

SELECCION DE DATOS ESTADISTICOS SOBRE EL TRAFICO EN ESPAÑA DURANTE 1972

31.351.81 (48) «1972»

Por su interés, hemos creído oportuno seleccionar para los lectores de DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA algunos de los principales datos contenidos en el *Anuario Estadístico General del Boletín Informativo* que edita la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico.

Los datos recogidos en esta selección corresponden a los siguientes epígrafes:

I. *Vehículos*: Matriculación de automóviles; parque nacional; correlación entre parque nacional y P. N. B.; relación entre población y parque automóvil.

II. *Conductores*: Expedición de permisos y licencias de conduc-

ción; permisos de conducción; distribución de los titulares de permisos de conducción según su edad.

III. *Denuncias*: Número total; distribución por conceptos y distribución por meses y norma legal infringida.

I. Vehículos

1. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

Los 608.290 vehículos matriculados en 1972 suponen un aumento sobre el volumen de 1971 de 87.050 unidades, que en cifras porcentuales representa el 16,70 por 100.

Distribuidos por tipos, se recogen en la tabla siguiente los vehículos matriculados en 1972, figurando también los que fueron objeto de matriculación en 1971, así como la diferencia entre ambos períodos expresada en porcentaje sobre 1971.

TIPO DE VEHICULO	VEHÍCULOS MATRICULADOS		Diferencia porcentual
	1972	1971	
Camiones	84.835	72.084	+ 17,69
Autobuses	2.663	2.776	- 4,07
Turismos	506.453	432.669	+ 17,05
Motocicletas	13.214	12.863	+ 2,73
Tractores industriales	1.125	848	+ 32,67
Totales	608.290	521.240	+ 16,70

Con objeto de reflejar la evolución experimentada en los últimos años por las matriculaciones de vehículos en la siguiente tabla se indican los valores correspondientes tanto al total como a cada uno de los tipos de vehículos en los diferentes años del período 1968-1972.

AÑOS	Total	TIPOS DE VEHÍCULOS				
		Camiones	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales
1968	425.970	79.746	2.551	309.880	33.261	532
1969	479.314	77.359	2.382	377.767	21.065	741
1970	492.487	75.471	2.524	399.171	14.386	935
1971	521.240	72.084	2.776	432.669	12.863	848
1972	608.290	84.835	2.663	506.453	13.214	1.125

2. PARQUE NACIONAL

El parque nacional automóvil en 31 de diciembre de 1972 ascendió a 5.334.633 unidades, lo que representa un incremento sobre el de igual fecha del año precedente de 503.268 vehículos, equivalentes al 10,42 por 100 de la cifra de 1971.

La distribución del parque nacional en los distintos tipos de vehículos automóviles, así como los porcentajes de variación que los valores de 1972 suponen sobre los de 1971, es la recogida en el cuadro siguiente:

TIPO DE VEHICULO	Parque en 31-XII-72	Variación porcentual sobre 1971
Camiones	818.144	+ 7,59
Autobuses	34.283	+ 5,05
Turismos	3.254.801	+ 16,88
Motocicletas	1.219.381	- 2,19
Tractores industriales	8.024	+ 14,09
Totales	5.334.633	+ 10,42

El parque nacional automóvil en 1972 acusa índices superiores a 1971 en todos los tipos de vehículos, excepto en motocicletas, cuyo parque ofrece una contracción del 2,19 por 100 sobre el parque en 1970.

Los restantes tipos de vehículos prosiguen la línea de crecimiento, si bien su ritmo resulta muy similar al del año anterior. La máxima expansión, tanto en valores absolutos como porcentualmente, corresponde a los vehículos de turismo, cuyo crecimiento supone el

16,88 por 100 de la cifra del parque de estos automóviles en 31 de diciembre de 1971. Porcentualmente, los turismos son seguidos por los tractores industriales—que con una expansión del 14,09 por 100 superan la apreciada en el año anterior—, camiones—con el 7,59 por 100—y autobuses, con el 5,05 por 100.

La composición porcentual del parque nacional automóvil en el período 1968-1972, para los distintos tipos de vehículos, es la inserta en la tabla siguiente:

TIPO DE VEHICULO	1968	1969	1970	1971	1972
Camiones	16,75	16,48	16,17	15,74	15,34
Autobuses	0,77	0,73	0,70	0,67	0,64
Turismos	46,18	50,36	54,14	57,64	61,01
Motocicletas	36,17	32,29	28,85	25,80	22,86
Tractores industriales	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15
Totales	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

En 1968, el 82,35 por 100 de los vehículos que constituían el parque eran turismos y motocicletas, correspondiendo un 10 por 100 más a los primeros. En 1972 estos dos

tipos de vehículos constituyen el 83,87 por 100 del parque, pero la diferencia entre ambos se ha incrementado a través de los años, siendo en este último año del

38,15 por 100, debido al constante aumento de las cuotas de turismos—un 32,11 por 100 en relación a 1968—y a la reducción de las de motocicletas en las que la cifra de 1972 supone el 36,80 por 100 menos que la de 1968.

Los vehículos industriales en 1972 presentan una participación

en el parque similar a la de 1968, disminuyendo ligeramente las relativas a camiones y autobuses y aumentando las de tractores.

A continuación se expresa la evolución del parque nacional de vehículos agrupados por tipos y tomando como base = 100 el parque correspondiente en el año 1967.

AÑOS	Camiones	Autobuses	Turismos	Tractores industriales	Total vehículos de cuatro o más ruedas	Motocicletas	TOTAL
1968	113	108	122	110	120	102	112
1969	125	115	150	125	142	102	126
1970	135	122	178	145	165	101	140
1971	145	130	209	162	190	99	153
1972	156	136	244	185	218	97	169

Con relación a 1967, el parque nacional automóvil ha aumentado durante todo el período, registrando el máximo incremento en 1972, con un 69 por 100.

Considerando los distintos tipos de vehículos, se observa que en el período 1967-1972 la evolución ha sido creciente para los vehículos de cuatro o más ruedas, que duplican con exceso su cifra inicial. Los camiones han aumentado un 56 por 100, y los autobuses un 36 por 100, presentando mayor ritmo de crecimiento los turismos y tractores industriales, que en 1972 han crecido un 144 por 100 los primeros y un 85 por 100 los segundos.

El total de vehículos de cuatro o más ruedas ha aumentado su ritmo de crecimiento, alcanzando

en 1972 un incremento del 118 por 100, siendo las tasas de los distintos años siempre superiores a los del total.

Las motocicletas son el único tipo de vehículo que acusa disminución a lo largo del período, presentando para los dos últimos años, cifras inferiores a las de 1967.

3. CORRELACIÓN ENTRE PARQUE NACIONAL AUTOMÓVIL Y PRODUCTO NACIONAL BRUTO

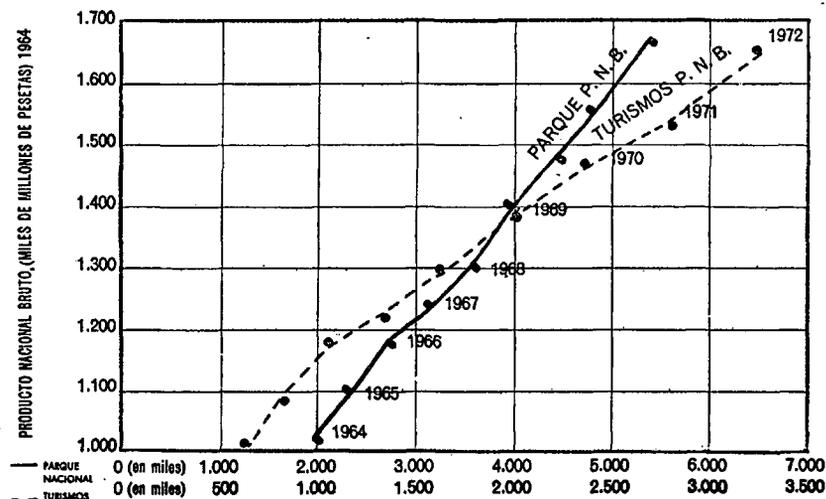
El cuadro siguiente recoge las cifras correspondientes al parque nacional automóvil, parque de turismos y producto nacional bruto para los años 1964 a 1972.

AÑOS	PNB (en 10 ⁴ pesetas de 1964)	Parque nacional automóvil — En miles	Parque de turismo — En miles
1964	1.013,9	1.996,6	652,3
1965	1.090,6	2.322,3	807,3
1966	1.173,7	2.735,7	1.052,5
1967	1.226,1	3.147,9	1.334,8
1968	1.296,5	3.538,2	1.634,0
1969	1.383,5	3.969,2	1.998,8
1970	1.464,5	4.392,8	2.377,7
1971	1.535,5	4.831,4	2.784,7
1972	1.650,7	5.334,6	3.254,8

Las cifras correspondientes al producto nacional bruto al coste de los factores, están expresadas en miles de millones de pesetas de 1964, habiendo utilizado como fuente de las mismas, la Contabilidad Nacional de España, publicada por el Instituto Nacional de Estadística en 1972, para el de 1964 a 1971, calculándose la de

1972 por aplicación del crecimiento del 7,7 por 100 indicado por el citado Instituto para este último año.

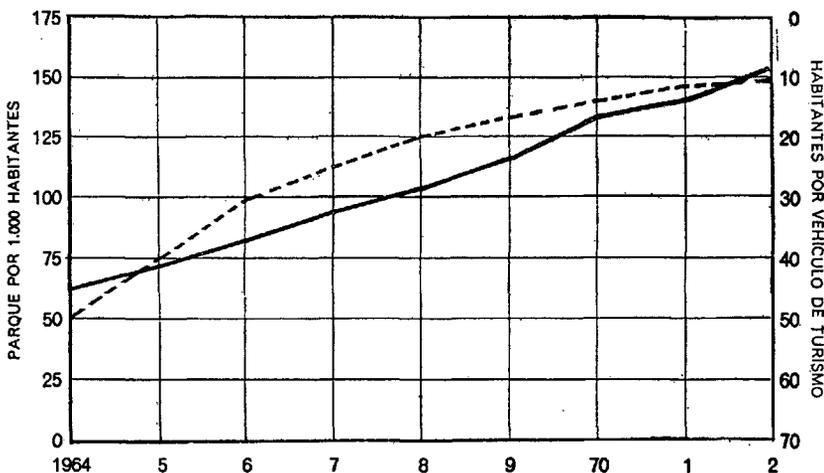
En el siguiente gráfico se recogen las líneas de regresión parque nacional/producto nacional bruto y parque de turismo/producto nacional bruto.



4. RELACIÓN ENTRE POBLACIÓN Y PARQUE AUTOMÓVIL

Las relaciones existentes en España entre parque y población, dan lugar, para los años 1964 a 1972, al cuadro siguiente, en el que tales relaciones se expresan bajo las formas de parque automóvil por millar de habitantes y de número de habitantes por vehículo de turismo.

AÑOS	Parque por 1.000 habitantes	Habitantes por vehículo de turismo
1964	62	50
1965	72	40
1966	83	31
1967	95	25
1968	105	20
1969	117	17
1970	135	14
1971	142	12
1972	155	11



La tasa de vehículos por millar de habitantes acusa en 1972 un aumento de 13 unidades con relación a 1971, equivalente al 9,15 por 100, porcentaje claramente superior al de crecimiento del pasado año que superaba el 5 por 100 en escasa cuantía, pero más bajo que en cualquiera de los restantes años de la serie.

El crecimiento de la tasa por millar de habitantes de 1964 a 1972 supone un 150 por 100 de la de

1964, o, lo que es lo mismo, que por cada vehículo por millar de habitantes existentes en el expresado año, en 1972 existían 2,5.

Mayor importancia ofrece la variación de la relación entre los vehículos de turismo y población, que al expresarse bajo la forma de habitantes por vehículo de turismo, se refleja en la fuerte contracción de las tasas que descienden, desde 50 habitantes por cada vehículo de esta clase en 1964, a

11 en 1972, lo que supone el crecimiento de 1 a 4,5 en el intervalo 1964-1972 en el número de habitantes provistos de vehículo de turismo; en otros términos, si fijando como familia media la formada por cuatro personas, y siempre con las salvedades correspondientes a las medias, en 1964 solamente una de cada 12 ó 13 familias disponían de este medio de transporte, en 1972 son, aproximadamente, una de cada tres.

La cifra de habitantes por vehículo de turismo aún dista en cuantía importante de la que presentan los países de nivel de desarrollo económico más alto, por lo que es de esperar que no sólo prosiga la baja en el número de habitantes por vehículo de turismo, sino que ésta deberá verse acelerada en el momento en que la disponibilidad del vehículo familiar de turismo se extienda a más amplios sectores de las poblaciones obrera y campesina.

A fin de precisar la posición de los distintos países europeos en cuanto a la relación entre población y parque de turismos, seguidamente se recogen los resultados

correspondientes al año 1970, obtenidos a partir de las cifras publicadas en el *Anuario Estadístico de España*, edición manual 1972, editado por el Instituto Nacional de Estadística, en cuanto a población, y por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, con respecto al parque de turismos.

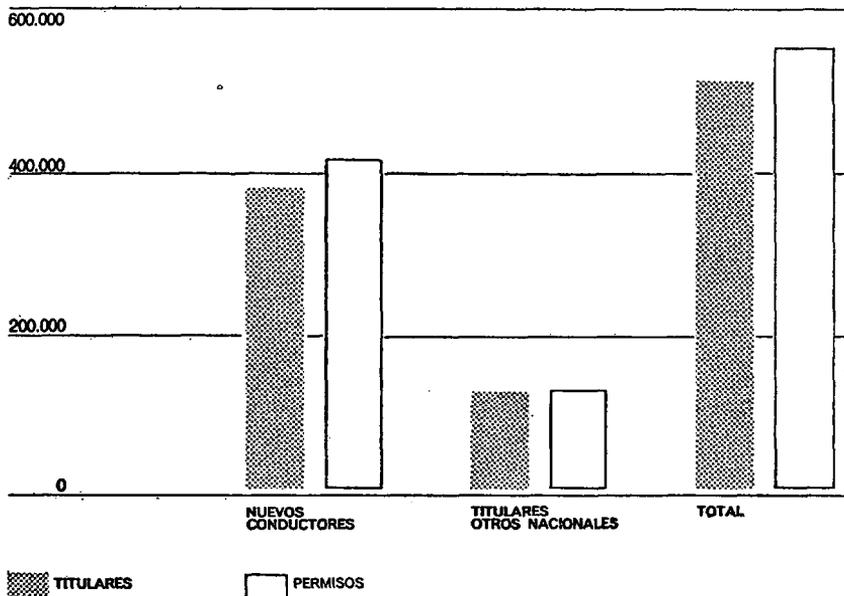
PAISES	Habitantes por vehículo de turismo
Alemania Occidental	4,27
Austria	6,20
Bélgica	4,70
Checoslovaquia	18,88
Dinamarca	4,57
España	14,00
Finlandia	6,60
Francia	3,94
Grecia	39,25
Holanda	5,21
Hungría	42,99
Irlanda	7,47
Italia	5,26
Noruega	5,19
Polonia	68,45
Portugal	16,58
Reino Unido	4,80
Suecia	3,32
Suiza	4,54
Yugoslavia	28,48

II. Conductores

1. EXPEDICIÓN DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN

En 1972 obtuvieron el permiso de conducción 514.386 personas, distribuidas de la siguiente forma:

SEXO	Nuevos conductores	Porcentaje	Titulares de otros nacionales	Porcentaje	TOTAL	Porcentaje
Varones	299.587	79,16	135.065	99,35	434.652	84,50
Mujeres	78.868	20,84	866	0,65	79.734	15,50
Totales	378.455	100,00	135.961	100,00	514.386	100,00
Porcentaje	73,60	—	26,40	—	100,00	—



Comparando estas cifras con las del año anterior se observa un incremento total de 44.538 titulares respecto de los 469.848 que obtuvieron el permiso en 1971, lo que en términos relativos equivale al 9,48 por 100. Este aumento se refleja en los titulares de ambos sexos, así los femeninos superan en 12.159 el número de los que obtuvieron permiso en el citado

año 1971 y los masculinos en 32.379; aumentos que, en porcentajes, representan el 17,99 y 8,05 por 100, respectivamente. En la distinción entre nuevos conductores y titulares de otros nacionales, los primeros representan el 73,60 por 100, frente al 73,11 por 100 que suponían en 1971, lo que indica que a pesar de haber aumentado en valor absoluto ha disminuido

ANOS	TOTAL	Indice	Nuevos conductores	Indice	Titulares de otros nacionales	Indice
1968	444.396	100,00	306.973	100,00	137.423	100,00
1969	551.701	124,15	396.929	129,30	154.775	112,63
1970	565.528	127,26	418.121	136,21	147.407	107,26
1971	469.848	105,73	343.519	111,91	126.329	91,93
1972	514.386	115,75	378.455	123,29	135.931	98,91

la proporción de los expedidos a titulares de otros nacionales.

La evolución experimentada por el número de titulares de permisos de conducción expedidos en los últimos cinco años se expresa en el cuadro siguiente, que igualmente recoge los índices correspondientes, tomando como base las cifras de 1968 = 100.

2. DISTRIBUCIÓN DE LOS TITULARES DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN SEGÚN SU EDAD

Clasificando a los titulares en 31 de diciembre de 1972 de permiso de conducción con arreglo a su edad y sexo, se obtienen las cifras siguientes, incluyendo en el cuadro los porcentajes que los de cada grupo supone sobre el total.

E D A D (Años)	TOTAL		VARONES		MUJERES	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
De 16 y 17 ...	4.056	0,08	3.990	0,08	66	0,01
De 18 a 24 ...	892.180	16,63	756.612	16,12	135.568	20,19
De 25 a 44 ...	3.102.288	57,81	2.679.534	57,08	422.754	62,95
De 45 a 64 ...	1.264.096	23,56	1.154.155	24,59	109.941	16,37
De 65 a 74 ...	97.573	1,82	94.385	2,01	3.188	0,47
De 75 y más.	5.648	0,10	5.574	0,12	74	0,01

Destaca el gran predominio que en ambos sexos corresponde a los comprendidos entre veinticinco y cuarenta y cuatro años de edad, aún más acusado en los del sexo femenino, en los que prácticamente alcanza el 63 por 100 del total. En términos absolutos, los segundo y tercer grupos, en orden de importancia, difiere de uno a otro sexo, ostentando el segundo puesto en varones y, habida cuenta del predominio de éstos, en el conjunto del censo los comprendidos entre cuarenta y cinco y sesenta y cuatro años, mientras para mujeres tal orden corresponde a los de dieciocho a veinticuatro años, intercambiándose los grupos de ambos sexos para el tercer puesto. Estos tres grupos suponen exactamente el 98 por 100 del total del

censo, porcentaje que en el caso de varones es del 97,79 por 100, y en el de mujeres alcanza el 99,51 por 100.

Claramente se desprende que el censo de conductores femeninos presenta una participación de jóvenes muy superior a la que éstos alcanzan en el de varones, lo que induce a considerar que la accesión de las mujeres a la conducción de vehículos se realiza a través de las jóvenes, por lo que cabe predecir que la expansión de su censo continuará con ritmo creciente.

Las tasas de los distintos grupos de edad en los censos de 1969, 1970 y 1972, son, con distinción de sexos, comprendidas en el cuadro siguiente:

E D A D (Años)	TOTAL			VARONES			MUJERES		
	1972	1970	1969	1972	1970	1969	1972	1970	1969
De 16 y 17 ...	0,08	0,05	0,06	0,08	0,06	0,06	0,01	—	—
De 18 a 24 ...	16,63	17,10	17,25	16,12	16,56	16,85	20,19	21,40	20,89
De 25 a 44 ...	57,81	58,78	59,19	57,08	58,28	58,73	62,95	62,70	63,31
De 45 a 64 ...	23,56	22,40	21,98	24,59	23,27	22,70	16,37	15,51	15,48
De 65 a 74 ...	1,82	1,57	1,44	2,01	1,73	1,57	0,47	0,38	0,31
De 75 y más.	0,10	0,09	0,08	0,12	0,10	0,09	0,01	0,01	0,01

Puede apreciarse que en ambos sexos crecen las cuotas de los grupos de dieciséis y diecisiete años y de los superiores a cuarenta y cinco años, crecimiento que, en mujeres, se extiende al de veinticinco y cuarenta y cuatro años.

Esta evolución conduce a considerar que persiste la tendencia al envejecimiento del censo de conductores—que ya se hizo presente en los *Boletines Informativos Anuarios* de Estadística General de 1969, 1970 y 1971, y, con mayor precisión, en el mensual correspondiente al mes de diciembre de 1971—, aun cuando la medida de tal envejecimiento sea conveniente realizarla a través de las páginas de otro *Boletín Informativo* de carácter mensual, posiblemente, a la vista de los trabajos programados para los mismos, a publicar en octubre o noviembre de 1973.

Se observa crecimiento absoluto en todos los intervalos, salvo en el de más de tres años, mientras que los valores relativos muestran tendencias distintas; en 1972 existe predominio en la cuota de tres a seis meses, mientras en 1971 era la de hasta tres meses la que pre-

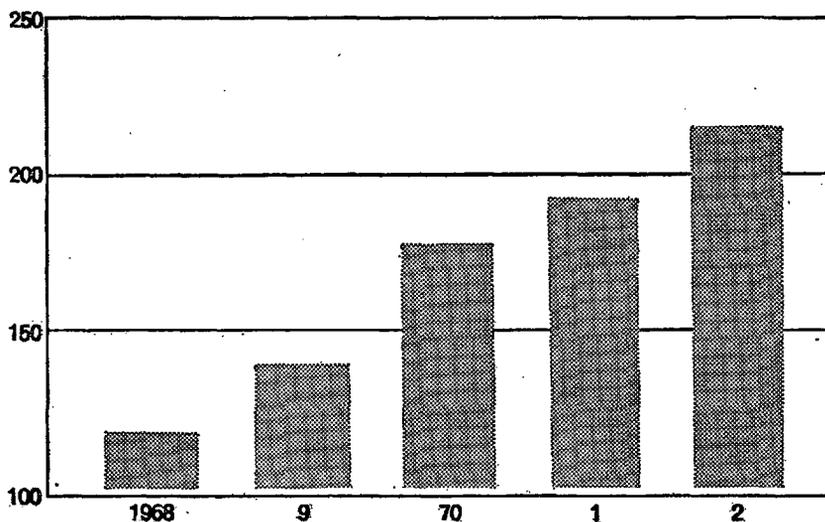
sentaba mayor cuota, porcentualmente han disminuido las de seis meses a un año y las de más de tres años, mientras las de uno a tres años y las definitivas, que han doblado sus cifras, también han aumentado sus tasas porcentuales.

III. Denuncias

En el siguiente cuadro se insertan el número total de denuncias formuladas en cada año, los índices correspondientes, con base 1967 = 100, así como el parque nacional, el número de denuncias por 1.000 vehículos de parque y sus índices igualmente con base en 1967, en el período 1968-1972.

Las 2.764.114 denuncias formuladas por presuntas infracciones a las normas de circulación y transportes en el año 1972, suponen un incremento de 275.749 sobre las que fueron formuladas en 1971. Tal incremento, en términos porcentuales suponen un 11,08 por 100 de la cifra del año anterior, porcentaje superior al de 1971 sobre 1970, pero inferior a los crecimientos interanuales de cualquier otro de los años observados.

A Ñ O S	Número de denuncias	Indice 1967 = 100	Parque nacional	Denuncias por 1.000 vehículos	Indice 1967 = 100
1968	1.515.160	117	3.538.187	428,23	104
1969	1.815.225	140	3.969.184	457,33	111
1970	2.298.639	177	4.392.214	523,34	127
1971	2.488.365	192	4.831.365	515,04	125
1972	2.764.114	213	5.334.633	518,15	126



Como en otras ocasiones se ha hecho presente el «crecimiento de los valores absolutos de las denuncias formuladas no indica que la actuación represiva de las fuerzas de vigilancia sea superior, y menos aún en la proporción que los índices suponen, ya que para un análisis más profundo es preciso tener en cuenta la variación experimentada por el parque automóvil, resultando, pues, más útil la comparación entre las denun-

cias formuladas por 1.000 vehículos de parque».

En 1972 esta tasa asciende a 518,15, que supone un aumento de 3,11 denuncias por 1.000 vehículos de parque con respecto a 1971, equivalente en términos porcentuales al 0,60 por 100, reempenándose así la tendencia creciente que se acusaba en años anteriores y que se vio interrumpida en 1971.

Como antes se indica, los datos

anteriores comprenden las denuncias formuladas por presuntas infracciones, ya sea a las normas del Código de la Circulación, ya a las del Reglamento de Transportes; para una mayor precisión en

la siguiente tabla se recoge la distinción, con arreglo al precepto infringido, de las denuncias formuladas en el periodo 1968-1972, así como las respectivas cuotas porcentuales en cada año.

AÑOS	CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN		REGLAMENTO DE TRANSPORTES	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
1968	1.441.893	95,16	78.267	4,84
1969	1.729.030	95,25	86.195	4,75
1970	2.207.563	96,04	91.076	3,96
1971	2.395.378	96,26	92.987	3,74
1972	2.674.215	96,75	89.899	3,25

Resulta evidente el que las denuncias formuladas por infracciones a las normas de transportes presentan escasa cuantía en relación con las correspondientes a las que tienen su base en acciones u omisiones a los preceptos del Código de la Circulación. Estas últimas, crecientes a lo largo del período observado, elevan su cuota de participación al avanzar en el tiempo, mientras las referentes al Reglamento de Transportes, no sólo la reducen, sino que incluso los valores absolutos correspondientes a 1972 son inferiores a los ofrecidos en los dos años inmediatamente anteriores.

El crecimiento en las cuotas porcentuales correspondientes al Código de la Circulación pudiera estimarse consecuencia de que es igualmente superior la expansión del parque automóvil que la del de vehículos de transporte sujeto al Reglamento de Transportes, mientras la contracción de 1972 en el valor absoluto de estas últi-

mas, tal vez tenga su origen en que las medidas adoptadas hayan conducido a una mayor disciplina en esta materia.

En el cuadro siguiente nos vienen expresados los porcentajes que sobre el total de denuncias formuladas por infracciones al Código de la Circulación presentan la clase de infracciones más frecuentes en los años 1968-1972.

Al igual que en años anteriores, en 1972 la infracción más frecuente resulta ser la correspondiente a «Defectos en el alumbrado», que mantiene la cuota de 1971. Presenta crecimiento la tasa de «no llevar o carecer de permiso de circulación o conducción», que se había mantenido constante en los años anteriores, pasando a segundo lugar; le sigue en importancia la «inobservancia de señales preceptivas», que en este último año ha disminuido un 3 por 100, y en cuarto lugar el «no respetar marcas en el pavimento», que ha crecido un 1 por 100, al igual que el «ex-

CONCEPTOS	PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE DENUNCIAS				
	1972	1971	1970	1969	1968
Defectos en el alumbrado	18	16	17	15	9
No llevar o carecer de permiso de circulación o conducción ...	13	11	11	12	11
Inobservancia de señales preceptivas	11	14	14	11	11
No respetar marcas en el pavimento	10	9	9	9	8
Conducción negligente y faltas sentido circulación y dirección.	7	7	6	7	7
Exceso de carga de viajeros	6	5	5	5	4
Adelantamientos antirreglamentarios	5	5	5	8	7
Detenciones y estacionamientos indebidos	5	5	5	6	4
Carecer de espejo retrovisor	3	3	3	4	4
Sobrepasar velocidad autorizada en razón del propio vehículo ...	3	3	3	3	4
Circulación incorrecta de bicicletas y vehículos análogos	3	3	2	3	3

DENUNCIAS FORMULADAS EN CARRETERA, DISTRIBUIDAS POR MESES Y DISPOSICION REGULADORA

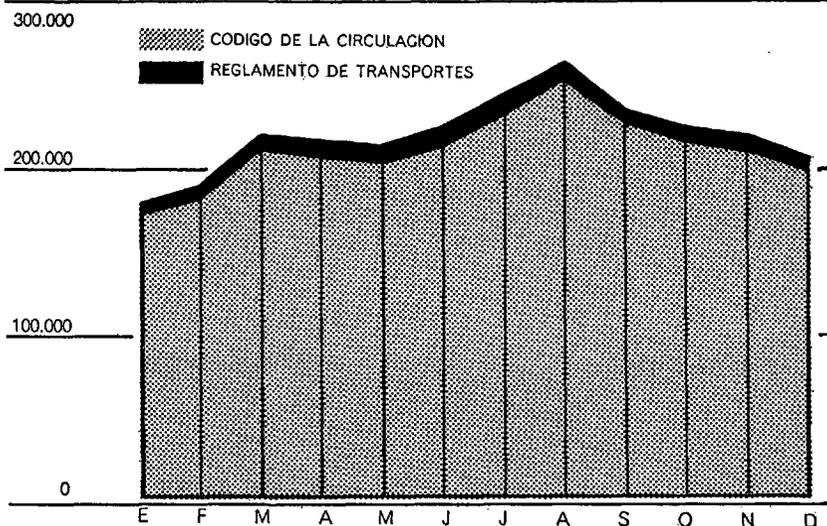
M E S E S	Código de la Circulación	Reglamento de Transportes	TOTAL	Porcentaje
Enero	181.927	4.967	186.894	6,76
Febrero	194.220	6.081	200.301	7,25
Marzo	221.512	6.866	228.378	8,26
Abril	219.977	7.844	227.821	8,24
Mayo	216.904	9.395	226.299	8,19
Junio	226.901	9.100	236.001	8,54
Julio	248.261	8.316	256.577	9,28
Agosto	264.084	8.509	272.593	9,86
Septiembre	239.138	7.899	247.037	8,94
Octubre	227.675	7.954	235.629	8,53
Noviembre	223.067	7.002	230.069	8,32
Diciembre	210.549	5.966	216.515	7,83
Totales	2.674.215	89.899	2.764.114	100,00
Porcentaje	96,75	3,25	100,00	—

ceso de carga o de viajeros», que se mantenía constante desde 1969, manteniéndose los porcentajes de 1971 en las demás infracciones.

En 1972 el conjunto de los 11 grupos observados suponen el 80,60 por 100 del total de las denuncias formuladas por infracciones a las normas del Código de la Circulación y el 68 por 100 si se excluyen los correspondientes a «no llevar o carecer de permiso de circulación o conducción», infracción que como ya se indicó el año anterior, por fortuna, en la mayoría

de las ocasiones está meramente limitada a no llevar, pero sí poseyendo, el correspondiente permiso.

La peligrosidad que en sí encierran los 10 grupos restantes de infracciones, aconsejan el proseguir e incrementar la vigilancia de las vías y la labor educadora, a fin de conseguir tomen conciencia los conductores de que la inobservancia de las normas de circulación puede acarrearles graves daños tanto a ellos como a los demás usuarios.



M.A.G.