Selección	659.280	78,75%	26.371,20	104,23	599,35	2,37	21,58	949,36	0,09	3,75

La compra por Ramas de la provincia de Badajoz a la Comunidad Autónoma de Castilla la Mancha destacan tres, **Agricultura, Silvicultura y Pesca, Industria Agroalimentaria, y la Industria de Productos Minerales no Metálicos** las cuales suman el **18,3%** de la facturación, sobrepasando los **130,3 M€**. En cuanto al volumen de mercancías supera el **78,7%**, siendo más de **659,2 Mil toneladas**, lo que le permite poder desarrollar un total de **2,3 trenes/día**, posibilitando un potencial captable de **0,09 unidades** y un compositivo de acarreo de **3,7 camiones**.

En primer lugar nos encontramos con la Rama de **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con el **8,9%**, alcanzando los **63,4 M€**. Desarrollando un alto porcentaje en cuanto al volumen de mercancía, por encima del **34,6%**, algo más de **290,0 Mil toneladas**, dando la posibilidad de poder componer **1,0 trenes/día**, siendo el montante captable de **0,04** y de **1,6 camiones de acarreo**.

La **Industria Agroalimentaria** representa un porcentual económico más elevado que la comentada anteriormente, lo que nos da a entender que esta desarrolla mayor valor

añadido, registrando el **8,6%** de la facturación, con **61,5 M€**. En cuanto a las **mercancías**, muy similar a la comentada, alcanza el **31,8%**, superando las **266,7 Mil toneladas**, lo que permite la capacidad compositiva de **0,9 trenes/día**, posibilitando un **captable de 0,03 unidades**, con **1,5 composiciones de acarreo**.

Y en **último lugar** encontramos la **Industria de Productos Minerales no Metálicos** con una representación económica ínfima, siendo del **0,7%**, algo más de **5,0 M€**. En cuanto al volumen de la mercancía representa el **12,2%**, por encima de las **102,4 Mil toneladas**, lo que posibilita poder componer **0,3 trenes/día**, con una **captabilidad de 0,01**, por lo que demanda un desarrollo de **0,5 camiones** para el **acarreo**.

4.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE CASTILLA Y LEÓN.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA Y LEÓN	776,57	9,26%	CASTILLA Y LEÓN	718,080	5,47%	28.723,20	113,53	652,80	2,58	23,50	1.034,04	0,09	4,09
Ávila	22,47	2,89	Ávila	32,180	4,48	1.287,20	5,09	29,25	0,12	1,05	46,34	0,00	0,18
Burgos	29,57	3,81	Burgos	86,910	12,10	3.476,40	13,74	79,01	0,31	2,84	125,15	0,01	0,49
León	50,08	6,45	León	33390	4,65	1.335,60	5,28	30,35	0,12	1,09	48,08	0,00	0,19
Palencia	10,14	1,31	Palencia	23,020	3,21	920,80	3,64	20,93	0,08	0,75	33,15	0,00	0,13
Salamanca	501,03	64,52	Salamanca	274.440	38,22	10.977,60	43,39	249,49	0,99	8,98	395,19	0,04	1,56
Segovia	37,09	4,78	Segovia	43800	6,10	1.752,00	6,92	39,82	0,16	1,43	63,07	0,01	0,25
Soria	4,45	0,57	Soria	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valladolid	102,67	13,22	Valladolid	163.270	22,74	6.530,80	25,81	148,43	0,59	5,34	235,11	0,02	0,93
Zamora	19,07	2,46	Zamora	61.090	8,51	2.443,60	9,66	55,54	0,22	2,00	87,97	0,01	0,35

Castilla y León, con un **9,2%** en cuanto a la **facturación** y un montante de **776,5 M€**, aparece en **tercera posición** en la **compra** que realiza la provincia de **Badajoz**. Como sucede en los casos anteriores se produce una merma en el porcentaje de las **toneladas**, registrando un **5,4%**, lo que supone **718,0 Mil**. Llevándola a desarrollar **2,5 trenes/día**, reduciéndose a **0,09 composiciones captables**, precisando para el movimiento de la propia **4,0 composiciones de acarreo**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,15	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71
CASTILLA Y LEÓN	776,57	9,26%	CASTILLA Y LEÓN	718,080	5,47%	28.723,20	113,53	652,80	2,58	23,50	1.034,04	0,09	4,09
Salamanca	501,03	64,52	Salamanca	274.440	38,22	10.977,60	43,39	249,49	0,99	8,98	395,19	0,04	1,56
Valladolid	102,67	13,22	Valladolid	163.270,00	22,74	6.530,80	25,81	148,43	0,59	5,34	235,11	0,02	0,93
Burgos	29,57	3,81	Burgos	86,910	12,10	3.476,40	13,74	79,01	0,31	2,84	125,15	0,01	0,49
TOTAL	633,27	81,55	TOTAL	524.620	73,06	20.994,80	82,94	476,93	1,89	17,17	755,45	0,07	2,99

Como podemos observar, tres provincias de esta comunidad destacan sobre el resto, **Salamanca, Valladolid y Burgos**. Estas acumulan el **81,5%** de la **facturación**, lo que equivale a más de **633,2 M€**. Y ligeramente encontramos merma la aportación en la vertiente de las **toneladas**, siendo del **73,0%**, superando las **524,6 Mil**. Este montante le permite un desarrollo de **1,8 trenes/día**, con un potencial **captable de 0,07**, por lo que precisa de **2,9 camiones de acarreo**.

Salamanca aparece en **primer lugar** con el **64,5** de la **facturación**, lo que equivale a un cómputo de más de **501,0 M€**. En cuanto a las **toneladas** supera el **38,2%**, lo que se traduce en un volumen superior a las **274,4 Mil toneladas**. Procurando poder **desarrollar 0,9 trenes al día**, con una captabilidad de **0,04**, precisando un **acarreo de 1,5 camiones**.

En **segundo lugar** nos encontramos con la provincia de **Valladolid** con el **13,2%**, superando los **102,6 M€**. Aumentando considerablemente, en comparación con el porcentual de la facturación, el de mercancías, dándonos a entender el alto valor de la propia, situándose en el **22,7%**, con **163,2 Mil toneladas**. Lo que le lleva a **poder componer 0,5 trenes al día**, transformándose en un **captable de 0,02**, precisando **0,9 camiones de acarreo**.

Y en **último lugar**, a muy larga distancia de la anterior, se sitúa **Burgos** con el **3,8%** del volumen de **facturación**, con algo más de **29,0 M€**. En cuanto al porcentual de **toneladas**, muy superior al económico con el **12,1%**, lo que equivale a más de **86,0 Mil**, nos atisba el alto valor añadido de la propia. Cantidad que posibilita poder disponer de un **potencial compositivo de 0,3 trenes al día**, con un **captable de 0,01**, y de **0,49 camiones acarreo**.

4.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE CASTILLA Y LEÓN.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA-BB- Agricultura, silvicultura y pesca	84,72	10,91%	AA-BB- Agricultura, silvicultura y pesca	459.450,00	63,98%	18.378,00	72,64	417,68	1,65	15,04	661,61	0,06	2,62
CA-CB, DF-I, extractivos, coquerías, refino y combustibles nucleares	422,11	54,36%	CA-CB, DF-I, extractivos, coquerías, refino y combustibles nucleares	17.150,00	2,39%	686,00	2,71	15,59	0,06	0,56	24,70	0,00	0,10
DA - Industria Agroalimentaria	87,97	11,33%	DA - Industria Agroalimentaria	145.390,00	20,25%	5.815,60	22,99	132,17	0,52	4,76	209,36	0,02	0,83
DB - Industria textil y de la confección	-	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	-	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	2,86	0,37%	DD - Industria de la madera y el corcho	15.390,00	2,14%	615,60	2,43	13,99	0,06	0,50	22,16	0,00	0,09
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	5,55	0,71%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	15.180,00	2,11%	607,20	2,40	13,80	0,05	0,50	21,86	0,00	0,09
DG - Industria Química	1,45	0,19%	DG - Industria Química	16.280,00	2,27%	651,20	2,57	14,80	0,06	0,53	23,44	0,00	0,09
DH - Industria del caucho y materias plásticas	-	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	4,11	0,53%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	35.000,00	4,87%	1.400,00	5,53	31,82	0,13	1,15	50,40	0,00	0,20
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	1,05	0,14%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	2.840,00	0,40%	113,60	0,45	2,58	0,01	0,09	4,09	0,00	0,02
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	-	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	-	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	14,03	1,81%	DM - Fabricación de material de transporte	11.390,00	1,59%	455,60	1,80	10,35	0,04	0,37	16,40	0,00	0,06
DN - Industrias diversas	-	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	152,70	19,66%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	776,57	100,00%	Total Ramas	718.080,00	100,00%	28.723,20	113,53	652,80	2,58	23,50	1.034,04	0,09	4,09

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	776,57	100,00%	Total Ramas	718.080,00	100,00%	28.723,20	113,53	652,80	2,58	23,50	1.034,04	0,09	4,09
AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	84,72	10,91%	AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	459.450,00	63,98%	18.378,00	72,64	417,68	1,65	15,04	661,61	0,06	2,62
DA - Industria Agroalimentaria	87,97	11,33%	DA - Industria Agroalimentaria	145.390,00	20,25%	5.815,60	22,99	132,17	0,52	4,76	209,36	0,02	0,83
DI - Industria de productos minerales no metálicos	4,11	0,53%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	35.000,00	4,87%	1.400,00	5,53	31,82	0,13	1,15	50,40	0,00	0,20
Total Ramas Selección	176,8	22,77%	Total Ramas Selección	639.840	89,10%	25.593,60	101,16	581,67	2,30	20,94	921,37	0,08	3,64

La compra de la provincia de **Badajoz, por Ramas**, a esta comunidad autónoma destaca en **primera posición** la **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, la cual representa el **10,9%** del volumen de **facturación**, superando los **84,7 M€**. Ya se comentaba, reglones arriba, que la mercancía promete poco valor añadido, puesto que tan escasa representación porcentual en la facturación así lo promociona. Como podemos comprobar, representa el **63,9% del volumen de las toneladas**, siendo más de **459,4 Mil**, lo que le permite un potencial de **1,6 trenes/día**, registrando una **captabilidad** de **0,06**, precisando **2,6 camiones** para el **acarreo** de la propia.

En segundo lugar la **Industria Agroalimentaria** con un porcentaje económico ligeramente superior con el **11,3%**, lo que supone una aportación económica de **87,9 M€**. Pero, como podemos comprobar, el volumen de **toneladas**, que es lo que aquí principalmente nos interesa, representa tan solo el **20,2%**, superando las **145,0 Mil**, lo que nos da a entender el alto valor añadido de la propia con respecto a la anterior. Permitiendo **0,5 trenes al día**, con un **captable** de **0,02 trenes**, y de **0,8 camiones de acarreo**.

Y en el **último lugar** nos encontramos con la **Industria de productos minerales no metálicos** con muy escasa facturación, siendo esta del **0,5%**, lo que supone unos escasos **4,0 M€**. Algo similar ocurre también en la vertiente de las **toneladas**, que tan solo copa el **4,8%**, **35,0 Mil**, posibilitando con ello la puesta de **0,1 trenes al día**, con ninguna unidad captable.

4.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ DESDE MADRID.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	8.383,68	100,00%	TOTAL	13.125.300,00	100,00%	525.012,00	2.075,15	11.932,09	47,16	429,56	18.900,43	1,70	74,71
COMUNIDAD DE MADRID	341,74	4,08%	COMUNIDAD DE MADRID	274.030	2,09%	10.961,20	43,32	249,12	0,98	8,97	394,60	0,04	1,56
Madrid	341,74	100	Madrid	274.030	100	10.961,20	43,32	249,12	0,98	8,97	394,60	0,04	1,56

Como podemos ver, las compras de la provincia de **Badajoz** a esta comunidad autónoma representa el **4,0%** del volumen total, superando los **341,7 M€**. En cuanto a las **toneladas**, porcentualmente, desciende al **2,0%**, superando las **274,0 Mil**, lo que representa una

posibilidad de desarrollo compositivo férreo de **0,9 trenes/día**, siendo su poder captable de **0,04 unidades**, permitiendo implementar **1,5 camiones de acarreo**.

4.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS DESDE MADRID.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	26,16	7,66%	AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	50.450,00	18,41%	2.018,00	7,98	45,86	0,18	1,65	72,65	0,01	0,29
CA, CB, DF, I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	0	0,00%	CA, CB, DF, I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DA - Industria Agroalimentaria	32,39	9,48%	DA - Industria Agroalimentaria	119.640,00	43,66%	4.785,60	18,92	108,76	0,43	3,92	172,28	0,02	0,68
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	19,03	5,57%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	18.780,00	6,85%	751,20	2,97	17,07	0,07	0,61	27,04	0,00	0,11
DG - Industria Química	22,61	6,61%	DG - Industria Química	16.330,00	5,96%	653,20	2,58	14,85	0,06	0,53	23,52	0,00	0,09
DH - Industria del caucho y materias plásticas	23,3	6,82%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	48.980,00	17,88%	1.959,20	7,74	44,53	0,18	1,60	70,53	0,01	0,28
DI - Industria de productos minerales no metálicos	3,1	0,91%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	19.140,00	6,98%	765,60	3,03	17,40	0,07	0,63	27,56	0,00	0,11
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0	0,00%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	1,89	0,55%	DM - Fabricación de material de transporte	700,00	0,26%	28,00	0,11	0,64	0,00	0,02	1,01	0,00	0,00
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	213,26	62,41%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	341,74	100,00%	Total Ramas	274.030,00	100,00%	10.961,20	43,32	249,12	0,98	8,97	394,60	0,04	1,56

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	341,74	100,00%	Total Ramas	274.030,00	100,00%	10.961,20	43,32	249,12	0,98	8,97	394,60	0,04	1,56
DA - Industria Agroalimentaria	32,39	9,48%	DA - Industria Agroalimentaria	119.640,00	43,66%	4.785,60	18,92	108,76	0,43	3,92	172,28	0,02	0,68
AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	26,16	7,66%	AA, BB - Agricultura, silvicultura y pesca	50.450,00	18,41%	2.018,00	7,98	45,86	0,18	1,65	72,65	0,01	0,29
DH - Industria del caucho y materias plásticas	23,3	6,82%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	48.980,00	17,88%	1.959,20	7,74	44,53	0,18	1,60	70,53	0,01	0,28
Total Ramas Selección	58,55	17,14%	Total Ramas Selección	170.090	62,07%	6.803,60	26,89	154,63	0,61	5,57	244,93	0,02	0,97

Las compras por Ramas a esta comunidad autónoma, como podemos comprobar, se concentran en la **Industria Agroalimentaria, Agricultura, silvicultura y pesca y la Industria del caucho y materias plásticas**, representado estas el **17,1%** del volumen de facturación, lo que supone un montante de **58,5 M€**. En cuanto a las toneladas se dispara al **62,0%**, más de **170,0 Mil**, permitiendo el desarrollo de **0,6 trenes/día**, llevando a una captabilidad de **0,02 unidades**, precisando disponer de **0,9 camiones de acarreo**.

En cuanto a la primera, **Industria Agroalimentaria**, representa el **9,4%**, algo más de **32,3 M€**. Con una representación porcentual de la mercancía muy superior al **43,6%**, por encima de las **119,6 Mil toneladas**, lo que permite desarrollar **0,4 trenes al día**, y un captable de **0,02**, precisando **0,6 composiciones de acarreo**.

La **Agricultura, silvicultura y pesca** ocupa la **segunda posición** con el **7,6%** de la **facturación**, lo que equivale a un montante superior a los **26,1 M€**. En cuanto al **volumen de mercancía**, la representación porcentual es más del doble que la de la facturación, dándonos a entender el alto valor añadido de las propias, en contraposición a la primera. Para esta es del **18,4%**, lo que supone **50,4 Mil**, posibilitando poder desarrollar **0,1 trenes al día**, con un **captable de 0,01** composiciones y de **0,2 camiones de acarreo**.

En cuanto a la **tercera, Industria del caucho y materias plásticas**, los volúmenes son muy similares a la anterior, siendo para esta del **6,8%** de la **facturación**, lo que equivale a **23,3 M€**. También parejo, como comentábamos antes, es la aportación de las **toneladas** con el **17,8%**, rayando las **49,0 Mil**, lo que permite tener igual composiciones férreas.

V.- VOLUMENES Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
ANDALUCÍA	834,08	16,52%	ANDALUCÍA	2.980.160,00	16,61%	82.406,40	325,72	1.872,87	7,40	67,42	2.966,63	0,27	11,73
ARAGÓN	28,91	0,57%	ARAGÓN	49.130,00	0,40%	1.965,20	7,77	44,66	0,18	1,61	70,75	0,01	0,28
ASTURIAS	10,13	0,20%	ASTURIAS	16.180,00	0,13%	647,20	2,56	14,71	0,06	0,53	23,30	0,00	0,09
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	8,05	0,16%	CANARIAS	17.840,00	0,14%	713,60	2,82	16,22	0,06	0,58	25,69	0,00	0,10
CANTABRIA	0	0,00%	CANTABRIA	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CASTILLA Y LEÓN	231,25	4,58%	CASTILLA Y LEÓN	379.510,00	3,06%	15.180,40	60,00	345,01	1,36	12,42	546,49	0,05	2,16
CASTILLA-LA MANCHA	157,15	3,11%	CASTILLA-LA MANCHA	530.820,00	4,28%	21.232,80	83,92	482,56	1,91	17,37	764,38	0,07	3,02
CATALUÑA	106,76	2,11%	CATALUÑA	234.280,00	1,89%	9.371,20	37,04	212,98	0,84	7,67	337,36	0,03	1,33
COMUNIDAD VALENCIANA	91,52	1,81%	COMUNIDAD VALENCIANA	276.540,00	2,23%	11.061,60	43,72	251,40	0,99	9,05	398,22	0,04	1,57
EXTREMADURA	2.927,81	57,99%	EXTREMADURA	7.936.820,00	63,97%	317.472,80	1.264,83	7.215,29	28,52	259,75	11.429,02	1,03	45,17
GALICIA	34,93	0,69%	GALICIA	111.800,00	0,90%	4.464,00	17,64	101,45	0,40	3,65	160,70	0,01	0,64
COMUNIDAD DE MADRID	430,37	8,52%	COMUNIDAD DE MADRID	340.640,00	2,75%	13.625,60	53,86	309,67	1,22	11,15	490,52	0,04	1,94
REGIÓN DE MURCIA	87,35	1,73%	REGIÓN DE MURCIA	175.660,00	1,42%	7.026,40	27,77	159,69	0,63	5,75	252,95	0,02	1,00
NAVARRA	47,45	0,94%	NAVARRA	150.300,00	1,21%	6.012,00	23,76	136,64	0,54	4,92	216,43	0,02	0,86
PAÍS VASCO	36,11	0,72%	PAÍS VASCO	83.920,00	0,68%	3.356,80	13,27	76,29	0,30	2,75	120,84	0,01	0,48
LA RIOJA	15,89	0,31%	LA RIOJA	38.670,00	0,31%	1.546,80	6,11	35,15	0,14	1,27	55,68	0,01	0,23
CEUTA Y MELILLA	0,69	0,01%	CEUTA Y MELILLA	4.810,00	0,04%	192,40	0,76	4,37	0,02	0,16	6,93	0,00	0,03
TOTAL	5.049,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,82

La provincia de **Badajoz** desarrolla un volumen de más de **5,0 Mil M€**, con un potencial de **12,4 M de toneladas**, lo que viene a suponer un montante cercano a los **496,2 Mil camiones al año**, transformándose en un potencial, si se utilizara el modo de transporte por ferrocarril, superior a **44,0 trenes al día**.

Tomando como referencia el **Informe del Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia –CNMC-** en cuanto a los modos de transportes, esta provincia tiene un potencial para disponer de **1,6 trenes captables al día**, necesitando para el desarrollo de la propia **70,6 camiones de acarreo**.

Como podemos comprobar, en los cuadros que se desarrollan abajo, destacan **cuatro comunidades autónomas** sobre el resto, y que si **sumamos** a estas la de **la propia región**, llegan a un **porcentaje económico** de más de **4,5 Mil M€**, lo que supone el **91%** de la **facturación**. Representando un porcentaje similar en el volumen de **toneladas** con el **91%**, superando **11,2 M**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	5.048,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,62
ANDALUCÍA	834,08	16,52%	ANDALUCÍA	2.060.160,00	16,61%	82.406,40	325,72	1.872,87	7,40	67,42	2.966,63	0,27	11,73
CASTILLA-LA MANCHA	157,15	3,11%	CASTILLA-LA MANCHA	530.820,00	4,28%	21.232,80	83,92	482,56	1,91	17,37	764,38	0,07	3,02
CASTILLA Y LEÓN	231,25	4,58%	CASTILLA Y LEÓN	379.510,00	3,06%	15.180,40	60,00	345,01	1,36	12,42	546,49	0,05	2,16
COMUNIDAD DE MADRID	430,37	8,52%	COMUNIDAD DE MADRID	340.640,00	2,75%	13.625,60	53,86	309,67	1,22	11,15	490,52	0,04	1,94
TOTAL SELECCIÓN	1652,85	32,73%	TOTAL SELECCIÓN	3.311.130,00	26,70%	132.445,20	523,50	3.010,12	11,90	108,36	4.768,03	0,43	18,85

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	5.048,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,62
EXTREMADURA	2.927,81	57,99%	EXTREMADURA	7.536.820,00	63,97%	317.472,80	1.254,83	7.215,29	28,52	259,75	11.429,02	1,03	45,17
TOTAL Selección + Extremadura	4.580,66	91%	TOTAL Selección + Extremadura	11.247.950	91%	449.918,00	1.778,33	10.225,41	40,42	368,11	16.197,05	1,45	64,02

Dentro de la comunidades destacan **Andalucía, Castilla la Mancha, Castilla Y León y Comunidad de Madrid**, sumando las propias el **32,7%** de la **aportación económica**, estando por encima de los **1,6 Mil M€**. Desarrollando el **26,7%** de las **toneladas**, lo que supone un montante de **3,3 M**. Permitiendo un potencial de **11,9 trenes/día**, lo que se transforma en una capacidad de **captación** de **0,4 composiciones**, precisando de **18,5 camiones** para el **acarreo**.

5.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A ANDALUCÍA.

Como podemos comprobar, destaca como **primer destino Andalucía** con el **16,5%**, lo que supone un volumen de **facturación** de más de **834,0 M€**. Disminuyendo ligeramente la representación porcentual en las **toneladas** al **16,6%**, algo más de **2,0 M**. Lo que se transforma en un potencial de **7,4 trenes al día**. Convirtiéndose en un **diario de 0,2 trenes captables**, lo que hace superar las **11,7 unidades de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
ANDALUCÍA	834,08	16,52%	ANDALUCÍA	2.060.160,00	16,61%	82.406,40	325,72	1.872,87	7,40	67,42	2.966,63	0,27	11,73
Almería	11,32	1,36	Almería	36.870,00	1,79	1.474,80	5,83	33,52	0,13	1,21	53,09	0,00	0,21
Cádiz	46,17	5,54	Cádiz	150.440,00	7,30	6.017,60	23,78	136,76	0,54	4,92	216,63	0,02	0,86
Córdoba	96,35	11,55	Córdoba	337.750,00	16,39	13.510,00	53,40	307,05	1,21	11,05	486,36	0,04	1,92
Granada	53,19	6,38	Granada	43.270,00	2,10	1.730,80	6,84	39,34	0,16	1,42	62,31	0,01	0,25
Huelva	130,94	15,70	Huelva	462.680,00	22,46	18.507,20	73,15	420,62	1,66	15,14	666,26	0,06	2,63
Jaén	54,18	6,50	Jaén	70.020,00	3,40	2.800,80	11,07	63,65	0,25	2,29	100,83	0,01	0,40
Málaga	18,71	2,24	Málaga	93.970,00	4,56	3.758,80	14,86	85,43	0,34	3,08	135,32	0,01	0,53
Sevilla	423,22	50,74	Sevilla	865.160,00	41,99	34.606,40	136,78	786,51	3,11	28,31	1.245,83	0,11	4,92

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	5.048,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,62
ANDALUCÍA	834,08	16,52%	ANDALUCÍA	2.060.160,00	16,61%	82.406,40	325,72	1.872,87	7,40	67,42	2.966,63	0,27	11,73
Sevilla	423,22	50,74	Sevilla	865.160,00	41,99	34.606,40	136,78	786,51	3,11	28,31	1.245,83	0,11	4,92
Huelva	130,94	15,70	Huelva	462.680,00	22,46	18.507,20	73,15	420,62	1,66	15,14	666,26	0,06	2,63
Córdoba	96,35	11,55	Córdoba	337.750,00	16,39	13.510,00	53,40	307,05	1,21	11,05	486,36	0,04	1,92
TOTAL SELECCIÓN	650,51	77,99	TOTAL SELECCIÓN	1.665.590	80,85	66.623,60	263,33	1.514,17	5,98	54,51	2.398,45	0,22	9,48

En la descripción por **provincias** nos hemos centrado en la tres que proporcionan el mayor volumen, estas son **Sevilla, Huelva** y, en el último lugar, **Córdoba**. La suma de estas equivalen al **77,9%** de la **facturación** a esta comunidad, superando los **650,5 M€**. Aumentando la representatividad porcentual en el bloque de **toneladas**, alcanzando el **80,8%**, lo que supone más de **1,6 M**. Por lo que tiene un **potencial diario de 5,9 trenes**, convirtiéndose en una **captabilidad de 0,2 trenes** y de **9,4 camiones de acarreo**.

En cuanto a **la primera provincia** destaca **Sevilla**, con el **50,7%** de todo el destino de la **venta de Badajoz** desde un punto de vista económico, lo que supone algo más de **423,2 M€**. Y como podemos comprobar, representa un **porcentual de mercancías** algo más bajo, registrando el **41,9%**, lo que equivale a algo más de **865,1 Mil toneladas**. Permitiendo el desarrollo compositivo de **3,1 trenes/día**, reduciéndose a una captabilidad de **0,11 unidades**, por lo que precisa **4,9 camiones de acarreo**.

Huelva se posiciona en **segundo lugar** con el **15,7%**, lo que equivale a **130,9 M€**. Aumentando, como podemos ver, el porcentaje en cuanto a las **toneladas** al **22,4%**, superando las **462,6 Mil**, permitiendo desarrollar **1,6 trenes/día**, por lo que dispone de

una captabilidad de **0,06 trenes**, imponiendo la disponibilidad de **2,6 composiciones de acarreo**.

Y la última provincia de la selección es **Córdoba** con el **11,5%** del **volumen económico**, con más de **96,3 M€**. Registrando un porcentaje mayor en la vertiente de las **toneladas**, siendo esta del **16,3%**, lo que da lugar a algo más de **337,7 Mil**. Teniendo, por tanto, la posibilidad para poder conformar **1,2 trenes/día**, con un **montante captable de 0,04 trenes** y de **1,9 camiones de acarreo**.

5.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A ANDALUCÍA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AABB - Agricultura, silvicultura y pesca	197,85	23,72%	AABB - Agricultura, silvicultura y pesca	566.210,00	27,48%	22.648,40	89,52	514,74	2,03	18,53	815,34	0,07	3,22
CA, CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	131,25	15,74%	CA, CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	138.490,00	6,72%	5.539,60	21,90	125,90	0,50	4,53	199,43	0,02	0,79
DA - Industria Agroalimentaria	121,9	14,61%	DA - Industria Agroalimentaria	631.140,00	30,64%	25.245,60	99,78	573,76	2,27	20,66	908,84	0,08	3,59
DB - Industria textil y de la confección	1,68	0,20%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	29,4	3,53%	DD - Industria de la madera y el corcho	16.920,00	0,82%	676,80	2,68	15,38	0,06	0,55	24,36	0,00	0,10
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	19,68	2,36%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	14.730,00	0,72%	589,20	2,33	13,39	0,05	0,48	21,21	0,00	0,08
DG - Industria Química	63,09	7,56%	DG - Industria Química	107.920,00	5,24%	4.316,80	17,06	98,11	0,39	3,53	155,40	0,01	0,61
DH - Industria del caucho y materias plásticas	60,89	7,30%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	30.120,00	1,46%	1.204,80	4,76	27,38	0,11	0,99	43,37	0,00	0,17
DI - Industria de productos minerales no metálicos	18,43	2,21%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	125.230,00	6,08%	5.009,20	19,80	113,85	0,45	4,10	180,33	0,02	0,71
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	147,7	17,71%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	387.770,00	18,82%	15.510,80	61,31	352,52	1,39	12,69	558,39	0,05	2,21
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	24,82	2,98%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	10.230,00	0,50%	409,20	1,62	9,30	0,04	0,33	14,73	0,00	0,06
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	4,37	0,52%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	23.460,00	1,14%	938,40	3,71	21,33	0,08	0,77	33,78	0,00	0,13
DM - Fabricación de material de transporte	0,15	0,02%	DM - Fabricación de material de transporte	7.920,00	0,38%	316,80	1,25	7,20	0,03	0,26	11,40	0,00	0,05
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	12,87	1,54%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	834,08	100,00%	Total Ramas	2.060.160,00	100,00%	82.406,40	325,72	1.872,87	7,40	67,42	2.966,63	0,27	11,73

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	834,08	100,00%	Total Ramas	2.060.160,00	100,00%	82.406,40	325,72	1.872,87	7,40	67,42	2.966,63	0,27	11,73
DA - Industria Agroalimentaria	121,9	14,61%	DA - Industria Agroalimentaria	631.140,00	30,64%	25.245,60	99,78	573,76	2,27	20,66	908,84	0,08	3,59
AABB - Agricultura, silvicultura y pesca	197,85	23,72%	AABB - Agricultura, silvicultura y pesca	566.210,00	27,48%	22.648,40	89,52	514,74	2,03	18,53	815,34	0,07	3,22
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	147,7	17,71%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	387.770,00	18,82%	15.510,80	61,31	352,52	1,39	12,69	558,39	0,05	2,21
CA, CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	131,25	15,74%	CA, CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	138.490,00	6,72%	5.539,60	21,90	125,90	0,50	4,53	199,43	0,02	0,79
Total Ramas Selección	598,7	71,78%	Total Ramas Selección	1.723.610	83,66%	68.944,40	272,51	1.566,92	6,19	56,41	2.482,00	0,22	9,81

Por **Ramas**, se han seleccionado las **cuatro principales**, copando estas el **71,7%** de la **facturación**, lo que propicia un montante de **598,7 M€**. Desarrollando una representación porcentual en las **toneladas** bastante superior con el **83,6%**, lo que equivale a algo más de

1,7 M. Posibilitando poder desarrollar **6,1 trenes/día**, lo que se traduce en **0,2 trenes captables diarios**, y **9,8 camiones de acarreo**.

Como podemos comprobar, **la primera** que destaca es la **Industria Agroalimentaria** con el **14,6%**, lo que equivale a **121,9 M€**. Con un porcentaje del doble en cuanto al volumen de **toneladas**, copando el **30,6%**, superando las **631,1 Mil**. Permitiendo la posibilidad para componer **2,2 trenes/día**, reduciéndose a una captabilidad de **0,08 unidades** y de **3,5 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** nos encontramos con la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con una representación económica muy inferior a la anteriormente comentada, siendo esta del **23,7%**, por encima de los **197,8 M€**. En cuanto a la vertiente de las **toneladas**, el porcentual es bastante más elevado con el **27,4%**, por lo que se puede aventurar el escaso valor añadido de esta mercancía, desarrollando más de **566,2 Mil**. Arrojando un potencial compositivo férreo de **2,0 trenes diarios**, con un volumen de captación de **0,07** y **3,2 camiones** para el **acarreo**.

La Metalurgia y Fabricación de Productos Metálicos ocupa la **tercera posición** con el **17,7%**, lo que arroja **147,7 M€**. En cuanto a las **toneladas**, estas representan el **18,8%**, más de **387,7 Mil**. Lo que le da la posibilidad para poder conformar **1,3 trenes al día**, transformándose en **0,05 composiciones captables**, y de **2,2 camiones de acarreo**.

Y en el **último lugar** encontramos la **Industria Extractiva, Coquería, Refino y Combustibles Nucleares** con el **15,7%** de la **facturación**, con algo más de **131,2 M€**. Descendiendo notablemente en el porcentaje de las **toneladas** al **6,7%**, por encima de las **138,4 Mil**. Lo que permite **0,5 composiciones ferroviarias al día**, transformándose en **0,02 trenes captables**, necesitando algo más de **0,7 camiones de acarreo**.

5.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A CASTILLA LA MANCHA.

La **Comunidad Autónoma de Castilla la Mancha** representa el **3,1%** del **volumen económico del destino** de la mercancía de la provincia de **Badajoz**, alcanzando los **157,1 M€**. Aumentando el porcentaje ligeramente en cuanto a las **toneladas**, quedándose en el **4,2%**, lo que equivale a algo más de **530,8 Mil**. Permitiendo la posibilidad de desarrollar **1,9 trenes al día**, reduciéndose a **0,07 captables**, por lo que necesitaría un **acarreo de 3,0 camiones diario**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA-LA MANCHA	157,15	3,11%	CASTILLA-LA MANCHA	530.820,00	4,28%	21.232,80	83,92	482,56	1,91	17,37	764,38	0,07	3,02
Albacete	0	-	Albacete	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciudad Real	50,7	32,26	Ciudad Real	241.200,00	45,44	9.648,00	38,13	219,27	0,87	7,89	347,33	0,03	1,37
Cuenca	0	-	Cuenca	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guadalajara	20,98	13,35	Guadalajara	62.120,00	11,70	2.484,80	9,82	56,47	0,22	2,03	89,45	0,01	0,35
Toledo	85,48	54,39	Toledo	227.500,00	42,86	9.100,00	35,97	206,82	0,82	7,45	327,60	0,03	1,29

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	5.048,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,62
CASTILLA-LA MANCHA	157,15	3,11%	CASTILLA-LA MANCHA	530.820,00	4,28%	21.232,80	83,92	482,56	1,91	17,37	764,38	0,07	3,02
Ciudad Real	50,7	32,26	Ciudad Real	241.200,00	45,44	9.648,00	38,13	219,27	0,87	7,89	347,33	0,03	1,37
Toledo	85,48	54,39	Toledo	227.500,00	42,86	9.100,00	35,97	206,82	0,82	7,45	327,60	0,03	1,29
TOTAL SELECCIÓN	136,18	86,66	TOTAL SELECCIÓN	468.700	88,30	18.748,00	74,10	426,09	1,68	15,34	674,93	0,06	2,67

Para esta comunidad autónoma se han seleccionado dos provincias, **Ciudad Real** y **Toledo**. Estas copan el **86,6%** del volumen de la **facturación** que se realizada a la propia comunidad, cercano a los **136,1 M€**. Siendo la representación porcentual de las **toneladas** similar con el **88,3%**, superando las **468,7 Mil**. Permitiendo poder componer **1,6 trenes al día**, con una capatabilidad de **0,06 unidades**, y **2,6** los **camiones** para el **acarreo** de dicha mercancía.

En cuanto a **la primera**, la provincia de **Ciudad Real** acumula el **32,2%** del **volumen económico**, ascendiendo hasta los **50,7 M€**. Siendo inferior el porcentaje de mercancías con el **45,4%**, algo más de **241,0 Mil**. Lo que le procura un **desarrollo compositivo férreo de 0,8 trenes al día**, con un **captable de 0,03**, y de **1,3 camiones** para el **acarreo**.

Y en el **último lugar** se ha seleccionado **Toledo**, con un **volumen económico** que representa el **54,3%**, lo que supone un montante **superior a los 85,4 M€**. En el tramo de las **toneladas**, podemos comprobar que el porcentual y cantidad están muy parejos, lo que nos da indicios que en la primera comentada, la mercancía dispone de un mayor valor añadido que en esta otra que estamos en trato, siendo del **42,8%**, con algo más de **227,5**

Mil, lo que le procura poder desarrollar similar composiciones con **0,8 trenes días**, siendo su poder de **captabilidad** de **0,03 unidades** y **1,2 camiones de acarreo**.

5.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A CASTILLA LA MANCHA

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	59,13	37,63%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	98.620,00	18,58%	3.944,80	15,59	89,65	0,35	3,23	142,01	0,01	0,56
CA,CB,DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	2,87	1,83%	CA,CB,DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	36.140,00	6,81%	1.445,60	5,71	32,85	0,13	1,18	52,04	0,00	0,21
DA - Industria Agroalimentaria	56,51	35,96%	DA - Industria Agroalimentaria	272.440,00	51,33%	10.897,60	43,07	247,67	0,98	8,92	392,31	0,04	1,55
DB - Industria textil y de la confección	0,33	0,21%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzados	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzados	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DO - Industria Química	18,9	12,03%	DO - Industria Química	33.700,00	6,35%	1.348,00	5,33	30,64	0,12	1,10	48,53	0,00	0,19
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	7,22	4,60%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	69.720,00	13,13%	2.788,80	11,02	63,38	0,25	2,28	100,40	0,01	0,40
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	11,4	7,25%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	20.190,00	3,80%	807,60	3,19	18,35	0,07	0,66	29,07	0,00	0,11
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0	0,00%	DM - Fabricación de material de transporte	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,78	0,50%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	157,15	100,00%	Total Ramas	530.820,00	100,00%	21.232,80	83,92	482,56	1,91	17,37	764,38	0,07	3,02

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	157,15	100,00%	Total Ramas	530.820,00	100,00%	21.232,80	83,92	482,56	1,91	17,37	764,38	0,07	3,02
DA - Industria Agroalimentaria	56,51	35,96%	DA - Industria Agroalimentaria	272.440,00	51,33%	10.897,60	43,07	247,67	0,98	8,92	392,31	0,04	1,55
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	59,13	37,63%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	98.620,00	18,58%	3.944,80	15,59	89,65	0,35	3,23	142,01	0,01	0,56
CA,CB,DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	2,87	1,83%	CA,CB,DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	36.140,00	6,81%	1.445,60	5,71	32,85	0,13	1,18	52,04	0,00	0,21
Total Ramas Selección	118,51	75,42%	Total Ramas Selección	407.200	76,72%	16.288,00	64,88	370,18	1,46	13,33	586,37	0,05	2,32

Nos vamos a centrar en la tres Rama más voluminosa, siendo las de la **Industria Agroalimentaria, Agricultura, Silvicultura y Pesca** y la **Industria Extractiva, coquería, refino y combustibles nucleares**. La suma de ambas proporcionan un **aporte económico** que concentra el **75,4%** de la exportación a esta comunidad, lo que supone un montante de **118,5 M€**. En cuanto a la mercancía, muy similar, con el **76,7%** de las **toneladas**, superando más de **407,2 Mil** de las propias. Permitiendo el desarrollo de **1,4 trenes/día**, con un **captable** de **0,05 unidades**, por lo que necesitaría **2,3 composiciones de acarreo**.

La **Industria Agroalimentaria** ocupa la primera posición con el **35,9%**, lo que supone un **montante económico de más de 56,5 M€**. En cuanto a la representación del volumen de **toneladas** es ligeramente superior con el **51,3%**, superando las **272,4 Mil**, permitiendo

con ello que pueda disponer de **0,9 trenes al día**, con una captabilidad del **0,04**, por lo que precisa **1,5 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** nos encontramos con la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** con el **37,6%** de la **facturación**, con más de **59,1 M€**. Siendo muy inferior el porcentual para las **toneladas**, ya que estas se quedan en una representación del **18,5%**, superando las **98,6 Mil**, permitiendo la composición de **0,3 trenes al día**, por lo que la **captabilidad** es escasa, estando en **0,01 trenes y 0,5 camiones de acarreo**.

Y en el **último lugar** nos encontramos la **Industria Extractiva, coquería, refino y combustibles nucleares** con un **volumen económico del 1,8%**, lo que supone algo más de **2,8 M€**. En cuanto a la representatividad de la **mercancía** asciende al **6,8%**, más de **36,1 Mil toneladas**, procurando un número escaso de **trenes al día**, siendo de **0,1**, lo que hace de la **captabilidad** algo inexistente.

5.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A CASTILLA Y LEÓN.

La **Comunidad Autónoma de Castilla y León** supone el **4,5%** del volumen económico de la **exportación** de la **provincia de Badajoz**, superando los **231,2 M€**. Reduciéndose el porcentual de las **toneladas** a tan sólo el **3,0%**, lo que supone casi **379,5 Mil**. Por lo que su **compositivo diario** es de **1,3 trenes**, reduciéndose al **0,05** la **captabilidad diaria**, precisando más de **2,1 camiones de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA Y LEÓN	231,25	4,58%	CASTILLA Y LEÓN	379.510,00	3,06%	15.180,40	60,00	345,01	1,36	12,42	546,49	0,05	2,16
Ávila	0	-	Ávila	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Burgos	0	-	Burgos	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
León	2,47	1,07	León	17.760,00	4,68	710,40	2,81	16,15	0,06	0,58	25,57	0,00	0,10
Palencia	10,5	4,54	Palencia	25.770,00	6,79	1.030,80	4,07	23,43	0,09	0,84	37,11	0,00	0,15
Salamanca	127,44	55,11	Salamanca	174.330,00	45,94	6.973,20	27,56	158,48	0,63	5,71	251,04	0,02	0,99
Segovia	4,91	2,12	Segovia	4.180,00	1,10	167,20	0,66	3,80	0,02	0,14	6,02	0,00	0,02
Soria	8,4	3,63	Soria	30.610,00	8,07	1.224,40	4,84	27,83	0,11	1,00	44,08	0,00	0,17
Valladolid	44,7	19,33	Valladolid	90.270,00	23,79	3.610,80	14,27	82,06	0,32	2,95	129,99	0,01	0,51
Zamora	32,83	14,20	Zamora	36.590,00	9,64	1.463,60	5,78	33,26	0,13	1,20	52,69	0,00	0,21

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	5.048,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,62
CASTILLA Y LEÓN	231,25	4,58%	CASTILLA Y LEÓN	379.510,00	3,06%	15.180,40	60,00	345,01	1,36	12,42	546,49	0,05	2,16
Salamanca	127,44	55,11	Salamanca	174.330,00	45,94	6.973,20	27,56	158,48	0,63	5,71	251,04	0,02	0,99
Valladolid	44,7	19,33	Valladolid	90.270,00	23,79	3.610,80	14,27	82,06	0,32	2,95	129,99	0,01	0,51
TOTAL SELECCIÓN	172,14	74,44	TOTAL SELECCIÓN	264.600	69,72	10.584,00	41,83	240,55	0,95	8,66	381,02	0,03	1,51

Dentro de las provincias de esta comunidad se han seleccionado las de **Salamanca y Valladolid**, la cuales desarrollan la mayor parte de las ventas de la provincia de Badajoz con el **74,4%** del volumen de **facturación**, lo que le hace superar los **172,1 M€**. Registrando un

porcentaje inferior en la vertiente de la mercancía, quedándose en un **69,7%**, lo que hace que supere las **264,6 Mil toneladas**. Permitiendo poder componer **0,9 trenes al día**, con un captable de **0,03**, y **1,5 camiones para el acarreo** de la propia.

Como podemos comprobar, **Salamanca** ocupa la **primera posición** con el **55,1%**, lo que supone algo más de **127,4 M€**. En cuanto a la representación de las **toneladas**, estas alcanzan el **45,9%**, con un montante de casi **174,3 Mil**, permitiéndole una disposición para conformar **0,6 trenes al día**, y una captabilidad de **0,02**, y de **0,9 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** nos encontramos con **Valladolid** con el **19,3% del volumen económico**, siendo este algo más de **44,7 M€**. En cuanto a las **toneladas** su presencia se eleva al **23,7%**, lo que equivale a **90,0 Mil**, por lo que permite un desarrollo de **0,3 trenes al día**, arrojando una captabilidad muy reducida con **0,01 unidades**, y **0,5 camiones de acarreo**.



5.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A CASTILLA Y LEÓN

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo capatables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	167,79	72,56%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	228.410,00	60,19%	9.136,40	36,11	207,65	0,82	7,48	328,91	0,03	1,30
CA, CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	0	0,00%	CA, CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DA - Industria Agroalimentaria	13,02	5,63%	DA - Industria Agroalimentaria	63.940,00	16,85%	2.557,60	10,11	58,13	0,23	2,09	92,07	0,01	0,36
DB - Industria textil y de la confección	0,41	0,18%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	29,4	12,71%	DD - Industria de la madera y el corcho	16.920,00	4,46%	676,80	2,68	15,38	0,06	0,55	24,36	0,00	0,10
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	7,54	3,26%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	4.770,00	1,26%	190,80	0,75	4,34	0,02	0,16	6,87	0,00	0,03
DG - Industria Química	5,26	2,28%	DG - Industria Química	16.930,00	4,46%	677,20	2,68	15,39	0,06	0,55	24,38	0,00	0,10
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	0,24	0,11%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	16.280,00	4,29%	651,20	2,57	14,80	0,06	0,53	23,44	0,00	0,09
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	7,52	3,25%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	28.790,00	7,59%	1.151,60	4,55	26,17	0,10	0,94	41,46	0,00	0,16
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0,06	0,03%	DM - Fabricación de material de transporte	3.470,00	0,91%	138,80	0,55	3,15	0,01	0,11	5,00	0,00	0,02
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	231,25	100,00%	Total Ramas	379.510,00	100,00%	15.180,40	60,00	345,01	1,36	12,42	546,49	0,05	2,16

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo capatables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	231,25	100,00%	Total Ramas	379.510,00	100,00%	15.180,40	60,00	345,01	1,36	12,42	546,49	0,05	2,16
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	167,79	72,56%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	228.410,00	60,19%	9.136,40	36,11	207,65	0,82	7,48	328,91	0,03	1,30
DA - Industria Agroalimentaria	13,02	5,63%	DA - Industria Agroalimentaria	63.940,00	16,85%	2.557,60	10,11	58,13	0,23	2,09	92,07	0,01	0,36
Total Ramas Selección	180,81	78,19%	Total Ramas Selección	292.350	77,04%	11.694,00	46,22	265,77	1,05	9,57	420,98	0,04	1,66

La **Agricultura, Silvicultura y Pesca** y la **Industria Agroalimentaria** son la Rama que mayor preponderancia tienen con el **78,1%** de la facturación, superando los **180,8 M€**. Registrando una similitud porcentual en el volumen de la mercancía, estando en el **77,0%**, lo que equivale a más de **292,3 Mil toneladas**. Transformándose en un potencial compositivo de **1,0 trenes al día**, permitiendo captar **0,04 unidades**, por lo que precisa **1,6 camiones de acarreo**.

La primera Rama, **Agricultura, Silvicultura y Pesca** ostenta la gran mayoría con el **72,5%** de la facturación, superando los **167,7 M€**. Siendo su porcentaje más reducido en cuanto a las toneladas, quedándose en el **60,1%**, superando ligeramente las **228,4 Mil**, lo

que le permite poder desarrollar **0,8 trenes al día**, con una captabilidad de **0,03 y 1,3 camiones para el acarreo**.

En **segunda posición** nos encontramos con la **Industria Agroalimentaria** con un porcentaje muy alejado de la anterior, siendo este del **5,6%**, superando los **13,0 M€**. En cuanto al **volumen de la mercancías** su representación se eleva al **16,8%**, casi las **64, Mil toneladas**, lo que da lugar a **componer 0,2 trenes al día**, con un **captable de 0,01 unidades y de 0,3 composiciones de acarreo**.

5.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ A MADRID.

La **Comunidad de Madrid** es la última que vamos a diseccionar, la cual representa el **8,5%** del volumen de la **facturación**, lo que supone unos **430,0 M€**. Registrando una caída muy sustancial en el porcentual de las mercancías al **2,7%**, por lo que aporta **340,6 Mil toneladas**. Permitiendo un desarrollo compositivo de **1,2 trenes al día**, reduciéndose a **0,04 captables**, por lo que precisa más de **1,9 camiones de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	5.048,43	100,00%	TOTAL	12.406.860,00	100,00%	496.274,40	1.961,56	11.278,96	44,58	406,04	17.865,88	1,60	70,62
COMUNIDAD DE MADRID	430,37	8,52%	COMUNIDAD DE MADRID	340.640,00	2,75%	13.625,60	53,86	309,67	1,22	11,15	490,52	0,04	1,94
Madrid	430,37	100,00	Madrid	340.640,00	100,00	13.625,60	53,86	309,67	1,22	11,15	490,52	0,04	1,94

5.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ POR RAMAS A MADRID.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captales/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captales/día
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	46,41	10,78%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	110.920,00	32,56%	4.436,80	17,54	100,84	0,40	3,63	159,72	0,01	0,63
CA.CB, DF-I. extractivos, coquerías, refinio y combustibles nucleares	0,95	0,22%	CA.CB, DF-I. extractivos, coquerías, refinio y combustibles nucleares	11.960,00	3,51%	478,40	1,89	10,87	0,04	0,39	17,22	0,00	0,07
DA - Industria Agroalimentaria	292,16	67,89%	DA - Industria Agroalimentaria	81.210,00	23,84%	3.248,40	12,84	73,83	0,29	2,66	116,94	0,01	0,46
DB - Industria textil y de la confección	1,02	0,24%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	42,9	9,97%	DG - Industria Química	46.940,00	13,78%	1.877,60	7,42	42,67	0,17	1,54	67,59	0,01	0,27
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	16,19	3,76%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	50.050,00	14,69%	2.002,00	7,91	45,50	0,18	1,64	72,07	0,01	0,28
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	8,96	2,08%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	32.060,00	9,41%	1.282,40	5,07	29,15	0,12	1,05	46,17	0,00	0,18
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	12,38	2,88%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	2.470,00	0,72%	98,80	0,39	2,25	0,01	0,08	3,56	0,00	0,01
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0,09	0,02%	DM - Fabricación de material de transporte	5.020,00	1,48%	200,80	0,79	4,56	0,02	0,16	7,23	0,00	0,03
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	9,3	2,16%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	430,37	100,00%	Total Ramas	340.640,00	100,00%	13.625,60	53,86	309,67	1,22	11,15	490,52	0,04	1,94

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captales/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captales/día
Total Ramas	430,37	100,00%	Total Ramas	340.640,00	100,00%	13.625,60	53,86	309,67	1,22	11,15	490,52	0,04	1,94
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	46,41	10,78%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	110.920,00	32,56%	4.436,80	17,54	100,84	0,40	3,63	159,72	0,01	0,63
DA - Industria Agroalimentaria	292,16	67,89%	DA - Industria Agroalimentaria	81.210,00	23,84%	3.248,40	12,84	73,83	0,29	2,66	116,94	0,01	0,46
Total Ramas Selección	338,57	78,67%	Total Ramas Selección	192.130	56,40%	7.685,20	30,38	174,66	0,69	6,29	276,67	0,02	1,09

En cuanto a las **Ramas** a esta comunidad autónoma destacan, como podemos comprobar, la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** y la **Industria Agroalimentaria**, la cuales representan el **78,6%** de la facturación, superando los **338,5 M€**. Alcanzando el **56,4%** en el volumen de las **toneladas**, lo que supone más de **192,1 Mil** de las propias. Permitiendo un compositivo ferroviario de **0,6 trenes diarios**, quedándose en un **captable** de **0,02 unidades**, lo que permite **1,0 camiones** de acarreo.

La primera, la **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, representa la mayoría con el **10,7%** de la facturación, superando los **46,4 M€**. En cuanto a las **toneladas**, desarrolla un aumento porcentual exponencial dándonos a entender el escaso valor añadido de la mercancía, llegando al **32,5%**, lo que supone **110,9 Mil**, permitiendo **0,4 trenes al día**, con una captación de **0,01** y de **0,6 camiones** de acarreo.

La **Industria Agroalimentaria** es la siguiente seleccionada, apareciendo en **segunda posición** si tomamos las mercancías como referencia, pero si por el contrario se referencia

la vertiente de la facturación ocuparía el primer lugar, puesto que alcanza, como podemos ver, un porcentaje muy superior a la de antes comentada, llegando al **67,8%**, lo que supone algo más de **292,0 M€**. En cuanto a las **toneladas**, estas disminuyen al **23,8%**, por encima de las **81,2 Mil**, lo que posibilita un despliegue de **0,2 trenes al día**, con un **captable de 0,01** y de **0,46 camiones de acarreo**.

VI.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
ANDALUCÍA	522,84	14,78%	ANDALUCÍA	659.030,00	8,10%	26.361,20	104,19	599,12	2,37	21,57	949,00	0,09	3,75
ARAGÓN	0	0,00%	ARAGÓN	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
ASTURIAS	0	0,00%	ASTURIAS	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	0,28	0,01%	CANARIAS	300,00	0,00%	12,00	0,05	0,27	0,00	0,01	0,43	0,00	0,00
CANTABRIA	0,5	0,01%	CANTABRIA	12.260,00	0,15%	490,40	1,94	11,15	0,04	0,40	17,65	0,00	0,07
CASTILLA Y LEÓN	449,9	12,72%	CASTILLA Y LEÓN	578.430,00	7,11%	23.137,20	91,45	525,85	2,08	18,93	832,94	0,07	3,29
CASTILLA-LA MANCHA	347,96	9,84%	CASTILLA-LA MANCHA	755.780,00	9,29%	30.231,20	119,49	687,07	2,72	24,73	1.088,32	0,10	4,30
CATALUÑA	66,13	1,87%	CATALUÑA	66.450,00	0,82%	2.658,00	10,51	60,41	0,24	2,17	95,69	0,01	0,38
COMUNIDAD VALENCIANA	27,22	0,77%	COMUNIDAD VALENCIANA	47.190,00	0,58%	1.887,60	7,46	42,90	0,17	1,54	67,95	0,01	0,27
EXTREMADURA	1.490,74	42,15%	EXTREMADURA	5.358.070,00	65,88%	214.322,80	847,13	4.870,97	19,25	175,36	7.715,62	0,69	30,50
GALICIA	29,35	0,83%	GALICIA	54.990,00	0,68%	2.199,60	8,69	49,99	0,20	1,80	79,19	0,01	0,31
COMUNIDAD DE MADRID	342,18	9,67%	COMUNIDAD DE MADRID	431.100,00	5,30%	17.244,00	68,16	391,91	1,55	14,11	620,78	0,06	2,45
REGIÓN DE MURCIA	99,36	2,81%	REGIÓN DE MURCIA	15.950,00	0,20%	638,00	2,52	14,50	0,06	0,52	22,97	0,00	0,09
NAVARRA	115,1	3,25%	NAVARRA	55.950,00	0,69%	2.238,00	8,85	50,86	0,20	1,83	80,57	0,01	0,32
PAÍS VASCO	35,26	1,00%	PAÍS VASCO	83.030,00	1,02%	3.321,20	13,13	75,48	0,30	2,72	119,96	0,01	0,47
LA RIOJA	10,02	0,28%	LA RIOJA	15.090,00	0,19%	603,60	2,39	13,72	0,05	0,49	21,73	0,00	0,09
CEUTA Y MELILLA	0,03	0,00%	CEUTA Y MELILLA	10,00	0,00%	0,40	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
TOTAL	3.536,88	100,00%	TOTAL	8.133.620,00	100,00%	325.344,80	1.285,95	7.394,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29

La provincia de **Cáceres** recibe más de **8,1 M de toneladas** incluyendo las de la propia comunidad autónoma, alcanzando un montante por encima de los **3,5 Mil M€**, lo que supone poder desarrollar **29,2 trenes/día**, quedando reducido para el modo **captable diario a 1,0 unidades y 46,2 camiones de acarreo**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	3.536,88	100,00%	TOTAL	8.133.620,00	100,00%	325.344,80	1.285,95	7.394,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29
CASTILLA-LA MANCHA	347,96	9,84%	CASTILLA-LA MANCHA	755.780,00	9,29%	30.231,20	119,49	687,07	2,72	24,73	1.088,32	0,10	4,30
ANDALUCÍA	522,84	14,78%	ANDALUCÍA	659.030,00	8,10%	26.361,20	104,19	599,12	2,37	21,57	949,00	0,09	3,75
CASTILLA Y LEÓN	449,9	12,72%	CASTILLA Y LEÓN	578.430,00	7,11%	23.137,20	91,45	525,85	2,08	18,93	832,94	0,07	3,29
COMUNIDAD DE MADRID	342,18	9,67%	COMUNIDAD DE MADRID	431.100,00	5,30%	17.244,00	68,16	391,91	1,55	14,11	620,78	0,06	2,45
TOTAL SELECCIÓN	1.662,88	47,01%	TOTAL SELECCIÓN	2.424.340	29,80%	96.973,60	383,29	2.203,95	8,71	79,34	3.491,05	0,31	13,80

En el desglose por comunidades autónomas se han seleccionado las **cuatro con mayores volúmenes**, lo que supone el **47,0%** del total de la **facturación**, alcanzando los **1,6 Mil M€**. Como podemos comprobar, se reduce el porcentaje en cuanto a la vertiente de las **toneladas al 29,8%**, algo más de **2,4 M**. Dando la posibilidad para conformar un **diario de**

8,7 trenes, correspondiéndole un captable de **0,3 unidades**, con una necesidad dispositiva de **13,8 camiones de acarreo**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	3.536,88	100,00%	TOTAL	8.133.620,00	100,00%	325.344,80	1.285,95	7.394,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29
EXTREMADURA	1.490,74	42,15%	EXTREMADURA	5.358.070,00	65,88%	214.322,80	847,13	4.870,97	19,25	175,36	7.715,62	0,89	30,50
TOTAL EXTREMADURA + SELECCIÓN	3.153,62	89,16%	TOTAL EXTREMADURA + SELECCIÓN	7.782.410	95,68%	311.296,40	1.230,42	7.074,92	27,96	254,70	11.206,67	1,01	44,30

Como podemos comprobar, a estas cantidades antes mencionadas de la **facturación** de la mercancía por parte de la provincia de **Cáceres** le sumamos las que realiza a la propia comunidad, el volumen asciende al **89,1%** del total de las mismas, con más de **3,1 Mil M€**. Desde el punto de vista de las **toneladas**, estas, asciende al **95,6%**, lo que supone **7,7 M**, permitiendo el desarrollo de **27,9 trenes/día**, reduciéndose a una **captabilidad** de **1,0 unidades**, precisando de **44,3 composiciones para el acarreo** de las propias.

En esta disección por comunidades autónomas, en **primer lugar**, si tomamos como referencia el **volumen económico**, nos encontramos con **Andalucía**, la cual acapara el **14,7%**, superando las **522,8 M€**. Lo que se traduce en un porcentual en la vertiente de las **toneladas** del **8,10%**, ocupando, en este caso, la **segunda posición** en el ranking, suponiendo más de **659,0 Mil**. Por lo que le permite componer **2,3 trenes/día**, con una captación que alcanza los **0,09 trenes**, precisando para su desarrollo **3,7 unidades de acarreo**.

En **segundo lugar**, y el primero como ya comentamos anteriormente si tomamos como referencia las **toneladas**, nos encontramos con **Castilla la Mancha**, copando, en el bloque económico, el **9,8%**, superando los **347,9 M€**. Si así se comporta desde un punto de vista de la facturación, el volumen de la **mercancía** es parejo a este, representando el **9,2%**, por encima de las **755,7 Mil toneladas**. Teniendo una capacidad de **2,7 trenes al día**, con una **captabilidad** de **0,10 unidades**, necesitando **4,3 camiones de acarreo**.

Castilla y León lo encontramos, en el aporte de toneladas, en **tercer lugar**, pero con el **12,7%** del **montante económico**, más elevado que la comentada anteriormente, llegando a más de **449,9 M€**. Registrando un porcentaje más bajo en cuanto a las **toneladas**, siendo estas del **7,1%**, por encima de **578,4 Mil**. En cuanto a la **capacidad ferroviaria diaria** asciende a **2,0 trenes/día**, siendo **0,07** las **unidades captables**, con una necesidad de más de **3,2 composiciones de acarreo**.

Y en el **último lugar** nos encontramos con la **Comunidad de Madrid** con una representación porcentual del **9,6%**, superando ligeramente los **342,1 M€**. Desde un punto de vista de las **toneladas**, como podemos comprobar, se queda muy por debajo del aporte económico con el **5,3%**, lo que supone algo más de **431,1 Mil**. Pudiendo desarrollar **1,5 trenes al día**, quedándose en **0,06 trenes captables**, por lo que la dependencia de **camiones de acarreo** llega a los **2,4**.



En la **disección provincial**, para seguir con el mismo orden comentado en otros apartados, vamos a principiarla por la **Comunidad Autónoma de Andalucía**, y en esta nos vamos a centrar en las que mayores volúmenes arrojan como son **Sevilla y Córdoba**.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo caotables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo caotables/día
TOTAL	3.536,88	100%	TOTAL	8.133.620,00	100%	325.344,80	1.285,95	7.394,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29
ANDALUCÍA	522,84	14,78%	ANDALUCÍA	659.030,00	8,10%	26.361,20	104,19	599,12	2,37	21,57	949,00	0,09	3,75
Sevilla	296,25	56,66	Sevilla	418.530,00	63,51	16.741,20	66,17	390,48	1,50	13,70	602,68	0,05	2,38
Córdoba	61,76	11,81	Córdoba	71.230,00	10,81	2.849,28	11,26	64,75	0,26	2,33	102,57	0,01	0,41
TOTAL SELECCIÓN	358,01	68,47	TOTAL SELECCIÓN	489.760	74,32	19.590,40	77,43	445,24	1,76	16,03	705,25	0,06	2,79

Estas provincias, como podemos comprobar, representan más del **68,4% del volumen económico** de las compras a esta comunidad, alcanzando los **358,0 M€**. En cuanto al montante de las **toneladas** se eleva al **74,3%**, llegando a alcanzar las **489,7 Mil**, lo que le permite poder desarrollar **1,7 trenes/día**, reduciéndose a un captable de **0,06 trenes**, para lo que necesitaría poner en valor **2,7 camiones para el acarreo** de la propia.

La de **Sevilla** se posiciona en primer lugar con el **56,6% del volumen de facturación**, cercano a los **296,2 M€**. Reduciéndose el porcentaje en las **toneladas** al **63,5%**, con algo más de **418,5 Mil**. Provocando un desarrollo de **trenes/día de 1,5 unidades**, por lo que posibilita una **captabilidad de 0,05**, precisando de **2,3 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** nos encontramos **Córdoba**, a muy larga distancia de la anterior, con el **11,8%**, lo que representa un montante económico de **61,7 M€**. Desde un punto de vista de las **toneladas** la presencia es mucho mayor con el **10,8%**, por encima de las **71,0 Mil**. Dando la posibilidad de conformar **0,2 trenes/día**, lo que le lleva a poder **captar 0,01 composiciones y 0,4 camiones de acarreo**.

6.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE ANDALUCÍA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
AA-BB - Agricultura, silvicultura y pesca	35,98	6,88%	AA-BB - Agricultura, silvicultura y pesca	73.250,00	11,12%	2.930,00	11,58	66,59	0,26	2,40	105,48	0,01	0,42
CA-CB, DF-I, extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	46,4	8,88%	CA-CB, DF-I, extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DA - Industria Agroalimentaria	272,39	52,10%	DA - Industria Agroalimentaria	330.460,00	50,14%	13.218,40	52,25	300,42	1,19	10,82	475,86	0,04	1,88
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	75,42	14,42%	DG - Industria Química	64.890,00	9,85%	2.595,60	10,26	58,99	0,23	2,12	93,44	0,01	0,37
DH - Industria del caucho y materias plásticas	13,45	2,57%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	18.690,00	2,84%	747,60	2,95	16,99	0,07	0,61	26,91	0,00	0,11
DI - Industria de productos minerales no metálicos	11,84	2,26%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	86.300,00	13,09%	3.452,00	13,64	78,45	0,31	2,82	124,27	0,01	0,49
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	20,35	3,89%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	42.720,00	6,48%	1.708,80	6,75	38,84	0,15	1,40	61,52	0,01	0,24
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	34,97	6,69%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	14.640,00	2,22%	585,60	2,31	13,31	0,05	0,48	21,08	0,00	0,08
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	8,28	1,58%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	24.570,00	3,73%	982,80	3,88	22,34	0,09	0,80	35,38	0,00	0,14
DM - Fabricación de material de transporte	0,62	0,12%	DM - Fabricación de material de transporte	1.960,00	0,30%	78,40	0,31	1,78	0,01	0,06	2,82	0,00	0,01
DN - Industrias diversas	3,14	0,60%	DN - Industrias diversas	1.550,00	0,24%	62,00	0,25	1,41	0,01	0,05	2,23	0,00	0,01
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	522,84	100,00%	Total Ramas	659.030,00	100,00%	26.361,20	104,19	599,12	2,37	21,57	949,00	0,09	3,75

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	522,84	100,00%	Total Ramas	659.030,00	100,00%	26.361,20	104,19	599,12	2,37	21,57	949,00	0,09	3,75
DA - Industria Agroalimentaria	272,39	52,10%	DA - Industria Agroalimentaria	330.460,00	50,14%	13.218,40	52,25	300,42	1,19	10,82	475,86	0,04	1,88
DI - Industria de productos minerales no metálicos	11,84	2,26%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	86.300,00	13,09%	3.452,00	13,64	78,45	0,31	2,82	124,27	0,01	0,49
Total Ramas Selección	284,23	54,36%	Total Ramas Selección	416.760	63,23%	16.670,40	65,89	378,87	1,50	13,64	600,13	0,05	2,37

En cuanto a las **Ramas** que más sobresalen nos vamos a centrar en la **Industria Agroalimentaria** y la **Industria de productos minerales no metálicos**, las cuales concentra el **54,3%** del **volumen económico**, alcanzando los **284,2 M€**. Desde el punto de vista de las **toneladas** la representación porcentual se queda en el **63,2%**, lo que supone un montante superior a las **416,7 Mil**. Por lo que tiene la capacidad para poder componer **1,5 trenes al día**, con una **posibilidad para captar 0,05 trenes** y de conformar **2,3 composiciones de acarreo**.

En cuanto a la **primera**, la **Industria Agroalimentaria**, representa el **52,1%** de la **facturación** con más de **272,3 M€**. Mermándose ligeramente en el tramo de la **toneladas** al **50,1%**, lo que supone un volumen de más de **330,4 Mil**. Permitiendo el desarrollo compositivo ferroviario de **1,1 trenes al día**. Con una **captabilidad del 0,04 y 1,8 camiones de acarreo**.

La segunda, la Industria de productos minerales no metálicos, copa el **2,2%** de la facturación, llegando a superar los **11,8 M€**. En cuanto a las toneladas el porcentaje se eleva hasta alcanzar el **13,0%**, superando las **86,3 Mil**. Dando lugar a poder componer **0,3 trenes al día**, desarrollando un **captable de 0,01 trenes y de 0,4 camiones de acarreo**.

6.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE CASTILLA LA MANCHA.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA-LA MANCHA	347,96	9,84%	CASTILLA-LA MANCHA	755.780,00	9,29%	30.231,20	119,49	687,07	2,72	24,73	1.088,32	0,10	4,30
Albacete	0,00	-	Albacete	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciudad Real	246,49	70,84	Ciudad Real	156.740,00	20,74	6.269,60	24,78	142,49	0,56	5,13	225,71	0,02	0,89
Cuenca	2,78	0,80	Cuenca	39.000,00	5,18	1.560,00	6,17	35,45	0,14	1,28	56,16	0,01	0,22
Guadalajara	25,66	7,37	Guadalajara	72.190,00	9,55	2.887,60	11,41	65,63	0,26	2,36	103,95	0,01	0,41
Toledo	73,03	20,99	Toledo	487.850,00	64,55	19.514,00	77,13	443,50	1,75	15,97	702,50	0,06	2,78

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	3.536,88	100%	TOTAL	8.133.620,00	100%	325.344,80	1.285,95	7.394,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29
CASTILLA-LA MANCHA	347,96	9,84%	CASTILLA-LA MANCHA	755.780,00	9,29%	30.231,20	119,49	687,07	2,72	24,73	1.088,32	0,10	4,30
Toledo	73,03	20,99	Toledo	487.850,00	64,55	19.514,00	77,13	443,50	1,75	15,97	702,50	0,06	2,78
Ciudad Real	246,49	70,84	Ciudad Real	156.740,00	20,74	6.269,60	24,78	142,49	0,56	5,13	225,71	0,02	0,89
TOTAL SELECCIÓN	319,52	91,83	TOTAL SELECCIÓN	644.590	85,29	25.783,60	101,91	585,99	2,32	21,10	928,21	0,08	3,67

En la disección de esta comunidad por provincias vamos a centrarnos en la de **Toledo y Ciudad Real**. Estas concentran el **91,8%** del **volumen económico**, superando una **facturación de 319,5 M€**. En cuanto a la **mercancía**, la representación porcentual asciende hasta el **85,2%**, lo que supone más de **644,5 Mil**, permitiendo un **compositivo férreo diario de 2,3 trenes**, reduciéndose a un **captable de 0,08**, por lo que precisa **3,6 camiones de acarreo**.

La provincia de **Toledo** concentra el **20,9%** del **volumen económico**, superando una **facturación de 73,0 M€**. En cuanto a la **mercancía** la representación porcentual asciende hasta el **64,5%**, lo que supone más de **487,8 Mil**, permitiendo un **compositivo férreo diario de 1,7 trenes**, reduciéndose a un **captable de 0,06**, por lo que precisa un desarrollo de **2,7 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** nos encontramos con la provincia de **Ciudad Real**, en la cual se concentra el mayor volumen económico de la selección con el **70,8%**, superando una **facturación de 246,4 M€**. En cuanto a la **mercancía**, se queda bastante lastrado por lo que nos puede reflejar el alto valor añadido de esta, ya que la representación porcentual desciende hasta el **20,7%**, lo que supone más de **156,7 Mil toneladas**, permitiendo un **compositivo férreo diario de 0,5 trenes**, reduciéndose a un **captable de 0,02**, por lo que precisa un desarrollo de **0,8 camiones de acarreo**.

6.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE CASTILLA LA MANCHA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	41,74	12,00%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	121.390,00	16,06%	4.855,60	19,19	110,35	0,44	3,97	174,80	0,02	0,69
CA,CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	208,91	60,04%	CA,CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	319.040,00	42,21%	12.761,60	50,44	290,04	1,15	10,44	459,42	0,04	1,82
DA - Industria Agroalimentaria	23,56	6,77%	DA - Industria Agroalimentaria	157.200,00	20,80%	6.288,00	24,85	142,91	0,56	5,14	226,37	0,02	0,89
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
DG - Industria Química	0	0,00%	DG - Industria Química	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
DH - Industria del caucho y materias plásticas	3,65	1,05%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	8.260,00	1,09%	330,40	1,31	7,51	0,03	0,27	11,89	0,00	0,05
DI - Industria de productos minerales no metálicos	23,5	6,75%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	96.040,00	12,71%	3.841,60	15,18	87,31	0,35	3,14	138,30	0,01	0,55
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	38,85	11,16%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	38.680,00	5,12%	1.547,20	6,12	35,16	0,14	1,27	55,70	0,01	0,22
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	2,44	0,70%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	990,00	0,13%	39,60	0,16	0,90	0,00	0,03	1,43	0,00	0,01
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	4,73	1,36%	DM - Fabricación de material de transporte	3.850,00	0,51%	154,00	0,61	3,50	0,01	0,13	5,54	0,00	0,02
DN - Industrias diversas	0,59	0,17%	DN - Industrias diversas	10.320,00	1,37%	412,80	1,63	9,38	0,04	0,34	14,86	0,00	0,06
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	0,00	-	-	-	-
Total Ramas	347,96	100,00%	Total Ramas	755.780,00	100,00%	30.231,20	119,49	687,07	2,72	24,73	1.088,32	0,10	4,30

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	347,96	100,00%	Total Ramas	755.780,00	100,00%	30.231,20	119,49	687,07	2,72	24,73	1.088,32	0,10	4,30
CA,CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	208,91	60,04%	CA,CB, DF- I extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	319.040,00	42,21%	12.761,60	50,44	290,04	1,15	10,44	459,42	0,04	1,82
DA - Industria Agroalimentaria	23,56	6,77%	DA - Industria Agroalimentaria	157.200,00	20,80%	6.288,00	24,85	142,91	0,56	5,14	226,37	0,02	0,89
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	41,74	12,00%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	121.390,00	16,06%	4.855,60	19,19	110,35	0,44	3,97	174,80	0,02	0,69
Total Ramas Selección	274,21	78,81%	Total Ramas Selección	597.630	79,07%	23.905,20	94,49	543,30	2,15	19,56	860,59	0,08	3,40

Tres son las **Ramas** que más destacan, la **Industria Extractiva, Coquería, Refino, y Combustibles nucleares, la Agroalimentaria y la Agricultura, silvicultura y pesca**, las cuales representan el **78,8% del volumen de facturación**, con **274,2 M€**. En cuanto a las **toneladas**, la representación asciende hasta al **79,0%** con algo más de **597,6 Mil**. Lo que permite **2,1 trenes al día** y una captabilidad de **0,08 composiciones férreas**, demandando **3,4 camiones de acarreo**.

En el desarrollo individualizado destaca, en **primer lugar**, la **Extractiva, Coquería, Refino, y Combustibles nucleares** con un **montante económico** de más de **208,9 M€**, lo que supone el **60,0% de la facturación**. Siendo mucho más bajo el porcentaje en la vertiente de las **toneladas**, alcanzando el **42,2%**, con más de **319,0 Mil**, lo que se transforma en la posibilidad de poder componer **1,5 trenes día**. Permitiendo un captable de **0,04 trenes**, demandando por ello **1,8 camiones de acarreo**.

La **segunda Rama** que se ha destacado es la **Industria Agroalimentaria**, la cual tiene una menor representación porcentual con el **6,7% de la facturación**, ascendiendo a un montante de más de **23,5 M€**. En cuanto a las **toneladas** la representación porcentual se eleva ligeramente en relación a la aportación económica, alcanzando el **20,8%**, superando las **157,2 Mil**, posibilitando con ello **0,5 trenes**, reduciéndose a **0,02 trenes captables**, necesitando **0,8 camiones de acarreo** para el movimiento de la propia.

Y en la **última posición** nos encontramos con la **Agricultura, silvicultura y pesca** con un **montante económico** por encima de **41,7 M€**, lo que supone el **12,0% de la facturación**. Siendo más elevado el porcentaje que aporta las **toneladas**, alcanzando el **16,0%**, con más de **121,3 Mil**, transformándose en la posibilidad de poder componer **0,4 trenes día**. Lo que posibilita un **desarrollo captable** de **0,02 trenes**, demandando por ello **0,6 camiones** destinado al **acarreo**.

6.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE CASTILLA Y LEÓN.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
CASTILLA Y LEÓN	449,9	12,72%	CASTILLA Y LEÓN	578.430,00	7,11%	23.137,20	91,45	525,85	2,08	18,93	832,94	0,07	3,29
Ávila	65,07	14,46	Ávila	81.250,00	14,05	3.250,00	12,85	73,86	0,29	2,66	117,00	0,01	0,46
Burgos	32,33	7,19	Burgos	29.630,00	5,12	1.185,20	4,68	26,94	0,11	0,97	42,67	0,00	0,17
León	72,86	16,19	León	34.720,00	6,00	1.388,80	5,49	31,56	0,12	1,14	50,00	0,00	0,20
Palencia	7,23	1,61	Palencia	51.840,00	8,96	2.073,60	8,20	47,13	0,19	1,70	74,65	0,01	0,30
Salamanca	107,92	23,99	Salamanca	199.480,00	34,49	7.979,20	31,54	181,35	0,72	6,53	287,25	0,03	1,14
Segovia	36,72	8,16	Segovia	57.230,00	9,89	2.289,20	9,05	52,03	0,21	1,87	82,41	0,01	0,33
Soria	15,56	3,46	Soria	36.070,00	6,24	1.442,80	5,70	32,79	0,13	1,18	51,94	0,00	0,21
Valladolid	100,22	22,28	Valladolid	45.570,00	7,88	1.822,80	7,20	41,43	0,16	1,49	65,62	0,01	0,26
Zamora	11,99	2,67	Zamora	42.640,00	7,37	1.705,60	6,74	38,76	0,15	1,40	61,40	0,01	0,24

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
TOTAL	3.536,88	100%	TOTAL	8.133.620,00	100%	325.344,80	1.285,95	7.394,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29
CASTILLA Y LEÓN	449,9	12,72%	CASTILLA Y LEÓN	578.430,00	7,11%	23.137,20	91,45	525,85	2,08	18,93	832,94	0,07	3,29
Salamanca	107,92	23,99	Salamanca	199.480,00	34,49	7.979,20	31,54	181,35	0,72	6,53	287,25	0,03	1,14
Ávila	65,07	14,46	Ávila	81.250,00	14,05	3.250,00	12,85	73,86	0,29	2,66	117,00	0,01	0,46
Segovia	36,72	8,16	Segovia	57.230,00	9,89	2.289,20	9,05	52,03	0,21	1,87	82,41	0,01	0,33
TOTAL SELECCIÓN	209,71	46,61	TOTAL SELECCIÓN	337.960	58,43	13.518,40	53,43	307,24	1,21	11,06	486,66	0,04	1,92

En esta comunidad autónoma, como podemos comprobar, **Salamanca, Ávila y Segovia** desarrollan un montante del **46,6%** del volumen total de la **facturación**, alcanzando los **209,7 M€**. En cuanto a la **mercancía**, con una representación del **58,4%**, supone más de **337,9 Mil toneladas**. Lo que promueve el desarrollo de **1,2 trenes al día**, con un poder de captación de **0,04 composiciones** y de **1,9 camiones de acarreo**.

La **primera**, en volumen de toneladas, **Salamanca** alcanza el **23,9%** de toda la **facturación**, con un potencial de **107,9 M€**. Y que como podemos ver, presenta un aumento porcentual en la vertiente de la mercancía si se compara con la que tiene el bloque de la facturación, llegando al **34,4%**, un total de **199,4 Mil toneladas**. Permitiendo

desarrollar un **volumen compositivo diario** de **0,7 trenes**, siendo un **captable** de **0,03 unidades**, por lo que precisa **1,1 camiones de acarreo**.

En **segunda posición Ávila**, a larga distancia, representa el **14,4%** del volumen de la **facturación** de toda la comunidad, alcanzando los **65,0 M€**. En cuanto a la mercancía se eleva hasta el **14,0%**, por encima de las **81,2 Mil toneladas**, lo que nos da a entender el escaso valor añadido de la propia a esta provincia. Por lo que tiene la posibilidad para componer **0,2 trenes diarios**, con una **captabilidad** de **0,01**, lo que permite acaparar **0,4 camiones de acarreo**.

Y en **último lugar** se registra **Segovia** con el **8,1%** de la **facturación**, transformándose en un potencial de **36,7 M€**. En cuanto al porcentual de las **toneladas** es mínimamente superior, siendo del **9,8%**, lo que supone un total de **57,2 Mil**. Posibilitando un **compositivo diario** de **0,2 trenes**, arrojando un **captable** de escasa consideración con **0,01 unidades**, y de **0,3 camiones de acarreo**.

6.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE CASTILLA Y LEÓN.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	78,51	17,45%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	304.920,00	52,71%	12.196,80	48,21	277,20	1,10	9,98	439,08	0,04	1,74
CACB, DF-I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	1,13	0,25%	CACB, DF-I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	37.810,00	6,54%	1.512,40	5,98	34,37	0,14	1,24	54,45	0,00	0,22
DA - Industria Agroalimentaria	65	14,45%	DA - Industria Agroalimentaria	153.620,00	26,56%	6.144,80	24,29	139,65	0,55	5,03	221,21	0,02	0,87
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	8,08	1,80%	DD - Industria de la madera y el corcho	19.000,00	3,29%	760,00	3,00	17,27	0,07	0,62	27,36	0,00	0,11
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	0	0,00%	DG - Industria Química	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	11,99	2,66%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	18.710,00	3,24%	748,40	2,96	17,01	0,07	0,61	26,94	0,00	0,11
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	40,79	9,07%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	37.390,00	6,46%	1.495,60	5,91	33,99	0,13	1,22	53,84	0,00	0,21
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	3,12	0,69%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	6.440,00	1,11%	257,60	1,02	5,85	0,02	0,21	9,27	0,00	0,04
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0,88	0,20%	DM - Fabricación de material de transporte	530,00	0,09%	21,20	0,08	0,48	0,00	0,02	0,76	0,00	0,00
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía gas y agua	240,39	53,43%	EE - Industria energética, distribución de energía gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	449,9	100,00%	Total Ramas	578.430,00	100,00%	23.137,20	91,45	525,85	2,08	18,93	832,94	0,07	3,29

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	449,9	100,00%	Total Ramas	578.430,00	100,00%	23.137,20	91,45	525,85	2,08	18,93	532,94	0,07	3,29
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	78,51	17,45%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	304.920,00	52,71%	12.196,80	48,21	277,20	1,10	9,98	439,08	0,04	1,74
DA - Industria Agroalimentaria	65	14,45%	DA - Industria Agroalimentaria	153.620,00	26,56%	6.144,80	24,29	139,65	0,55	5,03	221,21	0,02	0,87
CA,CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	1,13	0,25%	CA,CB, DF-L extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	37.810,00	6,54%	1.512,40	5,98	34,37	0,14	1,24	54,45	0,00	0,22
Total Ramas Selección	144,64	32,15%	Total Ramas Selección	496.350	85,81%	19.854,00	78,47	451,23	1,78	16,24	714,74	0,06	2,83

Como podemos ver, **tres** son las **Ramas** que destacan sobre el resto, **Agricultura, Silvicultura y Pesca, Industria Agroalimentaria y la Industria Extractiva, Coquería, Refino y Combustibles Nucleares**, las cuales desarrollan una representación económica del **32,1%**, lo que supone un montante de **144,6 M€**. Con un porcentual de **toneladas** que sobrepasa el **85,8%**, por encima de las **496,3 Mil**. Lo que le permite **1,7 trenes al día**, con una **captación de 0,06 unidades y 2,8 camiones de acarreo**.

En **primer lugar** nos encontramos con la **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, con una representación económica del **17,4%**, lo que supone un montante de **78,5 M€**. Con un porcentual de **toneladas** bastante superior al que desarrolla el de la facturación, siendo del **52,7%**, sobrepasando las **304,9 Mil**. Lo que le permite poder arrojar un potencial de **1,1 trenes al día**, una **captación de 0,04 trenes**, y con **1,7 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** la **Industria Agroalimentaria**, su volumen económico desciende al **14,4%**, superando los **65,0 M€**. Y, como podemos observar, la representación porcentual de la mercancía es mucho mayor, alcanzando el **26,5%**, lo que supone algo más de **153,6 Mil toneladas**. Permitiendo un compositivo férreo de **0,5 trenes diarios**, lo que se transforma en un **captable de 0,02 trenes**, teniendo la necesidad de disponer de **0,8 camiones de acarreo**.

En **último lugar** nos encontramos con la **Industria Extractiva, Coquería, Refino y Combustibles Nucleares**, con una pingüe representación económica del **0,2%**, lo que supone un montante de **1,1 M€**. Siendo el porcentual de **toneladas** muy superior al que desarrolla la vertiente de la facturación, el **6,5%**, sobrepasando las **37,8 Mil**. Lo que le permite poder arrojar un potencial de **0,1 trenes al día**, haciendo que la unidad de **captación** sea nula.

6.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES DESDE MADRID.

Origen	M€	%	Origen	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL COMUNIDAD DE MADRID	3.536,88	100%	TOTAL COMUNIDAD DE MADRID	8.133.620,00	100%	325.344,80	1.285,95	7.334,20	29,23	266,19	11.712,41	1,05	46,29
Madrid	342,18	9,67%	Madrid	431.100,00	5,30%	17.244,00	68,16	391,91	1,55	14,11	620,78	0,06	2,45

Como podemos ver, la mercancía de esta comunidad a la provincia de Cáceres representa el **9,6%** del total del volumen de facturación, siendo algo más de **342,1 M€**. Desde un punto de vista de las toneladas, el porcentual se reduce al **5,3%**, con un montante superior a las **431,1 Mil.** Cantidad que posibilita el arrojado de un **compositivo férreo de 1,5 unidades diarias**, teniendo un captable de **0,06**, y de **2,4 camiones de acarreo**.

6.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA A CÁCERES POR RAMAS DESDE MADRID.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	26,03	7,61%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	63.360,00	14,70%	2.534,40	10,02	57,60	0,23	2,07	91,24	0,01	0,36
CA,CB,DF,I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	5,12	1,50%	CA,CB,DF,I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	23.150,00	5,37%	926,00	3,66	21,05	0,08	0,76	33,34	0,00	0,13
DA - Industria Agroalimentaria	76,65	22,40%	DA - Industria Agroalimentaria	290.500,00	67,39%	11.620,00	45,93	264,09	1,04	9,51	418,32	0,04	1,65
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	3,62	1,06%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	12.950,00	3,00%	518,00	2,05	11,77	0,05	0,42	18,65	0,00	0,07
DG - Industria Química	0	0,00%	DG - Industria Química	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	1,04	0,30%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	13.530,00	3,14%	541,20	2,14	12,30	0,05	0,44	19,48	0,00	0,08
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	5,67	1,66%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	18.680,00	4,33%	747,20	2,95	16,98	0,07	0,61	26,90	0,00	0,11
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	117,35	34,29%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	7.000,00	1,62%	280,00	1,11	6,36	0,03	0,23	10,08	0,00	0,04
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	5,21	1,52%	DM - Fabricación de material de transporte	1.940,00	0,45%	77,60	0,31	1,76	0,01	0,06	2,79	0,00	0,01
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	101,48	29,86%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	342,18	100,00%	Total Ramas	431.100,00	100,00%	17.244,00	68,16	391,91	1,55	14,11	620,78	0,06	2,45

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	342,18	100,00%	Total Ramas	431.100,00	100,00%	17.244,00	68,16	391,91	1,55	14,11	620,78	0,06	2,45
DA - Industria Agroalimentaria	76,65	22,40%	DA - Industria Agroalimentaria	290.500,00	67,39%	11.620,00	45,93	264,09	1,04	9,51	418,32	0,04	1,65
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	26,03	7,61%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	63.360,00	14,70%	2.534,40	10,02	57,60	0,23	2,07	91,24	0,01	0,36
Total Ramas Selección	102,68	30,01%	Total Ramas Selección	353.860	82,09%	14.154,40	55,95	321,69	1,27	11,58	509,56	0,05	2,01

Dos son las Ramas que destacan sobre el resto, **Industria Agroalimentaria y Agricultura, Silvicultura y Pesca**, las cuales presentan el **30,0%**, lo que supone un montante de **102,6 M€**. Con un porcentual de toneladas del **82,0%**, por encima de las

353,8 Mil, posibilitando **1,2 trenes al día**, con un **captable de 0,05 composiciones** y de **2,1 camiones de acarreo**.

En primer lugar destaca la **Industria Agroalimentaria** con el **22,4%** de la **facturación**, lo que supone algo más de **76,0 M€**. Mientras que en la vertiente de las **toneladas** desarrolla un porcentual muy contundente, el **67,3%**, más de **290,5 Mil**, lo que nos indica el escaso valor añadido de esta mercancía. Posibilitando un **compositivo férreo de 1,0 trenes al día**, con un **captable de 0,04 unidades** y de **1,6 camiones de acarreo**.

En segundo lugar la Agricultura, Silvicultura y Pesca, su porcentual económico llega tan solo al **7,6%**, superando los **26,0 M€**. Y como podemos observar, la representación de la mercancías es superior al de la facturación, al igual que la descrita anteriormente, elevándose, en este caso, al **14,7%**, lo que supone algo más de **63,3 Mil toneladas**, volviéndonos a dar a entender el escaso valor añadido de las propias, como antes se comentaba. Estos volúmenes, permiten un **compositivo férreo de 0,2 trenes diarios**, lo que se transforma en un **captable** también muy escaso con **0,1 unidades**, arrastrando la necesidad de un **acarreo de 0,3 camiones**.



VII.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
ANDALUCÍA	1.069,68	21,44%	ANDALUCÍA	284.810,00	4,20%	11.392,40	45,03	258,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62
ARAGÓN	0	0,00%	ARAGÓN	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
ASTURIAS	15,04	0,30%	ASTURIAS	12.810,00	0,19%	512,40	2,03	11,65	0,05	0,42	18,45	0,00	0,07
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	11,11	0,22%	CANARIAS	18.750,00	0,28%	750,00	2,96	17,05	0,07	0,61	27,00	0,00	0,11
CANTABRIA	0	0,00%	CANTABRIA	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CASTILLA Y LEÓN	396,15	7,94%	CASTILLA Y LEÓN	297.970,00	4,40%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70
CASTILLA-LA MANCHA	262,58	5,26%	CASTILLA-LA MANCHA	387.600,00	5,72%	15.504,00	61,28	352,36	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21
CATALUÑA	15,62	0,31%	CATALUÑA	27.450,00	0,41%	1.098,00	4,34	24,95	0,10	0,90	39,53	0,00	0,16
COMUNIDAD VALENCIANA	19,59	0,39%	COMUNIDAD VALENCIANA	48.800,00	0,72%	1.952,00	7,72	44,36	0,18	1,60	70,27	0,01	0,28
EXTREMADURA	1.560,84	31,29%	EXTREMADURA	5.236.730,00	77,28%	209.469,20	827,94	4.760,66	18,82	171,38	7.540,89	0,68	29,81
GALICIA	17,69	0,35%	GALICIA	20.240,00	0,30%	809,60	3,20	18,40	0,07	0,66	29,15	0,00	0,12
COMUNIDAD DE MADRID	1.480,10	29,67%	COMUNIDAD DE MADRID	309.730,00	4,57%	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76
REGIÓN DE MURCIA	73,49	1,47%	REGIÓN DE MURCIA	15.950,00	0,24%	638,00	2,52	14,50	0,06	0,52	22,97	0,00	0,09
NAVARRA	11,69	0,23%	NAVARRA	28.800,00	0,43%	1.152,00	4,55	26,18	0,10	0,94	41,47	0,00	0,16
PAÍS VASCO	55,07	1,10%	PAÍS VASCO	86.080,00	1,27%	3.443,20	13,61	78,25	0,31	2,82	123,96	0,01	0,49
LA RIOJA	0	0,00%	LA RIOJA	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CEUTA Y MELILLA	0,17	0,00%	CEUTA Y MELILLA	430,00	0,01%	17,20	0,07	0,39	0,00	0,01	0,62	0,00	0,00
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	225.530,00	891,42	5.125,68	20,26	184,52	8.119,08	0,73	32,09

La provincia de **Cáceres**, como podemos comprobar, **exporta** al resto de comunidades, **incluida la propia Extremadura**, un volumen económico de **4,9 Mil M€**, siendo el de la mercancía superior a los **6,7 M de toneladas**, lo que posibilita tener un **desarrollo compositivo ferroviario** al día de más de **20,2 trenes**, convirtiéndose en un **captable** de **0,7**, por lo que precisa **32,0 camiones de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	225.530,00	891,42	5.125,68	20,26	184,52	8.119,08	0,73	32,09
CASTILLA-LA MANCHA	262,58	5,26%	CASTILLA-LA MANCHA	387.600,00	5,72%	15.504,00	61,28	352,36	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21
COMUNIDAD DE MADRID	1.480,10	29,67%	COMUNIDAD DE MADRID	309.730,00	4,57%	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76
CASTILLA Y LEÓN	396,15	7,94%	CASTILLA Y LEÓN	297.970,00	4,40%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70
ANDALUCÍA	1.069,68	21,44%	ANDALUCÍA	284.810,00	4,20%	11.392,40	45,03	258,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62
TOTAL SELECCIÓN	3.206,51	64,31%	TOTAL SELECCIÓN	1.280.110	18,89%	51.204,40	202,39	1.163,74	4,60	41,69	1.843,36	0,17	7,29

Para el tratamiento de las comunidades autónomas se han seleccionados las cuatro más voluminosas, siendo estas la de **Castilla y León, Andalucía, Comunidad de Madrid y Castilla la Mancha**, sumando un total del **64,3%** de la facturación, lo que supone un

cómputo ligeramente superior a los **3,2 Mil M€**. Desde el punto de vista de las mercancías, estas representan el **18,8%**, superando los **1,2 M de toneladas**, procurando poder desarrollar **4,6 trenes al día**, llegando a una captabilidad de **0,1 composiciones**, precisando **7,2 camiones de acarreo**.

Destino	M€	%	Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	225.530,00	891,42	5.125,68	20,26	184,52	8.119,08	0,73	32,09
EXTREMADURA	1.560,84	31,29%	EXTREMADURA	5.236.730,00	77,28%	209.469,20	827,94	4.760,66	18,82	171,38	7.540,89	0,68	29,81
TOTAL Selección + Extremadura	4.769,35	95,60%	TOTAL Selección + Extremadura	6.516,840	96%	260.673,60	1.030,33	5.924,40	23,42	213,28	9.384,25	0,84	37,09

Como podemos observar, si a **la suma** de las comunidades seleccionas **le añadimos** las ventas a **la propia comunidad**, estas copan el **95,6%** de la **facturación**, lo que supone un cómputo de más de **4,7 Mil M€**. Siendo el montante de la mercancía superior al **96,0%**, superando los **6,5 M de toneladas**, lo que supone un total de **composiciones férreas al día** de más de **23,4 trenes**, lo que permite poder captar **0,8 unidades**, demandando el uso de **37,0 camiones de acarreo**.

Castilla la Mancha ocupa la **primera posición**, en lo que a la vertiente de las toneladas se refiere, pero la última en la representación en cuanto a la facturación, registrando tan solo el **5,2%**, y **262,5 M€**. Alcanzando algo más del **5,7% de la mercancía**, superando las **387,6 Mil toneladas**, dándonos a entender el escaso valor añadido de estas. Permitiendo con ello poder disponer de una frecuencia compositiva **diaria** de **1,3 unidades**, con una **captabilidad de 0,05** y de **2,2 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** nos encontramos con la **Comunidad de Madrid**, siendo la primera en cuanto al volumen económico, representando el **29,6%**, algo más de **1,4 Mil M€**. El porcentual de la mercancía llega al **4,5%**, superando las **309,7 Mil toneladas**, por lo que tiene la capacidad de disponer de más de **1,1 trenes al día**, con una **captabilidad de 0,04**, precisando **1,7 camiones para el acarreo**.

Castilla y León ocupa la **tercera posición** con el **7,9%** de la facturación, lo que supone un montante de **396,1 M€**. Desde un punto de vista de las **toneladas**, esta comunidad posee el **4,4%** del total, superando las **297,9 Mil**. Cantidad que permite desarrollar **1,0 trenes diarios**, registrando una captabilidad de **0,04**, lo que imprime poder disponer de **1,7 camiones para el acarreo**.

Y en el **último lugar** encontramos **Andalucía** con una representación del **21,4%** en la vertiente económica, más de **1,0 Mil M€**. La representación porcentual de la mercancía es muchísimo menor a la aportada a nivel económico, quedándose en el **4,2%**, ligeramente por encima de **284,8 Mil toneladas**, lo que permite **1,0 trenes diario**, con una **captación de 0,04 composiciones**, precisando el desarrollo de **1,6 camiones de acarreo**.



7.1.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A TODAS LAS PROVINCIAS.

Destinos	ME	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
ANDALUCÍA	1.069,68	21,44%	ANDALUCÍA	284.810,00	4,20%	11.392,40	45,03	259,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62
Almería	95,72	8,95	Almería	14.830,00	5,21	593,20	2,34	13,48	0,05	0,49	21,36	0,00	0,08
Cádiz	7,21	0,67	Cádiz	18.350,00	6,44	734,00	2,90	16,68	0,07	0,60	26,42	0,00	0,10
Córdoba	110,25	10,31	Córdoba	35.720,00	12,54	1.428,80	5,65	32,47	0,13	1,17	51,44	0,00	0,20
Granada	70,12	6,56	Granada	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Huelva	71,88	6,72	Huelva	59.850,00	21,01	2.394,00	9,46	54,41	0,22	1,96	86,18	0,01	0,34
Jaén	80,78	7,55	Jaén	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Málaga	216,99	20,29	Málaga	6.160,00	2,16	246,40	0,97	5,60	0,02	0,20	8,87	0,00	0,04
Sevilla	416,73	38,96	Sevilla	149.890,00	52,63	5.995,60	23,70	136,26	0,54	4,91	215,84	0,02	0,85
ARAGÓN	0	0,00%	ARAGÓN	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Huesca	0	0,00%	Huesca	0,00	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Teruel	0	0,00%	Teruel	0,00	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Zaragoza	0	0,00%	Zaragoza	0,00	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
ASTURIAS	15,04	0,30%	ASTURIAS	12.810,00	0,19%	512,40	2,03	11,65	0,05	0,42	18,45	0,00	0,07
Asturias	15,04	100,00	Asturias	12.810,00	100,00	512,40	2,03	11,65	0,05	0,42	18,45	0,00	0,07
BALEARES	0	0,00%	BALEARES	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Baleares	0	0,00%	Baleares	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CANARIAS	11,11	0,22%	CANARIAS	18.750,00	0,28%	750,00	2,96	17,05	0,07	0,61	27,00	0,00	0,11
Las Palmas	2,24	20,16	Las Palmas	10.150,00	54,13	406,00	1,60	9,23	0,04	0,33	14,62	0,00	0,06
Santa Cruz de Tenerife	8,86	79,75	Santa Cruz de Tenerife	8.600,00	45,87	344,00	1,36	7,82	0,03	0,28	12,38	0,00	0,05
CANTABRIA	0	0,00%	CANTABRIA	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Cantabria	0	100,00	Cantabria	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
CASTILLA Y LEÓN	396,15	7,94%	CASTILLA Y LEÓN	297.970,00	4,40%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70
Ávila	27,56	6,96	Ávila	62.880,00	21,10	2.515,20	9,94	57,16	0,23	2,06	90,55	0,01	0,36
Burgos	12,53	3,16	Burgos	29.960,00	10,05	1.198,40	4,74	27,24	0,11	0,98	43,14	0,00	0,17
León	15,5	3,91	León	42.690,00	14,33	1.707,60	6,75	38,81	0,15	1,40	61,47	0,01	0,24
Palencia	0	-	Palencia	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salamanca	279,41	70,53	Salamanca	116.160,00	38,98	4.646,40	18,37	105,60	0,42	3,80	167,27	0,02	0,66
Segovia	22,83	5,76	Segovia	5.090,00	1,71	203,60	0,80	4,63	0,02	0,17	7,33	0,00	0,03
Soria	0	-	Soria	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valladolid	17,87	4,51	Valladolid	20.060,00	6,73	802,40	3,17	18,24	0,07	0,66	28,89	0,00	0,11
Zamora	20,46	5,16	Zamora	21.130,00	7,09	845,20	3,34	19,21	0,08	0,69	30,43	0,00	0,12
CASTILLA-LA MANCHA	262,58	5,26%	CASTILLA-LA MANCHA	387.600,00	5,72%	15.504,00	61,28	352,38	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21
Albacete	0	-	Albacete	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciudad Real	10,69	4,07	Ciudad Real	12.140,00	3,13	485,60	1,92	11,04	0,04	0,40	17,48	0,00	0,07
Cuenca	0	-	Cuenca	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadalajara	8,07	3,07	Quadalajara	16.850,00	4,35	674,00	2,66	15,32	0,06	0,55	24,26	0,00	0,10
Toledo	243,82	92,86	Toledo	358.610,00	92,52	14.344,40	56,70	326,01	1,29	11,74	516,40	0,05	2,04
CATALUÑA	15,62	0,31%	CATALUÑA	27.450,00	0,41%	1.098,00	4,34	24,95	0,10	0,90	39,53	0,00	0,16
Barcelona	0	-	Barcelona	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Girona	0	-	Girona	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lleida	0	-	Lleida	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tarragona	15,62	100,00	Tarragona	27.450,00	100,00	1.098,00	4,34	24,95	0,10	0,90	39,53	0,00	0,16
COMUNIDAD VALENCIANA	19,59	0,39%	COMUNIDAD VALENCIANA	48.800,00	0,72%	1.952,00	7,72	44,38	0,18	1,60	70,27	0,01	0,28
Alicante	0	-	Alicante	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Castellón	0	-	Castellón	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valencia	19,59	100,00	Valencia	48.800,00	100,00	1.952,00	7,72	44,38	0,18	1,60	70,27	0,01	0,28
EXTREMADURA	1.560,84	31,29%	EXTREMADURA	5.236.730,00	77,28%	209.469,20	827,94	4.760,66	18,82	171,38	7.540,89	0,68	29,81
Badajoz	354,31	22,70	Badajoz	995.700,00	19,01	39.828,00	157,42	905,18	3,58	32,59	1.433,81	0,13	5,67
Cáceres	1.206,53	77,30	Cáceres	4.241.030,00	80,99	169.641,20	670,52	3.855,48	15,24	138,80	6.107,08	0,55	24,14
GALICIA	17,69	0,35%	GALICIA	20.240,00	0,30%	809,60	3,20	18,40	0,07	0,66	29,15	0,00	0,12
A Coruña	0	-	A Coruña	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lugo	15,83	89,49	Lugo	13.490,00	66,65	539,60	2,13	12,26	0,05	0,44	19,43	0,00	0,08
Ourense	0	-	Ourense	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pontevedra	1,86	10,51	Pontevedra	6.750,00	33,35	270,00	1,07	6,14	0,02	0,22	9,72	0,00	0,04
COMUNIDAD DE MADRID	1.480,10	29,67%	COMUNIDAD DE MADRID	309.730,00	4,57%	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76
Madrid	1.480,10	100,00	Madrid	309.730,00	100,00	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76
REGIÓN DE MURCIA	73,49	1,47%	REGIÓN DE MURCIA	15.950,00	0,24%	638,00	2,52	14,50	0,06	0,52	22,97	0,00	0,09
Murcia	73,49	100,00	Murcia	15.950,00	100,00	638,00	2,52	14,50	0,06	0,52	22,97	0,00	0,09
NAVARRA	11,69	0,23%	NAVARRA	28.800,00	0,43%	1.152,00	4,55	26,18	0,10	0,94	41,47	0,00	0,16
Navarra	11,69	100,00	Navarra	28.800,00	100,00	1.152,00	4,55	26,18	0,10	0,94	41,47	0,00	0,16
PAÍS VASCO	55,07	1,10%	PAÍS VASCO	86.080,00	1,27%	3.443,20	13,61	78,25	0,31	2,82	123,96	0,01	0,49
Álava	10,65	19,34	Álava	17.030,00	19,78	681,20	2,69	15,48	0,06	0,56	24,52	0,00	0,10
Gulpiúzcoa	26,44	48,01	Gulpiúzcoa	52.120,00	60,55	2.084,80	8,24	47,38	0,19	1,71	75,05	0,01	0,30
Vizcaya	17,99	32,67	Vizcaya	16.920,00	19,66	676,80	2,68	15,38	0,06	0,55	24,36	0,00	0,10
LA RIOJA	0	0,10%	LA RIOJA	-	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
La Rioja	0	-	La Rioja	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CEUTA Y MELILLA	0,17	0,00%	CEUTA Y MELILLA	430,00	0,01%	17,20	0,07	0,39	0,00	0,01	0,62	0,00	0,00
Ceuta	0,03	17,65	Ceuta	120,00	27,91	4,80	0,02	0,11	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00
Melilla	0,14	82,35	Melilla	310,00	72,09	12,40	0,05	0,28	0,00	0,01	0,45	0,00	0,00
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	271.046,00	1.071,33	6.160,14	24,35	221,76	9.577,66	0,88	35,57

7.8.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A CASTILLA LA MANCHA.

Destinos	M€	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA-LA MANCHA	262,58	5,26%	CASTILLA-LA MANCHA	387.600,00	5,72%	15.504,00	61,28	352,36	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21
Albacete	0	-	Albacete	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciudad Real	10,69	4,07	Ciudad Real	12.140,00	3,13	485,60	1,92	11,04	0,04	0,40	17,48	0,00	0,07
Cuenca	0	-	Cuenca	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guadalajara	8,07	3,07	Guadalajara	16.850,00	4,35	674,00	2,66	15,32	0,06	0,55	24,26	0,00	0,10
Toledo	243,82	92,86	Toledo	358.610,00	92,52	14.344,40	56,70	326,01	1,29	11,74	516,40	0,05	2,04

Destinos	M€	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	4.985,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	271.046,00	1.071,33	6.160,14	24,35	221,76	9.757,66	0,88	38,57
CASTILLA-LA MANCHA	262,58	5,26%	CASTILLA-LA MANCHA	387.600,00	5,72%	15.504,00	61,28	352,36	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21
Toledo	243,82	92,86	Toledo	358.610,00	92,52	14.344,40	56,70	326,01	1,29	11,74	516,40	0,05	2,04
TOTAL SELECCIÓN	243,82	92,86	TOTAL SELECCIÓN	358.610,00	92,52	14.344,40	56,70	326,01	1,29	11,74	516,40	0,05	2,04

En esta comunidad, por provincias, la representación que ejercen la seleccionada, **Toledo**, es casi la totalidad con el **92,8%** de la facturación, superando los **243,8 M€**. Similar el porcentual del volumen de toneladas con el **92,5%**, lo que le otorga un montante de **358,6 Mil**. Permitiendo, a su vez, desarrollar **1,2 unidades compositivas férreas diarias**, lo que le lleva a un captable de **0,05 trenes** y de **2,0 camiones** de acarreo.

7.9.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A CASTILLA LA MANCHA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	64,24	24,46%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	143.290,00	36,97%	5.731,60	22,65	130,26	0,51	4,69	206,34	0,02	0,82
CA,CB,DF,I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	0	0,00%	CA,CB,DF,I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DA - Industria Agroalimentaria	42,16	16,06%	DA - Industria Agroalimentaria	218.610,00	56,40%	8.744,40	34,56	198,74	0,79	7,15	314,80	0,03	1,24
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	10,69	4,07%	DD - Industria de la madera y el corcho	12.140,00	3,13%	485,60	1,92	11,04	0,04	0,40	17,48	0,00	0,07
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	0	0,00%	DG - Industria Química	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	0	0,00%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	15,73	5,99%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	13.560,00	3,50%	542,40	2,14	12,33	0,05	0,44	19,53	0,00	0,08
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0	0,00%	DM - Fabricación de material de transporte	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	129,76	49,42%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	262,58	100,00%	Total Ramas	387.600,00	100,00%	15.504,00	61,28	352,36	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	262,58	100,00%	Total Ramas	387.600,00	100,00%	15.504,00	61,28	352,36	1,39	12,69	558,14	0,05	2,21
DA - Industria Agroalimentaria	42,16	16,06%	DA - Industria Agroalimentaria	218.610,00	56,40%	8.744,40	34,56	198,74	0,79	7,15	314,80	0,03	1,24
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	64,24	24,46%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	143.290,00	36,97%	5.731,60	22,65	130,26	0,51	4,69	206,34	0,02	0,82
Total Ramas Selección	106,4	40,52%	Total Ramas Selección	361.900,00	93,37%	14.476,00	57,22	329,00	1,30	11,84	521,14	0,05	2,06

Las **Ramas Industria Agroalimentaria y Agricultura, Silvicultura y Pesca**, concentran **la gran mayoría** de la representación, no siendo así en el porcentual económico, como podemos ver, *que sí en la vertiente de la mercancía*, siendo para el primero del **40,5%**, con **106,4 M€**. Aumentando la presencia porcentual, como antes comentábamos, al **93,3%**, superando las **361,9 Mil toneladas**, lo que se transforma en **1,3 composiciones férreas diarias**, con una **captabilidad de 0,05 trenes y de 2,0 camiones de acarreo**.

En primer lugar nos encontramos con la **Industria Agroalimentaria**, la cual representa el **16,0%** del volumen de la **facturación**, lo que supone algo más de **42,1 M€**. Teniendo un porcentaje, en cuanto a las **toneladas**, algo superior con el **56,4%**, por encima de las **218,6 Mil**. Lo que posibilita un **compositivo férreo de 0,7 trenes al día**, con un **captable de 0,03**, y algo más de **1,2 camiones de acarreo**.

En segundo lugar la Agricultura, Silvicultura y Pesca, su volumen económico asciende considerablemente al **24,4%**, siendo unos **64,0 M€**. Y como podemos observar, la representación porcentual de la mercancía es ligeramente superior, alcanzado el **36,9%**, lo que supone algo más de **143,2 Mil toneladas**. Permitiendo un **compositivo férreo de 0,5 trenes diarios**, lo que se transforma en un **captable de 0,02 unidades**, con **0,8 camiones de acarreo**.

7.4.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A LA COMUNIDAD DE MADRID.

Destinos	M€	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	271.046,00	1.071,33	6.160,14	24,35	221,76	9.757,66	0,88	38,57
COMUNIDAD DE MADRID	1.480,10	29,67%	COMUNIDAD DE MADRID	309.730,00	4,57%	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76
Madrid	1.480,10	100,00	Madrid	309.730,00	100,00	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76

En segunda posición nos encontramos con la **Comunidad de Madrid**, en la cual recae el primer puesto tomando como referencia el volumen económico con el **29,6% de la facturación**, lo que le permite superar los **1,4 Mil M€**. Obteniendo la segunda posición en la vertiente de las **toneladas**, la cual copa el **4,5%**, por encima de **309,0 Mil Tm**, lo que le permite **1,1 trenes al día**, disponiendo de un **captable de 0,04 unidades** y de **1,7 camiones de acarreo**.

7.5.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A MADRID.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	35,56	2,40%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	38.550,00	12,45%	1.542,00	6,09	35,05	0,14	1,26	55,51	0,00	0,22
CA.CB, DF-I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	38	2,57%	CA.CB, DF-I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	52.490,00	16,95%	2.099,60	8,30	47,72	0,19	1,72	75,59	0,01	0,30
DA - Industria Agroalimentaria	79,16	5,35%	DA - Industria Agroalimentaria	192.860,00	62,27%	7.714,40	30,49	175,33	0,69	6,31	277,72	0,02	1,10
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	0	0,00%	DG - Industria Química	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	0	0,00%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	12,55	0,85%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	18.170,00	5,87%	726,80	2,87	16,52	0,07	0,59	26,16	0,00	0,10
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0,43	0,03%	DM - Fabricación de material de transporte	7.660,00	2,47%	306,40	1,21	6,96	0,03	0,25	11,03	0,00	0,04
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	1.314,40	88,80%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	1.480,10	100,00%	Total Ramas	309.730,00	100,00%	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	1.480,10	100,00%	Total Ramas	309.730,00	100,00%	12.389,20	48,97	281,57	1,11	10,14	446,01	0,04	1,76
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	1.314,40	88,80%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DA - Industria Agroalimentaria	79,16	5,35%	DA - Industria Agroalimentaria	192.860,00	62,27%	7.714,40	30,49	175,33	0,69	6,31	277,72	0,02	1,10
CA.CB, DF-I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	38	2,57%	CA.CB, DF-I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	52.490,00	16,95%	2.099,60	8,30	47,72	0,19	1,72	75,59	0,01	0,30
AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	35,56	2,40%	AA.BB - Agricultura, silvicultura y pesca	38.550,00	12,45%	1.542,00	6,09	35,05	0,14	1,26	55,51	0,00	0,22
Total Ramas Selección	1.467,12	99,12%	Total Ramas Selección	283.900,00	91,67%	11.356,00	44,89	258,09	1,02	9,29	408,82	0,04	1,62

Como podemos comprobar, **cuatro** son las **Ramas** que mayor protagonismo tienen, la **Industria energética, distribución de energía, gas y agua**, la **Industria Agroalimentaria**, la **Extractiva, coquería, refino y combustibles nucleares** y por último la **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, las cuales arrojan un peso económico ligeramente más elevado en comparación con el porcentaje de la mercancía, quedándose **el primero** en el **99,1%**, superando los **1,4 Mil M€**. En cuanto a **lo segundo**, como podemos observar, se carece de datos en la primera industria por lo que el porcentual de la mercancía, al carecer de estos, es bastante menor, siendo, incluso así, del **91,6%**, con un montante de **283,9 Mil toneladas**, permitiendo un **desarrollo compositivo férreo al día de 1,0 trenes**, con una **captabilidad de 0,04 unidades** y **1,6 camiones de acarreo**.

Por tanto, comenzaremos por la **segunda** al carecer la primera de representación en el volumen de mercancía, y que es lo que aquí nos invita, siendo esta la **Industria Agroalimentaria**, la cual representa el **5,3%** del volumen de la **facturación**, lo que supone algo más de **79,1 M€**. En cuanto a las **toneladas**, muy superior, sobrepasa el **62,2%**, superando las **192,8 Mil**. Posibilitando un desarrollo compositivo férreo de **0,6 trenes al día**, con un captable de **0,02**, y algo más de **1,1 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** encontramos la **Extractiva, coquería, refino y combustibles nucleares**, su volumen económico asciende al **2,5%**, superando los **38,0 M€**. Y como podemos observar, la representación porcentual de la de mercancía también es mucho mayor en comparación con la de la facturación, elevándose al **16,9%**, lo que supone algo más de **52,4 Mil toneladas**, dándonos a entender, igual que en la comentada anteriormente, el escaso valor añadido de la propia. Cantidades que posibilitan un **compositivo férreo de 0,1 trenes diarios**, lo que se transforma en un **captable del 0,01**, con **0,3 camiones de acarreo**.

La **Agricultura, Silvicultura y Pesca** ocupa la **tercera posición** con el **2,4%**, algo más de **35,5 M€**. Y como podemos observar, la representación porcentual de la mercancía es bastante elevada con respecto al porcentual económico, llegando al **12,4%**, lo que supone algo más de **38,5 Mil toneladas**, dándonos a entender, también, el escaso valor añadido de las propias, como ya comentamos con las anteriores. Lo que posibilita un **escaso compositivo férreo de 0,1 trenes diarios y ninguna unidad captable**.

7.2.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A CASTILLA Y LEÓN.

Destinos	M€	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
CASTILLA Y LEÓN	396,15	7,94%	CASTILLA Y LEÓN	297.970,00	4,40%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70
Ávila	27,56	6,96	Ávila	62.880,00	21,10	2.515,20	9,94	57,16	0,23	2,06	90,55	0,01	0,36
Burgos	12,53	3,16	Burgos	29.960,00	10,05	1.198,40	4,74	27,24	0,11	0,98	43,14	0,00	0,17
León	15,5	3,91	León	42.690,00	14,33	1.707,60	6,75	38,81	0,15	1,40	61,47	0,01	0,24
Palencia	0	-	Palencia	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salamanca	279,41	70,53	Salamanca	116.160,00	38,98	4.646,40	18,37	105,60	0,42	3,80	167,27	0,02	0,66
Segovia	22,83	5,76	Segovia	5.090,00	1,71	203,60	0,80	4,63	0,02	0,17	7,33	0,00	0,03
Soria	0	-	Soria	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valladolid	17,87	4,51	Valladolid	20.060,00	6,73	802,40	3,17	18,24	0,07	0,66	28,89	0,00	0,11
Zamora	20,46	5,16	Zamora	21.130,00	7,09	845,20	3,34	19,21	0,08	0,69	30,43	0,00	0,12

Destinos	M€	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	271.046,00	1.071,33	6.160,14	24,35	221,76	9.757,66	0,88	38,57
CASTILLA Y LEÓN	396,15	7,94%	CASTILLA Y LEÓN	297.970,00	4,40%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70
Salamanca	279,41	70,53	Salamanca	116.160,00	38,98	4.646,40	18,37	105,60	0,42	3,80	167,27	0,02	0,66
Ávila	27,56	6,96	Ávila	62.880,00	21,10	2.515,20	9,94	57,16	0,23	2,06	90,55	0,01	0,36
León	15,50	3,91	León	42.690,00	14,33	1.707,60	6,75	38,81	0,15	1,40	61,47	0,01	0,24
TOTAL SELECCIÓN	322,47	81,40	TOTAL SELECCIÓN	221.730,00	74,41	8.869,20	35,06	201,57	0,80	7,26	319,29	0,03	1,26

En esta comunidad destacan tres provincias, copando el **81,4%** del **volumen económico**, siendo algo más de **322,4 M€**. En cuanto a la vertiente de las **toneladas** alcanza un porcentual del **74,4%**, algo más de **221,0 Mil**, permitiendo poder componer **0,8 trenes al día**, con un captable de **0,03 unidades** y de **1,2 camiones de acarreo**.

En la disección, en **primer lugar** nos encontramos con la de **Salamanca**, la cual aglutina más del **70,5%** del **aporte económico**, con más de **279,4 M€**. Con un porcentual muy alejado del de las **toneladas**, siendo del **38,9%**, lo que equivale a un montante de **116,1 Mil**, permitiendo un potencial de **0,4 trenes al día**, desarrollando una **captabilidad** de **0,02 composiciones férreas** y **0,6 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** registramos la de **Ávila** con el **6,9%**, lo que supone **27,5 M€**. Encontrándose el porcentual de las toneladas con una representación mucho mayor con el **21,1%**, sobrepasando las **62,8 Mil**, permitiendo un potencial de **0,2 trenes al día**, siendo el **captable** de **0,01** y de **0,3 camiones de acarreo**.

Y en la **última posición** nos encontramos con la de **León**, con una aportación económica bastante paupérrima con el **3,9%**, rayando los **15,5 M€**. Pero como podemos observar, en la vertiente de las **toneladas**, el volumen porcentual aumenta considerablemente al **14,3%**, rayando las **42,6 Mil**, lo que nos da a entender el escaso valor añadido que tiene esta mercancía a esta provincia, posibilitando con ello **0,1 trenes al día**, con unos captables de **0,01 unidades** y de **0,2 camiones de carrero**.

7.3.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A CASTILLA Y LEÓN.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	74,61	18,83%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	68.930,00	23,13%	2.757,20	10,90	62,66	0,25	2,26	99,26	0,01	0,39
CA, CB, DF - I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	8,83	2,23%	CA, CB, DF - I. extractivas, coquerías, refino y combustibles nucleares	26.050,00	8,74%	1.042,00	4,12	23,68	0,09	0,85	37,51	0,00	0,15
DA - Industria Agroalimentaria	246,3	62,17%	DA - Industria Agroalimentaria	160.290,00	53,79%	6.411,60	25,34	145,72	0,58	5,25	230,82	0,02	0,91
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	2,25	0,57%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	6.750,00	2,27%	270,00	1,07	6,14	0,02	0,22	9,72	0,00	0,04
DG - Industria Química	4,55	1,15%	DG - Industria Química	950,00	0,32%	38,00	0,15	0,86	0,00	0,03	1,37	0,00	0,01
DH - Industria del caucho y materias plásticas	0	0,00%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DI - Industria de productos minerales no metálicos	9,59	2,42%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	27.930,00	9,37%	1.117,20	4,42	25,39	0,10	0,91	40,22	0,00	0,16
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0	0,00%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	24,73	6,24%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	5.510,00	1,85%	220,40	0,87	5,01	0,02	0,18	7,93	0,00	0,03
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	25,24	6,37%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	910,00	0,31%	36,40	0,14	0,83	0,00	0,03	1,31	0,00	0,01
DM - Fabricación de material de transporte	0,04	0,01%	DM - Fabricación de material de transporte	640,00	0,21%	25,60	0,10	0,58	0,00	0,02	0,92	0,00	0,00
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0	0,00%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	396,15	100,00%	Total Ramas	297.970,00	100,00%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	396,15	100,00%	Total Ramas	297.970,00	100,00%	11.918,80	47,11	270,88	1,07	9,75	429,08	0,04	1,70
DA - Industria Agroalimentaria	246,3	62,17%	DA - Industria Agroalimentaria	160.290,00	53,79%	6.411,60	25,34	145,72	0,58	5,25	230,82	0,02	0,91
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	74,61	18,83%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	68.930,00	23,13%	2.757,20	10,90	62,66	0,25	2,26	99,26	0,01	0,39
Total Ramas Selección	320,91	81,00%	Total Ramas Selección	229.220,00	76,92%	9.168,80	36,24	208,38	0,82	7,50	330,08	0,03	1,30

La provincia de **Cáceres**, como podemos comprobar, **exporta a Castilla y León** principalmente **dos Ramas**, la **Industria Agroalimentaria** y la **Agricultura, silvicultura y pesca**, las cuales arrojan un **peso económico del 81,0%**, por encima de los **320,9 M€**. En cuanto a la **mercancía** su aportación porcentual es ligeramente menor, quedándose en el **76,9%**, con un volumen de **229,2 Mil toneladas**, lo que **permite un desarrollo compositivo ferroviario al día de 0,8 trenes**, con una **captabilidad de 0,03 composiciones**, siendo de **1,3 camiones para el acarreo**.

En primer lugar destaca la **Industria Agroalimentaria**, la cual representa el **62,1%** del volumen de la **facturación**, lo que supone algo más de **246,3 M€**. Siendo su representación, en cuanto a las **toneladas**, ligeramente inferior, quedándose en el **53,7%**, superando las **160,2 Mil**. Posibilitando un desarrollo compositivo férreo de **0,5 trenes al día**, con un volumen captable de **0,02**, y algo más de **0,9 camiones de acarreo**.

En segundo lugar la **Agricultura, silvicultura y pesca**, su volumen económico llega al **18,8%**, superando los **74,6 M€**. Y como podemos observar, la representación porcentual de

la mercancía es ligeramente mayor en comparación con el de la facturación, elevándose al **23,1%**, lo que supone algo más de **68,9 Mil toneladas**. Estos volúmenes posibilitan un **compositivo férreo de 0,2 trenes diarios**, lo que se transforma en un **captable de 0,01**, con **0,3 camiones de acarreo**.

7.6.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES A ANDALUCÍA.

Destinos	M€	%	Destinos	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
ANDALUCÍA	1.069,68	21,44%	ANDALUCÍA	284.810,00	4,20%	11.392,40	45,03	258,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62
Almería	95,72	8,95	Almería	14.830,00	5,21	593,20	2,34	13,48	0,05	0,49	21,36	0,00	0,08
Cádiz	7,21	0,67	Cádiz	18.350,00	6,44	734,00	2,90	16,68	0,07	0,60	26,42	0,00	0,10
Córdoba	110,25	10,31	Córdoba	35.720,00	12,54	1.428,80	5,65	32,47	0,13	1,17	51,44	0,00	0,20
Granada	70,12	6,56	Granada	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Huelva	71,88	6,72	Huelva	59.850,00	21,01	2.394,00	9,46	54,41	0,22	1,96	86,18	0,01	0,34
Jaén	80,78	7,55	Jaén	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Málaga	216,99	20,29	Málaga	6.160,00	2,16	246,40	0,97	5,60	0,02	0,20	8,87	0,00	0,04
Sevilla	416,73	38,96	Sevilla	149.890,00	52,63	5.995,60	23,70	136,26	0,54	4,91	215,84	0,02	0,85

Destinos	M€	%	Destinos	Tm	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
TOTAL	4.988,82	100,00%	TOTAL	6.776.150,00	100,00%	271.046,00	1.071,33	6.160,14	24,35	221,76	9.757,66	0,88	38,57
ANDALUCÍA	1.069,68	21,44%	ANDALUCÍA	284.810,00	4,20%	11.392,40	45,03	258,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62
Sevilla	416,73	38,96	Sevilla	149.890,00	52,63	5.995,60	23,70	136,26	0,54	4,91	215,84	0,02	0,85
Huelva	71,88	6,72	Huelva	59.850,00	21,01	2.394,00	9,46	54,41	0,22	1,96	86,18	0,01	0,34
Córdoba	110,25	10,31	Córdoba	35.720,00	12,54	1.428,80	5,65	32,47	0,13	1,17	51,44	0,00	0,20
TOTAL SELECCIÓN	598,86	55,98	TOTAL SELECCIÓN	245.460	86,18	9.818,40	38,81	223,15	0,88	8,03	353,46	0,03	1,40

En la comunidad andaluza tres son las provincias que más destacan llegando al **55,9%** del **volumen económico**, rayando los **600,0 M€**. En cuanto a la vertiente de las **toneladas** el porcentual es muy superior al de la facturación, lo que nos da a entender el escaso valor añadido de la mercancía a estas provincias, alcanzando el **86,1%**, lo que supone más de **245,4 Mil**, permitiendo poder componer **0,8 trenes al día**, con un captable de **0,03 unidades y 1,4 camiones de acarreo**.

En la disección por provincias, en **primer lugar** nos encontramos la de **Sevilla**, la cual aglutina más del **38,9%** del **volumen económico**, con más de **416,7 M€**. Siendo el porcentual superior en la vertiente de las **toneladas** con el **52,6%**, lo que supone un montante de **149,8 Mil**, permitiendo un potencial de **0,5 trenes al día**, desarrollando una **captabilidad de 0,02 composiciones férreas y 0,8 camiones de acarreo**.

En **segunda posición** **Huelva** con el **6,7%**, lo que equivale a **71,8 M€**. Encontrándose el porcentual de las **toneladas** con una representación mucho mayor, siendo del **21,0%**, dándonos a entender, también, el alto valor añadido de la propia, sobrepasando las **59,8 Mil**,

permitiendo un potencial de **0,2 trenes al día**, y un **captable** de **0,01** y de **0,3 camiones de acarreo**.

Y en la **última posición** nos encontramos con la de **Córdoba**, con una montante económico superior a la anterior, siendo del **10,3%**, por encima de los **110,2 M€**. Pero, como podemos observar, no ocurre lo mismo en la vertiente de las **toneladas**, aunque tenemos que tener en cuenta que el volumen porcentual con respecto a la aportación económica, en esta provincia, aumenta ligeramente, dándonos a entender que también registra un cierto valor añadido, llegando al **12,5%**, rayando las **35,7 Mil**, permitiendo con ello **0,1 trenes al día**, sin posibilidad de unidades captables.



7.7.- VOLUMEN Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES DE LA MERCANCÍA DESDE CÁCERES POR RAMAS A ANDALUCÍA.

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	16,9	1,58%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	47.550,00	16,70%	1.902,00	7,52	43,23	0,17	1,56	68,47	0,01	0,27
CA, CB, DF, I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	0	0,00%	CA, CB, DF, I extractivas, coqueñas, refino y combustibles nucleares	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DA - Industria Agroalimentaria	89,97	8,41%	DA - Industria Agroalimentaria	186.870,00	65,61%	7.474,80	29,54	169,88	0,67	6,12	269,09	0,02	1,06
DB - Industria textil y de la confección	0	0,00%	DB - Industria textil y de la confección	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DC - Industria del cuero y calzado	0	0,00%	DC - Industria del cuero y calzado	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DD - Industria de la madera y el corcho	0	0,00%	DD - Industria de la madera y el corcho	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0,00%	DE - Industria del papel, edición y artes gráficas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DG - Industria Química	2,08	0,19%	DG - Industria Química	3.300,00	1,16%	132,00	0,52	3,00	0,01	0,11	4,75	0,00	0,02
DH - Industria del caucho y materias plásticas	15,25	1,43%	DH - Industria del caucho y materias plásticas	310,00	0,11%	12,40	0,05	0,28	0,00	0,01	0,45	0,00	0,00
DI - Industria de productos minerales no metálicos	1,48	0,14%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	34.310,00	12,05%	1.372,40	5,42	31,19	0,12	1,12	49,41	0,00	0,20
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0	0,00%	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0	0,00%	DK - Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0	0,00%	DL - Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
DM - Fabricación de material de transporte	0,71	0,07%	DM - Fabricación de material de transporte	12.480,00	4,38%	499,20	1,97	11,35	0,04	0,41	17,97	0,00	0,07
DN - Industrias diversas	0	0,00%	DN - Industrias diversas	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	943,31	88,19%	EE - Industria energética, distribución de energía, gas y agua	0,00	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Ramas	1.069,68	100,00%	Total Ramas	284.810,00	100,00%	11.392,40	45,03	258,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62

Ramas	M€	%	Ramas	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captables/año	Trenes captables/día	Camiones acarreo captables/día
Total Ramas	1.069,68	100,00%	Total Ramas	284.810,00	100,00%	11.392,40	45,03	258,92	1,02	9,32	410,13	0,04	1,62
DA - Industria Agroalimentaria	89,97	8,41%	DA - Industria Agroalimentaria	186.870,00	65,61%	7.474,80	29,54	169,88	0,67	6,12	269,09	0,02	1,06
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	16,9	1,58%	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	47.550,00	16,70%	1.902,00	7,52	43,23	0,17	1,56	68,47	0,01	0,27
DI - Industria de productos minerales no metálicos	1,48	0,14%	DI - Industria de productos minerales no metálicos	34.310,00	12,05%	1.372,40	5,42	31,19	0,12	1,12	49,41	0,00	0,20
Total Ramas Selección	108,35	10,13%	Total Ramas Selección	268.730,00	94,36%	10.749,20	42,49	244,30	0,97	8,79	386,97	0,03	1,53

Tres son las **Ramas**, la **Industria Agroalimentaria**, la **Agricultura, Silvicultura y Pesca** y la **Industria de productos minerales no metálicos**, las que concentran la **gran mayoría** de la representación de la mercancía, quedándose la vertiente de la facturación con tan solo el **10,1%**, con un montante de **108,3 M€**. Aumentando la presencia porcentual, como antes comentamos, a casi la totalidad con el **94,3%** de las **toneladas**, superando las **268,7 Mil**, lo que se transforma en **0,9 composiciones férreas diarias**, con una **captabilidad de 0,03 unidades y de 1,5 camiones de acarreo**.

En **primer lugar** nos encontramos con la **Industria Agroalimentaria**, la cual copa el **8,4%** del volumen de la **facturación**, lo que supone algo más de **89,9 M€**. Desarrollando una representación, en cuanto a las **toneladas**, muy por encima con el **65,6%**, superando las **186,8 Mil**. Posibilitando un compositivo férreo de **0,6 trenes al día**, con un **captable de 0,02**, y algo más de **1,0 camiones de acarreo**.

En **segundo lugar** la **Agricultura, Silvicultura y Pesca**, su volumen económico desciende muy considerablemente con respecto a la primera comentada, alcanzando tan solo el **1,5%**, superando los **16,9 M€**. Y como podemos observar, la representación porcentual de la mercancía es mucho mayor en comparación con la de la facturación, llegando al **16,7%**, lo que supone algo más **de 47,5 Mil toneladas**, dándonos a entender el escaso valor añadido de la propia. Posibilitando un **compositivo férreo** de **0,1 trenes diarios**, siendo el **captable** de **0,01**, con **0,2 camiones de acarreo**.

Y en el último lugar de las ramas seleccionadas nos encontramos con la **Industria de productos minerales no metálicos**, su volumen económico se puede considerar como meramente testimonial, tan solo el **0,1%**, algo más de **1,4 M€**. Y como podemos observar, la representación porcentual de la mercancías es mucho mayor en comparación con la de la facturación, llegando al **12,0%**, lo que supone algo más de **34,3 Mil toneladas**, atisbándonos, también, el escaso valor añadido que desarrolla la propia. Esta cantidad, posibilita un **compositivo férreo** de **0,1 trenes diarios**, lo que se transforma en la imposibilidad de desarrollar una unidad captable.



**VIII.- TABLAS RESUMEN DE LA APROXIMACIÓN AL VOLUMEN DEL
COMERCIO INTERREGIONAL SIN EL COMERCIO INTRARREGIONAL DE
EXTREMADURA Y ESTIMACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTES**

IMPORTACIÓN-EXPORTACIÓN



8.1.- NOTA ACLARATORIAS

El **comercio interregional** de la **Comunidad Autónoma de Extremadura** desarrolla una capacidad **importadora y exportadora** que **bascula ligeramente hacia la primera**, tanto en la vertiente económica como en la de las toneladas. En cuanto a la primera, las **compras** que hace la región representa el **62,3%**, superando los **7,4 Mil M€**, alcanzando las **exportaciones el 55,2%**, algo más de **5,5 Mil M€**. Registrando un porcentual más reducido en cuanto a las **toneladas**, estando en la **importación de estas** en el **38,3%**, con más de **8,0 M**, reduciéndose, más incluso, en la **exportación al 31,3%**, algo más de **6,0 M**.

Estos volúmenes representan una capacidad global de **composiciones férreas diarias de 50,6 unidades**, con un **captable de 1,8 trenes**, necesitando **80,2 camiones para el acarreo** de la propia, según parámetros utilizados por el -CNMC-.

En la disección por **comunidades autónomas** con mayor potencial de **importación** de la mercancía extremeña destacan **Andalucía, Castilla la Mancha, Castilla y León y la Comunidad de Madrid**, entre estas alcanzan el **54,2%** del **montante económico**, con más de **6,4 Mil M€**, desarrollando un porcentaje algo más bajo en las **toneladas**, siendo del **33,3%**, lo que supone más de **7,0 M**.

En la **exportación**, el mismo bloque de comunidades seleccionadas ostentan el **48,4%** de la **facturación de la región**, superando los **4,8 Mil M€**. Copando el porcentual de las **toneladas el 23,9%**, algo más de **4,5 M**.

Por lo tanto, si sumamos **la importación y la exportación** de estas cuatro comunidades seleccionadas alcanza el **87,2% del movimiento económico total regional** y el **82,8% de los movimientos de las mercancías**. Por lo que podemos afirmar que tienen un potencial de **41,9 trenes/día**, con una capacidad **captable de 1,5 unidades**. Precizando disponer de **66,4 camiones para el acarreo de dicha mercancía captable**.

A continuación, a modo de resumen visual, se presenta unas **tablas de la importación-exportación de Extremadura a las cuatro comunidades seleccionadas**. Así como

también se desarrollan las **tablas resumen** de las provincias y **Ramas** más significativas por dichas comunidades.

8.2.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A LAS CUATRO COMUNIDADES CON MAYOR VOLUMEN

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total sin Extremadura	12.980,51	100,00%	TOTAL	14.094.850,00	100,00%	563.794,00	2.228,43	12.813,50	50,65	461,29	20.296,58	1,82	80,22
ANDALUCÍA	5.399,87	41,60	ANDALUCÍA	5.830.240	41,36	233.209,60	921,78	5.300,22	20,95	190,81	8.395,55	0,75	33,18
CASTILLA-LA MANCHA	1.476,80	11,38	CASTILLA-LA MANCHA	2.511.480	17,82	100.459,20	397,07	2.283,16	9,02	82,19	3.616,53	0,32	14,29
CASTILLA Y LEÓN	1.853,87	14,28	CASTILLA Y LEÓN	1.974.000	14,01	78.960,00	312,09	1.794,55	7,09	64,60	2.842,56	0,26	11,24
COMUNIDAD DE MADRID	2.594,39	19,99	COMUNIDAD DE MADRID	1.355.500	9,62	54.220,00	214,31	1.232,27	4,87	44,36	1.951,92	0,18	7,72
TOTAL SELECCIONADO	11.324,93	87,25	TOTAL SELECCIONADO	11.671.220,00	82,80	466.848,80	1.845,25	10.610,20	41,94	381,97	16.806,56	1,51	66,43

8.3.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A ANDALUCÍA PRINCIPALES PROVINCIAS Y RAMAS

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL SIN EXTREMADURA	12.980,51	100,00%	TOTAL SIN EXTREMADURA	14.094.850,00	100,00%	563.794,00	2.228,43	12.813,50	50,65	461,29	20.296,58	1,82	80,22
ANDALUCÍA	5.399,87	41,60	ANDALUCÍA	5.830.240,00	41,36	233.209,60	921,78	5.300,22	20,95	190,81	8.395,55	0,75	33,18
Sevilla	1.713,61	51,22	Sevilla	2.642.250,00	18,75	105.690,00	417,75	2.402,05	9,49	86,47	3.804,84	0,34	15,04
Huelva	1.631,71	48,78	Córdoba	1.093.300,00	7,76	43.732,00	172,85	993,91	3,93	35,78	1.574,35	0,14	6,22
TOTAL SELECCIÓN	3.345,32	61,95	TOTAL SELECCIÓN	3.735.550,00	64,07	149.422,00	590,60	3.395,95	13,42	122,25	5.370,19	0,48	21,26

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total	5.399,87	100,00%	TOTAL	5.830.240,00	100,00%	233.209,60	921,78	5.300,22	20,95	190,81	8.395,55	0,75	33,18
DA - Industria Agroalimentaria	919,32	17,02	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	1.951.760	33,48	78.070,40	308,58	1.774,33	7,01	63,88	2.810,53	0,25	11,11
DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	813,40	15,06	DA - Industria Agroalimentaria	1.037.400	17,79	41.496,00	164,02	943,09	3,73	33,95	1.493,86	0,13	5,80
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	388,13	7,19	DJ - Metalurgia y fabricación de productos metálicos	1.062.660	18,23	42.506,40	168,01	966,05	3,82	34,78	1.530,23	0,14	6,05
Total Ramas Selección	2.120,85	39,28	Total Ramas Selección	4.051.820,00	69,50	162.072,80	640,60	3.683,47	14,56	132,61	5.834,62	0,52	23,06

8.4.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A CASTILLA LA MANCHA PRINCIPALES PROVINCIAS Y RAMAS

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL SIN EXTREMADURA	12.980,51	66,53%	TOTAL SIN EXTREMADURA	14.094.850,00	100,00	563.794,00	2.228,43	12.813,50	50,65	461,29	20.296,58	1,82	80,22
CASTILLA-LA MANCHA	1.476,80	11,38	CASTILLA-LA MANCHA	2.511.480,00	0,12	100.459,20	397,07	2.283,16	9,02	82,19	3.616,53	0,32	14,29
Toledo	505,60	34,24	Toledo	1.378.070,00	54,87	55.122,80	217,88	1.252,79	4,95	45,10	1.984,42	0,18	7,84
Ciudad Real	869,06	58,85	Ciudad Real	746.860,00	54,20	29.874,40	118,08	678,36	2,68	24,44	1.075,48	0,10	4,25
TOTAL SELECCIÓN	1.374,66	93,08	TOTAL SELECCIÓN	2.124.930,00	84,61	84.997,20	335,96	1.931,75	7,64	69,54	3.059,90	0,27	12,09

Ramas Origen+Destino	M€	%	Ramas Origen+Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes Captables/día	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	1.476,80	100,00%	Total Ramas	2.511.480	100,00%	100.459,20	397,07	2.283,16	9,02	82,19	3.616,53	0,32	14,29
DA - Industria Agroalimentaria	183,77	12,44	DA - Industria Agroalimentaria	914.990	36,43	36.599,60	144,66	831,81	3,29	29,95	1.317,59	0,12	5,21
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	228,51	15,47	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	653.380	26,02	26.135,20	103,30	593,98	2,35	21,38	940,87	0,08	3,72
Total Ramas Selección	412,28	27,92	Total Ramas Selección	1.568.370	62,45	62.734,80	247,96	1.425,79	5,64	51,33	2.258,45	0,20	8,93

8.5.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A CASTILLA Y LEÓN PRINCIPALES PROVINCIAS Y RAMAS

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL SIN EXTREMADURA	12.980,51	100,00%	TOTAL SIN EXTREMADURA	14.094.850,00	100,00%	563.794,00	2.228,43	12.813,50	50,65	461,29	20.296,58	1,82	80,22
CASTILLA Y LEÓN	1.853,87	14,28	CASTILLA Y LEÓN	1.974.000,00	14,01	78.960,00	312,09	1.794,55	7,09	64,60	2.842,56	0,26	11,24
Salamanca	1.015,79	79,28	Salamanca	764.410,00	70,54	30.576,40	120,86	694,92	2,75	25,02	1.100,75	0,10	4,35
Valladolid	265,47	20,72	Valladolid	319.170,00	29,46	12.766,80	50,46	290,15	1,15	10,45	459,60	0,04	1,82
TOTAL SELECCIÓN	1.281,26	69,11	TOTAL SELECCIÓN	1.083.580,00	54,89	43.343,20	171,32	985,07	3,89	35,46	1.560,36	0,14	6,17

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total Ramas	1853,87	100,00	Total Ramas	1.974.000	100,00%	78.960,00	312,09	1.794,55	7,09	64,60	2.842,56	0,26	11,24
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	405,64	21,88	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	1.061.710	53,78	42.468,40	167,86	965,19	3,81	34,75	1.528,86	0,14	6,04
DA - Industria Agroalimentaria	412,3	22,24	DA - Industria Agroalimentaria	523.240	26,51	20.929,60	82,73	475,67	1,88	17,12	753,47	0,07	2,98
Total Ramas	817,94	44,12	Total Ramas	1.584.950	80,29	63.398,00	250,58	1.440,86	5,70	51,87	2.282,33	0,21	9,02

8.6.- IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN INTERREGIONAL A MADRID Y RAMAS

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
TOTAL SIN EXTREMADURA	12.980,51	100,00%	TOTAL SIN EXTREMADURA	14.094.850,00	100,00%	563.794,00	2.228,43	12.813,50	50,65	461,29	20.296,58	1,82	80,22
COMUNIDAD DE MADRID	2.594,39	100,00	COMUNIDAD DE MADRID	1.355.500,00	9,62	54.220,00	214,31	1.232,27	4,87	44,36	1.951,92	0,18	7,72
Madrid	2.594,39	19,99	Madrid	1.355.500,00	9,62	54.220,00	214,31	1.232,27	4,87	44,36	1.951,92	0,18	7,72

Origen + Destino	M€	%	Origen + Destino	Tn	%	Camiones/año	Camiones/día	Trenes/año	Trenes/día	Trenes captables/año	Camiones acarreo captable/año	Trenes/día Captables	Camiones acarreo captable/día
Total	2.594,39	100,00%	TOTAL	1.355.500	100,00%	54.220,00	214,31	1.232,27	4,87	44,36	1.951,92	0,18	7,72
DA - Industria Agroalimentaria	480,36	18,52	DA - Industria Agroalimentaria	684.210	50,48	27.368,40	108,18	622,01	2,46	22,39	985,26	0,09	3,89
AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	134,16	5,17	AA,BB - Agricultura, silvicultura y pesca	263.290	19,42	10.531,60	41,63	239,35	0,95	8,62	379,14	0,03	1,50
Total Ramas Selección	614,52	23,69	Total Ramas Selección	947.500	69,90	37.900,00	149,80	861,36	3,40	31,01	1.364,40	0,12	5,39