

EL TRAFICO EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

Justo Borrajo

1992.5

El tráfico en las carreteras españolas



La participación modal del transporte por carretera en el tráfico total interurbano de viajeros en los principales corredores de transporte oscila entre el 63 y el 99%.

1. Introducción

EL conocimiento del uso de la red varía de un país por parte de los vehículos automóviles y las previsiones de su evolución futura, en cada itinerario y en conjunto, es fundamental para la planificación de nuevas infraestructuras y para la conservación y explotación de las existentes.

A partir de los años sesenta y con los conocimientos adquiridos en EE.UU. se empieza a publicar en España un Mapa de Tráfico anual, elaborado a partir de los datos obtenidos en una red de estaciones de aforo, que recoge la Intensidad Media Diaria (IMD) en cada uno de los tramos en que

se divide la red, distinguiendo además la composición del mismo en vehículos ligeros, pesados y motos, así como el número de vehículos extranjeros. Además, cada diez años aproximadamente, se publican los datos relativos a las estaciones permanentes de aforo en los que se recoge la variación horaria, semanal y anual de la intensidad de tráfico respecto a la IMD.

Con la nueva estructura del Estado Español, a partir de 1984, existe una red estatal de carreteras, formada por unos 20 700 km, y unas redes autonómicas, de las Diputaciones Provinciales, municipales, etc. A partir de dicho momento el Mapa de Tráfico anual se refiere exclusivamente a la red estatal, excepto los años múltiplo de cinco que incluye,

además, información de las principales carreteras autonómicas.

2. El tráfico en las distintas redes de carreteras y su medición

La participación modal del transporte por carretera en el tráfico total interurbano de viajeros en los principales corredores de transporte (197 millones de viajeros/año) oscila entre el 63 y el 99%, como puede observarse en la tabla 1, con una media del 89%.

En mercancías, la participación media de la carretera en el total nacional es del 92%, excluyendo tráfico marítimo y por tubería, variando entre un mínimo

de viajeros en los principales corredores de transporte (197 millones de viajeros/año) oscila entre el 63 y el 99%, como puede observarse en la tabla 1, con una media del 89%.

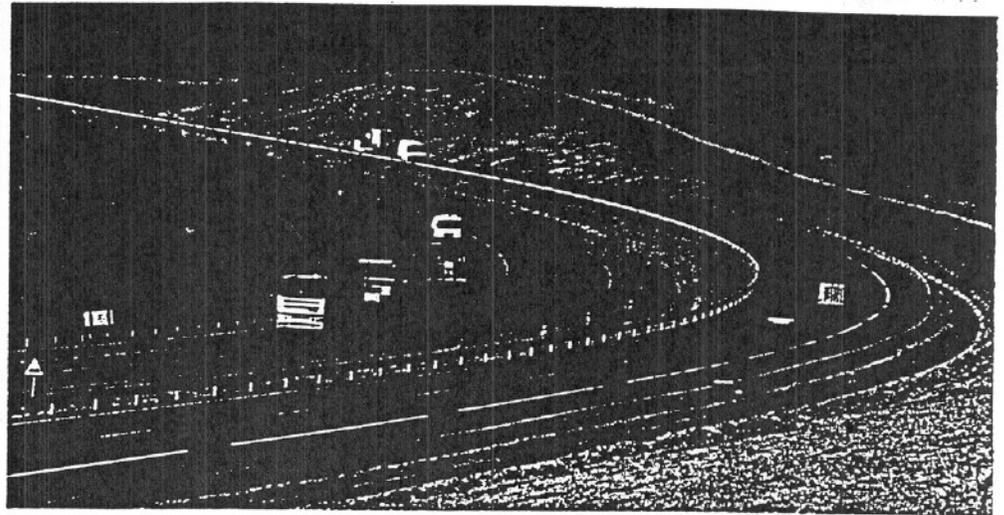
“**E**n mercancías la participación media de la carretera en el total nacional es del 92%, excluyendo tráfico marítimo y por tubería, variando entre un mínimo del 56% en el corredor Cantábrico y Subcantábrico y un 96% en el Levante-Andalucía por el interior.”

del 56% en el corredor Cantábrico y Subcantábrico y un 96% en el Levante-Andalucía por el interior.

En cuanto a la participación de cada modo en función de la distancia, puede observarse que para distancias inferiores a 200-300 km la participación del avión y el ferrocarril es inapreciable, y sólo a partir de 500 km comienza a ser mayoritaria.

Para soportar dichos tráficos, la red de carreteras españolas está compuesta por 20 700 km de red estatal, 71 000 km de carreteras autonómicas, 65 500 km de vías provinciales dependientes de las Diputaciones, y 168 500 km de calles y vías dependientes de los municipios y otros organismos.

A pesar de dicha distribución, donde la red estatal sólo significa el 6,4% del total y el 22,5% de las redes estatal y autonómica, el tráfico que la misma soporta es el 57% del total, lo que pone de manifiesto el papel fundamental de la misma en la canalización de los tráficos de medio y largo recorrido, y debido también a que existe un 35% de vehículos circulan-



La red de carreteras españolas está compuesta por 20 700 km de red estatal, 71 000 km de carreteras autonómicas, 65 500 km de vías principales y 168 500 km de calles y vías dependientes de los municipios y otros organismos.

do por la red estatal interurbana con recorridos de viajes inferiores a 75 km.

Para la determinación de las intensidades de tráfico que circulan por la red estatal, se dispone de una red de estaciones de aforo clasificadas en permanentes, primarias, secundarias y de cobertura; y que consisten en el caso de las tres primeras en bucles magnéticos enterrados bajo el pavimento que detectan el paso de los diferentes tipos de vehículos, según su masa metálica. Las estaciones de co-

bertura se aforan determinados días al año con contadores neumáticos de presión (gomas), según un Plan de Aforos que se elabora anualmente.

El paso de dichas intensidades a tráfico medido en vehículos-kilómetro, se hace asignando a cada sección un tramo de carretera, en el que se supone que la intensidad es homogénea, y para determinar el tráfico en viajeros-kilómetro se multiplica por una ocupación media nacional de 2,1 viajeros/vehículo.

Los problemas principales, que se han presentado en los últimos años con esta metodología, son debidos a las fuertes variaciones estructurales de la red, los cambios del uso del automóvil y la ampliación de los ámbitos de influencia de las grandes ciudades, que modifican la definición de tramos urbanos e interurbanos de las carreteras y hacen que las estaciones permanentes establecidas, sean insuficientes o estén mal situadas.

Por todo ello, en estos

TRAFICO Y REPARTO MODAL EN LOS CORREDORES DE TRANSPORTE										
	VIAJEROS					MERCANCIAS				
	Millones Viaj./año	Reparto modal (%)				Millones t/año	Reparto modal (%)			
		Carretera	Aut.	Bus	FF.CC.		Avión	Carretera	FF.CC.	Marit.
Madrid-País Vasco y Cantabria	6,2	61,1	11,6	18,6	8,7	6,6	75,3	24,7	-	-
Madrid-Navarra, Aragón, Cataluña	21,5	75,7	4,3	10,4	9,6	11,2	83,3	12,8	-	3,7
Madrid-Levante	13,6	74,3	9,9	11,2	4,6	10,8	94,6	5,4	-	-
Madrid-Andalucía Oriental	23,3	81,4	7,7	8,0	2,9	14,1	70,6	29,4	-	-
Madrid-Andalucía Occidental	8,5	45,8	17,1	24,9	12,2	11,7	86,3	13,7	-	-
Madrid-Extremadura	3,6	66,7	30,8	2,5	-	11,4	84,1	15,9	-	-
Madrid-Galicia y Asturias	8,9	69,4	8,6	14,5	7,4	6,7	74,2	25,8	-	-
Cantábrico y Subcantábrico	8,8	72,2	17,5	9,6	0,7	17,9	55,8	15,4	21,1	7,7
País Vasco-Navarra, Aragón y Cataluña	42,2	86,0	10,4	3,2	0,4	28,4	81,1	18,9	-	-
La Junquera-Murcia	36,9	86,0	10,1	3,0	0,7	25,7	71,3	9,0	19,7	-
Murcia-Cádiz (por la costa)	6,4	96,0	2,2	1,7	-	8,2	45,1	34,4	20,4	-
Levante-Andalucía (por el interior)	3,4	77,0	15,0	3,0	5,0	6,9	95,7	4,3	-	-
Ruta de la Plata	5,2	68,2	30,8	0,7	0,3	3,8	70,9	22,1	7,0	-
Irún-Fuentes de Oñoro	4,9	84,8	4,7	10,5	-	6,9	76,3	23,7	-	-
Ebro y Sub-Ebro	3,3	76,5	16,0	7,5	-	6,0	75,4	24,6	-	-

NOTA: En la comparación con los corredores establecidos en la Memoria Resumen del Plan General de Carreteras 1984/1991, hay que tener en cuenta que, aunque haya corredores con la misma denominación, su ámbito geográfico puede ser diferente y las relaciones consideradas distintas.

momentos está en marcha un estudio para definir el número y situación de las estaciones permanentes de medición de intensidades de tráfico, que sean estadísticamente fiables, para caracterizar los diferentes tipos de tráfico en los itinerarios de la red estatal. Para ello, se ha partido del inventario de la red y su tramificación y se han clasificado los tramos en urbanos, interurbanos y de influencia urbana, para determinar, a partir de dicha clasificación, el número de estaciones necesarias para conocer los tráficos interurbanos y de influencia urbana, que son los que interesan desde el punto de vista de la Dirección General de Carreteras; pues los tráficos urbanos que afectan a las calles y carreteras de titularidad municipal y autonómica, en el interior de las vías de circunvalación e interconexión de la red estatal, serán objeto de otro tipo de metodología.

El tratamiento y presentación de los datos obtenidos, está siendo digitalizado en una base de datos tratada por ordenador que, mediante su equipo de representación gráfica, realizará asimismo el mapa anual de tráfico.

En los años múltiplo de cinco, se seguirá realizando un mapa de tráfico ampliado a la antigua red de 80 000 km, dependiente de la Dirección General de Carreteras, y que ahora constituye la red estatal y la básica autonómica. Los datos de las carreteras, dependientes de las Comunidades Autónomas, serán aportados por ellas, para lo que tienen establecida una red de estaciones de aforo, en parte transferida por la Administración Central y en parte de nueva implantación.

El tratamiento informatizado de la información de las estaciones permanentes permitirá asimismo, elaborar con una frecuencia mayor, los coeficientes horarios, semanales y estacionales de los distintos itine-

riarios y tramos, y que son cada vez más necesarios, al existir cada vez mayor dispersión, respecto al hipotético día medio del que la realidad está cada vez más alejada. Así, en los tramos de influencia urbana, las puntas horarias debidas a los viajes recurrentes de trabajo son cada vez mayores, exigiendo un dimensionamiento de las carreteras muy superior al que se deriva de su intensidad media



La ocupación media es de 1,78 viajeros/vehículo en días laborables y 2,25 en días festivos, lo que produce una ocupación media total de 2,11 viajeros/vehículo.

diaria; y en los tramos interurbanos las variaciones semanales debidas a fines de semana, vacaciones, celebración de ferias y mercados, etc. hacen que las variaciones de unos días o meses a otros sean también muy acusadas.

3. Encuestas de movilidad y origen-destino

Con motivo de los estudios preparatorios del Plan de Carreteras 1984/91 y del nuevo, en realización, en estos momentos, se han planteado campañas de encuestas de pantalla para vehículos ligeros, ya que la información de vehículos se extrae de la III Encuesta de Mercancías que se actualiza anualmente, en las que se han realizado numerosas entrevistas (más de 55 000 entrevistas en 55 pantallas, en 1989) para co-

nocer las características de la movilidad interurbana por carretera, obteniéndose información sobre el tipo de vehículos, edad, kilómetros totales recorridos, recorrido medio anual, combustible utilizado, régimen de tenencia, número de vehículos, número de vehículos en el hogar, motivo y longitud del viaje, y grado de ocupación del vehículo. Las principales conclusiones obtenidas, según puede

3^a) El parque circulante en días festivos o períodos vacacionales, tiene una mayor antigüedad, un menor recorrido anual y una mayor ocupación.

4^a) El parque circulante interurbano de vehículos ligeros que utilizan gasóleo se ha incrementado notablemente en los últimos años, situándose en un 33% del total en días laborales y un

apreciarse en la tabla 2, son las siguientes:

1^a) Existe una gran variación espacial y temporal en los valores de la mayoría de las variables estudiadas y el propio parque circulante por carretera es muy inferior al parque total.

2^a) Un 35% de los conductores en día laborable en zona interurbana poseen dos o más vehículos en el hogar. Esto, unido a los 2,01 permisos para conducir que posee de media cada familia, produce una elevada utilización del parque y una especialización del mismo, empleándose los vehículos mayores y más modernos para los viajes interurbanos y los pequeños y antiguos para los usos urbanos y periurbanos.

21% en días festivos. Respecto al parque total sólo representa el 11%.

5^a) Un 35% de todos los viajes interurbanos en la red estatal son de ámbito provincial, con distancia de recorrido inferior a 75 km.

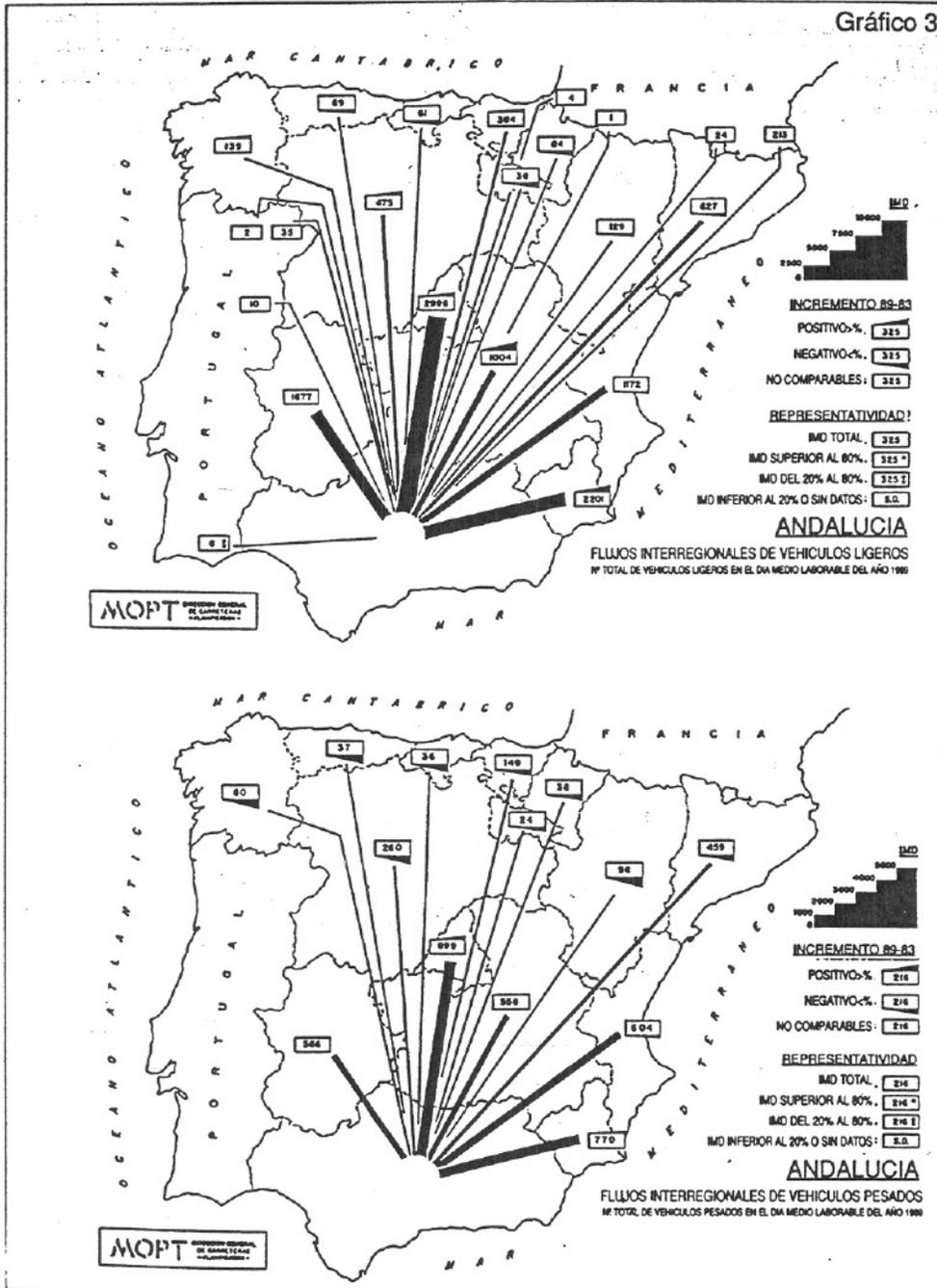
6^a) La longitud media de recorrido es de 211,8 km, representando los viajes de longitud inferior a 250 km, el 71,5% del total.

7^a) La ocupación media es de 1,78 viajeros/vehículo en días laborales y 2,25 en días festivos, lo que produce una ocupación media total de 2,11 viajeros/vehículo. La ocupación media ha ido decreciendo históricamente, así en 1960 en días laborables era de 2,36, en 1970 de 2,22 y en 1983 se situó en 2,05.

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES
LIGEROS EN ZONA INTERURBANA
AÑO 1989

		Días laborables		Festivos		Media o Porcentaje	
		Media o Porcentaje	Recorrido		Estaciones	Media o Porcentaje	
Tipo de vehículo	Turismo	85,4%	95,6% - 62,9%		(14-04, 06-04)	94,5%	
	Turismo S.P.	1,6%	4,6% - 0%		(11-03, 02-01)	0,5%	
	Derivado	6,3%	28,4% - 0,7%		(06-04, 14-04)	1,8%	
	Furgoneta	6,8%	15,7% - 0,4%		(10-08, 13-03)	32 %	
Motivo del viaje	Trabajo rec.	33,8%	76,7% - 0,7%		(5-02, 5-01)	14,9%	
	Trabajo no r.	24,5%	52,8% - 0,6%		(1-04, 9-02)	7,5%	
	Transporte	2,4%	12,7% - 0%		(6-04, 9-05)	0,4%	
	Gestión part	10,5%	16,8% - 1,6%		(14-01, 5-02)	9 %	
	Ocio	19,6%	33,7% - 3,6%		(3-04, 5-02)	60,6%	
	Sanitario	4,4%	11,7% - 0,8%		(6-02, 5-02)	2,6%	
	Compras	2,2%	5,6% - 0,1%		(12-03, 9-03)	2,4%	
Resto	2,8%				2,3%		
Número de turismos en el hogar	Media	1,46				1,31	
	Ninguno	1,8%	10,4% - 0%		(6-03, 05-01)	1,1%	
	Uno	63,5%	74,3% - 47%		(5-04, 02-01)	73,6%	
	Dos	26,3%	37,7% - 16,3%		(02-01, 13-03)	20,6%	
> Dos	8,4%				4,7%		
Propiedad	Propio 1	80,1%	90,5% - 67,6%		(15-04, 6-03)	89,0%	
	Propio 2	5,8%	11% - 1,8%		(9-05, 14-04)	5,4%	
	Empresa	12,3%	23,5% - 5,0%		(06-03, 9-05)	4,6%	
	Otros	1,8%	6% - 0,3%		(6-03, 9-01)	1,5%	
Combustible	Gasolina	66,9%	78,8% - 55,8%		(10-09, 06-03)	78,5%	
	Gasoil	32,7%	44,2% - 21,1%		(6-03, 10-09)	21,3%	
	Otros	0,4%	3,6% - 0,0%		(10-11, varios)	0,2%	
Ocupación	Media	1,78%	2,07	1,61	(3-04, 8-04)	2,25	
	Uno	50,8%	61,3% - 37,7		(8-01, 3-04)	24 %	
	Dos	31%				32,8%	
	> Dos	18,2%				43,2%	
Recorrido cuenta kilómetros	69 467	83 000 - 61 000		(2-01, 10-11)	-		
Edad Media	4,84	7,1 - 3,3		(13-05, 9-02)	5,45		
Recorrido Anual Medio 1989	27,418	40,163 - 18,283		(9-02, 15-03)	20 785		
Longitud viaje	Media	211,8	460	72	(9-03, 13-05)	-	
	<75 km	35,1%	88,2% 1,1%		(13-05, 04-02)		
	>75 km	64,9%					
Número de carnets	Media	2,01	2,37 - 1,3		(2-01, 8-05)		
	Uno	38,4%	75,7% - 23,1%		(8-05, 02-01)		
	Dos	39,6%	47,9% - 20,3%		(13-01, 8-05)		
	>2	22,0%					

Gráfico 3



La primera previsión se ha efectuado para el tráfico total en la red global de carreteras, incluyendo zonas urbanas. Las variables básicas utilizadas han sido el parque y el recorrido medio anual, utilizando los consumos para verificar el modelo establecido.

La segunda previsión se refiere exclusivamente al tráfico interurbano, y se ha utilizado su conocida y fiable correlación con el Producto Interior Bruto para efectuarla.

Finalmente, y para tener en cuenta la distinta dinámica de cada uno de los corredores de transporte estudiados, se han efectuado previsiones en cada uno de ellos, con unos modelos de gravedad basados en la población, la renta y el coste generalizado del transporte.

En todos los casos se han establecido hipótesis mínimas y máximas de crecimiento, y la convergencia de las tres metodologías permite una razonable esperanza de acierto, que se ha visto confirmada por la realidad en los tres años transcurridos desde su realización. Así, el crecimiento real en el período 1988-1991 ha sido del 4,4% para el tráfico total y el previsto era entre el 4,6% y el 5,9%; mientras el interurbano estatal ha crecido el 5,6% y las previsiones eran del 4,6% al 8,1%.

Los resultados de la previsión sobre la evolución del tráfico total establecen para el período 1988-2000 un crecimiento anual acumulativo entre el 3,64% y el 1,93%, según se trate de la hipótesis alta o baja. Para el tráfico de vehículos ligeros, el abanico está comprendido entre el 3,86% y el 2,05%, mientras que para pesados la horquilla está entre el 2,78% y el 1,48% anual acumulativo. Los ritmos de crecimiento son más acusados en los primeros años: 5,88% para el período 1988-1991, 3,48% para el 1991-1995 y 2,45% para el 1995-2000.

4. Evolución y pronosis del tráfico en España

El crecimiento del tráfico total en España fue muy elevado, superior al 10% anual, en la década de los años 60. A partir de las crisis del petróleo que se dejaron sentir tardíamente en nuestro país, los crecimientos se ralentizan, 3,3% al 6,7% entre 1974 y 1980, y cuando se redactó el vigente Plan General de Carreteras 1984/1991 el tráfico estaba

prácticamente estabilizado, las matriculaciones eran muy bajas, el precio de los carburantes era muy elevado y el Programa Económico a medio plazo, elaborado por la Administración, preveía crecimientos muy moderados del Producto Interior Bruto (P.I.B.). Por ello, las previsiones de crecimiento realizadas: 2,2% anual acumulativo para el tráfico de vehículos ligeros y 1,5% para el de pesados, respondían a dicha situación.

La realidad cambió pronto estos supuestos y las esti-

maciones se vieron a corto plazo desbordadas confirmando, que toda prognosis se ve siempre muy influida por la situación existente en el momento de su realización (gráfico 4) (ver pág. siguiente).

Para intentar paliar dichos problemas en los estudios técnicos preparatorios del nuevo Plan Sectorial de Carreteras, incluido en un Plan de Infraestructuras del Transporte, se han realizado tres previsiones de tráfico diferentes, partiendo de enfoques metodológicos distintos.

Para la previsión de crecimiento del tráfico interurbano en la red estatal, se estableció una correlación con el P.I.B. en el período 1976-1988, que era de 2,08. Esta hipótesis está del lado de la seguridad pues la elasticidad actual es 1,25. Los resultados obtenidos son: (ver cuadro inferior) bastante próximos a los anteriores aunque ligeramente superiores.

Por último, los valores obtenidos en los distintos corredores de transporte indican que Madrid-Andalucía, Madrid-Levante, el Mediterráneo y el Cantábrico son más dinámicos que la media; mientras el Madrid-País Vasco y Cantabria y el Madrid-Cataluña están por debajo de dicha media.

Además, la previsión realizada con el modelo parque-recorrido-consumo se actualiza periódicamente, y siempre que las variables básicas utilizadas en la misma sufran variaciones significativas. Para ello, se realiza por el Servicio de Planificación un informe mensual sobre matriculaciones, tráfico y consumo de carburantes que incluye además información histórica, y que sirve para detectar variaciones significativas respecto a las previsiones realizadas. En la tabla 3 (ver página siguiente) se recoge el resumen de la nota correspondiente al mes de febrero de 1992, en la que puede observarse que durante 1991 se ha registrado en España un comportamiento del tráfico similar al del resto de variables indicadores de la actividad económica, es decir, un estancamiento en el primer semestre y un incremento de la actividad en el semestre posterior.

El crecimiento del tráfico total está entre el 2% y el 3%, pero el de largo recorrido sigue concentrán-

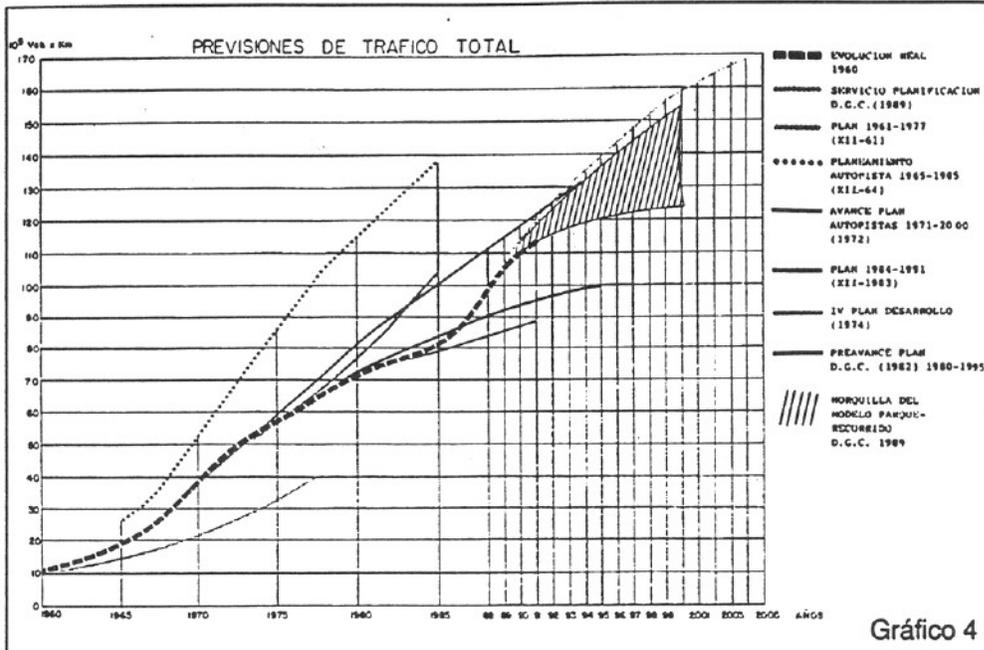


Gráfico 4

dose en las vías de gran capacidad, por lo que en las autopistas de peaje, el crecimiento es del 5,5%, superior al 5,1% del año anterior; y en la zona rural o interurbana, también es superior 2,5 al 3,5%.

Las matriculaciones han presentado, por segundo año consecutivo, una fuerte caída (-8,3%), aunque los valores del segundo semestre y la tendencia para 1992 parece apuntar a un relanzamiento. Sin embargo, el parque sigue creciendo uniformemente (5 al 7%) en los últimos años, con un crecimiento estimado en 1991 del 4,9%.

Finalmente, el consumo de carburantes ha sido en 1991 notablemente inferior al de 1990, lo que confirma la tendencia del tráfico. Las cifras finales de crecimiento han sido del 1,2% en gasolinas y un 0,1% en gasóleo, aunque hay que matizar que dichos datos son de CAMPSA y no recogen actualmente todo el mercado español, aunque sí sirven para constatar las tendencias apuntadas.

5. Conclusiones

- 1ª) La red de estaciones permanentes de aforo de la red estatal necesita una modificación, tanto en número como en situación, para poder conocer con mayor precisión el tráfico interurbano y de influencia urbana; debido a los profundos cambios de estructura y uso que ha sufrido la red en los últimos años.
- 2ª) La realización de encuestas sigue siendo imprescindible para conocer la estructura del tráfico y sus principales orígenes-destinos, pero las tradicionales encuestas de pantalla con parada de una muestra representativa del tráfico, serán cada vez más difíciles de realizar. Por ello, es necesario poner a punto una nueva metodología de encuestas que incorpore las nuevas tecnologías, principalmente la filmación en vídeo y el teléfono. Este sistema se aplica ya a mercancías.
- 3ª) La utilización del parque y de la red se realiza cada vez de una forma más especializada, dependiendo todas las

variables medidas del tramo de red que se considere y del momento que se elija. Por ello, la intensidad media diaria como variable que mide la demanda de una carretera es cada vez menos representativa, y es necesario establecer la clasificación del tramo como urbano, interurbano o de influencia urbana, junto con los coeficientes horarios, semanales y mensuales de utilización.

- 4ª) Por los tramos interurbanos de la red estatal circula la fracción más potente y joven del parque (4,84 años de antigüedad media), con unos recorridos medios de 212 km y una ocupación media de 1,78 viajeros/vehículos en días laborables y 2,25 en días festivos. No obstante, existe una fracción importante (35%) de viajes de corto recorrido (<75 km) que hay que considerar a la hora de planificar nuevas infraestructuras.
- 5ª) Las diferentes previsiones de tráfico realizadas tanto para el tráfico total en todas las redes, como para el interurbano en la red estatal, dan

	1988-1995			1996-2000					
1988-1995	6,60	4,9	3,40	3,81	3,0	2,0	6,0	4,65	2,93
1996-2000	3,22	4,9	3,04	1,92	1,8	1,68	3,0	3,0	2,10

INFORME MENSUAL SOBRE MATRICULACIONES, TRAFICO Y CONSUMO DE CARBURANTES Y ESTIMACION DE 1991

1. INFORMACION HISTORICA DE LOS AÑOS (1987, 1988, 1989, 1990, 1991)

VARIABLE	TIPO	VARIACIONES ANUALES (%)					VALOR 1991 (1)
		87/86	88/87	89/88	90/89	91/90	
TRAFICO	RED ESTATAL						
	- TOTAL	8,5	6,9	8,1	4,5*	2,3 (E)	-
	- Autopista de peaje	12,5	14,3	14,9	5,1	5,5	9 508
	- TOTAL sin autopistas de peaje	8	5,8	7,1	4,4*	2-3 (E)	-
	- Interurbana (excluye accesos)	7,8	8,1	9,3	5,0*	2-3,5 (E)	-
	RED ESTATAL Y AUTONOMICA	7,3	6,7	6,8	3,9*	2-3 (E)	
	Estaciones Permanentes						
	- DATO REAL	7,1	9,3	7,5	4,5	-	-
	- DATO PROVISIONAL	6,0	7,1	8,8	3,89	1,98	14 025 917
MATRICULACIONES	TURISMOS	34,7	15,2	7,5	-12,4	-9,1(+)	913 809 (+)
	CAMIONES	30,2	18,1	11,5	-3,8	-9,1(+)	232 604 (+)
	TRACTORES	53,1	34,7	17,5	-16,4	-20,2(+)	7 095 (+)
	MOTOCICLETAS	32,7	32,5	33,7	10,0	0,2(+)	118 735 (+)
	AUTOBUSES	22,8	7,5	13,8	-14,5	0,4(+)	2 838 (+)
	TOTAL DE MATRICULACIONES	33,9	16,7	9,8	-9,4	-8,3(+)	1 275 570 (+)
PARQUE	Oficial de la D.G. de Tráfico	6,4	6,2	7,1	5,6	4,9(E)	16 462 309 (E)
CARBURANTES	Gasolinas	6,8	7,5	6,6	3,6	1,2	7 785 929
	Gasoleo A	8,2	24,3	10,3	5,8	-0,1	9 066 755

2. SITUACION EN EL AÑO 1991

VARIABLE	TIPO	PERIODO	ULTIMO DATO		VARIACIONES EN EL PERIODO (%) 1991-1990 (2)			
			VALOR (1)	VALOR (1)	MENSUAL	ANUAL ACUMULADA	INTERANUAL	
TRAFICO	Autopistas de Peaje	Diciembre	719	719	6,25 (5,15)	5,46 (5,10)	5,46 (5,10)	5,46 (5,10)
	Estaciones Permanentes	Diciembre	1 002 627	1 002 627	3,69 (0,08)	1,96 (3,86)	1,96 (3,86)	1,96 (3,86)
MATRICULACIONES	Turismos	Diciembre	72 605	72 605	9,04 (-29,11)	-9,25 (-12,39)	-9,25 (-12,39)	-9,25 (-12,39)
	Camiones	Diciembre	19 410	19 410	17,32 (-16,52)	-9,10 (-3,79)	-9,10 (-3,79)	-9,10 (-3,79)
	Motocicletas	Diciembre	4 589	4 589	-8,91 (-4,38)	0,21 (10,04)	0,21 (10,04)	0,21 (10,04)
	Autobuses	Diciembre	186	186	6,90 (-5,43)	0,35 (-14,46)	0,35 (-14,46)	0,35 (-14,46)
	Tractores	Diciembre	345	345	-10,62 (-22,02)	-20,21 (-16,37)	-20,21 (-16,37)	-20,21 (-16,37)
	TOTAL MATRICULACIONES	Diciembre	97 135	97 135	9,48 (-25,87)	-8,46 (-9,36)	-8,46 (-9,36)	-8,46 (-9,36)
COMBUSTIBLE	Gasolina	Diciembre	676 000	676 000	3,68 (5,08)	1,19 (3,55)	1,19 (3,55)	1,19 (3,55)
	Gasoleo A	Diciembre	744 000	744 000	2,90 (10,97)	-0,08 (5,75)	-0,08 (5,75)	-0,08 (5,75)

(E) Estimado Servicio de Planificación

(*) Datos Provisionales

(1) El tráfico en las Autopistas de peaje y en la red está expresado en millones de vehículos-kilómetro; el tráfico en las estaciones permanentes en número de vehículos.

(2) Las variaciones vienen expresadas en tanto por ciento respecto al dato del año anterior que sirve de referencia.

En primer lugar aparece la variación registrada entre 1991 y 1990 y a continuación, entre paréntesis, la existente entre 1990 y 1989.

- Mensual: Comparación del valor registrado el último mes con el del mismo mes del año anterior.

- Anual acumulada: Comparación del valor acumulado desde enero hasta el último mes con el dato correspondiente del año anterior.

- Interanual: Compara el crecimiento de los últimos doce meses con idéntico período del año anterior.

valores bastante aproximados, lo que unido a las distintas hipótesis máximas y mínimas establecidas y al seguimiento y actualización de las prognosis, permiten una razonable certidumbre de las mismas. En el período 1988-1991

los valores reales (4,4% de crecimiento para el tráfico total y 5,6% para el interurbano estatal) están dentro y próximos a la media de la horquilla establecida.

6*) La elasticidad en la correlación Tráfico-Producto Interior Bruto se

ha acercado en los últimos años a los valores europeos. Así, en el período 1975-1988 fue de 1,67, mientras que entre 1988-1991 bajó a 1,26, lo que significa que por cada punto que crece el P.I.B. el tráfico se incrementa en 1,2 puntos. Si

se cumplen las previsiones macroeconómicas del Ministerio de Economía, que establecen un crecimiento del P.I.B. del 3,5% para los próximos años, el tráfico interurbano no crecerá por encima del 4,2% anual acumulativo.