



W
28
(9022)

Documento de Trabajo

9 0 2 2

**GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURA Y
TRANSPORTES**

M^a Carmen Moreno Moreno

Laura de Pablos Escobar

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES.- UNIVERSIDAD COMPLUTENSE
Campus de Somosaguas. 28023 - MADRID

Esta publicación de Documentos de Trabajo pretende ser cauce de expresión y comunicación de los resultados de los proyectos de investigación que se llevan a cabo en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense de Madrid. No obstante, la publicación está abierta a investigadores de otras instituciones que deseen difundir sus trabajos en ella.

Los Documentos de Trabajo se distribuyen gratuitamente a las Universidades e Instituciones de Investigación que lo solicitan. Asimismo, las peticiones personales pueden ser atendidas en la medida en que se disponga de ejemplares en existencia.

Se ruega a las personas e instituciones interesadas en solicitar ejemplares que utilicen el boletín de pedido que figura seguidamente.

DOCUMENTOS DE TRABAJO
Boletín de Pedido.
Nombre de la persona o institución:
.....
Calle: nº
Ciudad:Distrito Postal:.....País:
Solicita una suscripción permanente <input type="checkbox"/>
(sólo Universidades e Instituciones de Investigación) <input type="checkbox"/>
Solicita los Documentos de Trabajo cuyos números se relacionan a continuación: _____

Enviar a:
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad Complutense de Madrid
Vicedecano
Campus de Somosaguas. 28023 MADRID. ESPAÑA.

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y
TRANSPORTES.

(Versión preliminar)

Mā Carmen Moreno Moreno
Laura de Pablos Escobar

INTRODUCCION

I.- EL SISTEMA DE TRANSPORTE: FUNCIONALIDAD Y JUSTIFICACION NORMATIVA DE INTERVENCION PUBLICA.

II.- ECONOMIA Y TRANSPORTE.

II.A.- Importancia relativa del sector transportes en la economía.

II.B.- Características estructurales del sector transportes.

II.C.- El transporte público.

III.- GASTO PUBLICO EN TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA.

III.A.- Algunas consideraciones metodológicas.

III.B.- Gasto público en transportes e infraestructuras.

III.B.1.- El gasto público en transportes e infraestructuras en los Presupuestos Generales del Estado.

III.B.2.- El gasto público en transportes e infraestructuras según la Contabilidad Nacional.

III.B.3.- El gasto público en transportes e infraestructuras en la Intervención General de la Administración del Estado.

INTRODUCCION

Tradicionalmente los textos y manuales de Hacienda Pública han venido otorgando una importancia superior, al estudio del lado del ingreso de la actividad financiera que al del gasto. Las investigaciones hacendísticas adolecen de este mismo defecto. En este sentido, la investigación que aquí proponemos pretende, en la medida de lo posible, contribuir a un mejor conocimiento del gasto público, en concreto, el relativo al sector transportes.

Es necesario antes de acometer la referida investigación, definir el objeto de estudio, esto es, el sector transportes. Por sector o sistema de transporte se entiende un conjunto de infraestructuras y vehículos mediante el cual las personas y las mercancías se desplazan. Las infraestructuras son: carreteras, aeropuertos, vías férreas y puertos. A diferencia de éstas los vehículos son móviles como coches, aviones, trenes o barcos. El conjunto formado por la infraestructura-vehículo configura un modo de transporte.

La metodología seguida en la realización del trabajo se basa en la utilización de distintas fuentes de datos estadísticos, analizándolos de forma independiente ya que son claramente heterogeneos. Con ello, se pretende tener una visión lo más esclarecedora posible de la situación actual y evolución reciente del gasto público realizado básicamente por el Estado en el sistema de transportes.

La estructura del trabajo puede resumirse de la siguiente forma: El capítulo que sigue a esta introducción, lo dedicamos a estudiar la función que cumple el transporte en la economía y su contribución evidente al desarro económico-social, además de tratar de ver las razones que justifican la intervención pública en el funcionamiento de los mercados de servicios del transporte y sus infraestructuras.

El segundo capítulo está integrado a su vez, por tres apartados. El primero de ellos nos servirá para comprender la importancia de este sector en la economía nacional así como su evolución reciente. En segundo lugar trataremos de identificar cuales son los rasgos estructurales básicos del sistema de transportes en España y a nivel comparado. El tercer apartado intenta reflejar la importancia del transporte público en España.

En el capítulo tercero, sin duda el nucleo central de la

investigación, profundizamos en el análisis del gasto público en el sector transportes. Este análisis se realizará atendiendo a distintas fuentes de datos, incluso y en la medida que en las estadísticas disponibles lo permitan estudiaremos este gasto público en los países de la CEE.

Finalmente, debemos hacer constar que el presente trabajo es una versión preliminar de lo que será la investigación definitiva, que se completará aún más en los apartados anteriormente mencionados, además de incluir un análisis pormenorizado de una actividad concreta dentro del sector transportes.

I.- EL SISTEMA DE TRANSPORTES: FUNCIONALIDAD Y JUSTIFICACION NORMATIVA DE INTERVENCION PUBLICA.

Un factor importante que ha condicionado el desarrollo de la humanidad, ha sido la capacidad de los individuos para vencer la distancia. La necesidad de vencer esta separación ha sido y es un estímulo para desarrollar un sistema de comunicación que permita aproximar los diferentes lugares y buscar innovaciones tecnológicas que lo hagan más eficaz. Las ventajas que se derivan al aproximar actividades industriales, comerciales y relaciones humanitarias impulsan el crecimiento y desarrollo económico de los países.

En el conflicto distancia-proximidad, el papel del transporte cobra su máxima importancia como instrumento que posibilita el impulso al desarrollo y es uno de los factores que contribuyen al crecimiento, facilitando la contribución de otros factores a ello. Es evidente que esta relación no es establecida únicamente en un sentido. El desarrollo tanto económico como social también modifica los medios de transporte, posibilitando nuevas tecnologías que permitan avances en éste y otros campos.

En definitiva se puede afirmar que una oferta adecuada de transportes alcanzaría los siguientes objetivos:

El transporte produce una ampliación de la zona de elección para la sociedad, lo cual se plasmará en un aumento de las oportunidades de consumo, de producción, de empleo, etc., o en un aumento de medios necesarios para la satisfacción de necesidades. Por otra parte, influye también en la productividad al contribuir al descenso relativo de los precios, al proporcionar un incentivo de respuesta a las oportunidades económicas y al propulsar un cambio en la mentalidad favorable al desarrollo.

Respecto al papel que desempeña en las relaciones externas, la influencia de una mejora de los sistemas de transportes es directa, pues posibilita el contacto con nuevas áreas, aumentando la movilidad de los individuos, contribuyendo al intercambio de ideas y a que se difundan la creación de nuevas necesidades. Todo ello tendrá efectos positivos en el desarrollo industrial y social.

Por otra parte, el efecto sobre los usuarios vendría dado

por el producto marginal neto sí se ahorra tiempo de trabajo, y por la cantidad de dinero necesario para pagar el ocio, sí se ahorra tiempo no laboral. Un ahorro de tiempo laboral aumenta la productividad marginal del trabajo, y además, si los viajes fueran equivalentes a formas de comunicación, entonces cualquier ahorro de tiempo sería positivo, si ello llevara a elevar el número de los mismos.

Para los bienes, el ahorro de tiempo supone un beneficio por que acortaría el tiempo transcurrido entre la producción y el consumo, supondría ahorro de costes por almacenamiento, daños, etc.

También se podría valorar el coste de oportunidad del tiempo necesario para el movimiento. El ahorro de tiempo en el caso de traslado con vehículo haría que disminuirían los costes como los salarios, la depreciación del equipo, etc.

Ambos ahorros - costes y tiempo - van a incidir sobre diversos aspectos de la economía. Así el comercio se beneficia, en primer lugar, de que al aumentar la red de infraestructuras aumenta la relación de los mercados, con un efecto sobre el flujo del comercio. Desde un óptica industrial, se mejorarían los procesos de distribución y se eliminarían las limitaciones en el acceso de los mercados. En el caso de empresas con relaciones en el sector exterior se aumentarían las posibilidades de comercialización. La posición comercial de cada región dependerá pues del sistema de transportes disponible.

También ocurre que la instrumentación de sistemas de transportes altera el uso y el valor de la tierra, tanto en el periodo de construcción, como posteriormente al aumentar las posibilidades de inversión en la zona. Se produce un incremento del valor de la propiedad. Aumentará la densidad de la población, la movilidad, etc.

El efecto sobre el empleo será positivo, en tanto en cuanto se permite acercar la demanda de trabajo allí donde surja. Esto lleva a un incremento en la competencia en el factor trabajo y, posteriormente a un aumento en la productividad del mismo. Además, si consideramos el aumento de la población visitante al área se producirá una expansión de la demanda, producción y rentas, esto provocará una mayor demanda de empleo, vía expansión de la actividad. Por último, también la construcción de

infraestructuras y medios de transporte proporciona oportunidades de empleo.

Teniendo en cuenta la inversión, la influencia de una mejora del sistema de transporte es también muy positiva, crea oportunidades económicas y permite dar respuestas a la actividad económica, al permitir éste reducir los costes de producción y al aumentar el área de mercado, afectan favorablemente a la productividad.

Finalmente pueden producirse efectos indirectos que recaerán sobre los usuarios. Los impactos sociales pueden ser intrapersonales e interpersonales. Los primeros se refieren a los psicológico y los segundos a la relación entre los individuos.

Por su parte, la demanda de transporte podemos decir que se apoya en el concepto de "necesidad", bien sea ésta de movilidad, bien sea de acceso a alguna actividad. El transporte proporciona utilidad cuando satisface tal necesidad, y por tanto puede incluirse dentro de las políticas de bienestar. La utilidad de la accesibilidad viene determinada por pares de beneficios del acceso-tiempo gastado(costes), que se especificaría en un conjunto de posibilidades de consumo, trabajo, ocio, etc. Por lo tanto, el transporte considerado como la existencia de medios y como posibilidad de alcance de un número de destinos, influye en la satisfacción de la sociedad. Para maximizar la utilidad habría que maximizar los beneficios esperados en los destinos o minimizar el coste de acceso.

El sistema de transporte contribuirá a asegurar un cierto nivel de movilidad demandado. Pero también la demanda de transportes puede estar condicionada por el deseo de participación de la sociedad en nuevas actividades.

Por lo tanto, hay que considerar a la demanda de transportes en sus dos aspectos, una autónoma y la otra derivada. Una demanda autónoma debido a que el transporte proporciona cierto nivel de utilidad al satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad y una demanda derivada de, por una parte, unos bienes de consumo y, por otra, de unas localizaciones productivas de mayor eficacia y productividad. Se puede decir, que la demanda de transporte depende de la actividad económica y del

nivel del servicio existente.

Hasta ahora hemos visto los efectos de una oferta de transporte sobre algunas magnitudes. También, como se puede entender la demanda de transporte en sus dos vertientes. Ahora veremos como puede tener lugar el equilibrio entre oferta y demanda. La demanda se equilibrará con la oferta ajustándose al nivel del servicio y del gasto doméstico (dadas unas características de infraestructuras), hasta que la capacidad práctica de la oferta llegue a cubrir la demanda. Si ésta sigue aumentando de forma que aunque variara el nivel de servicios, no quedara satisfecha, los oferentes tendrían que actuar sobre las tarifas o sobre la infraestructura para permitir un mayor nivel de servicio. El equilibrio entre oferta y demanda se alcanzaría entonces. Pero puede suceder que la oferta no se adapte a la presión de la demanda, esto provocaría un uso de la capacidad superior al óptimo, y se podría producir la existencia de un coste doble: por un lado, aumentaría el tiempo necesario para viajar, pudiendo llegar a la congestión y por otro, la demanda podría verse desincentivada y no aumentar cuando se aproxima al nivel de uso óptimo de la infraestructura, con lo cual las actividades económicas, cuyo desarrollo dependiera de esa demanda, quedarían deprimidas. Todo ello implica que es importante predecir la demanda según los cambios estructurales y valorar los efectos de la oferta de transportes dentro de los objetivos nacionales.

Justificación normativa de la intervención pública en el sistema de transportes.

Las actividades del transportes al igual que la mayoría de los mercados de servicios están en gran medida intervenidos y regulados por el Sector Público. La razón de esta intervención descansa en la teoría de los "fallos del mercado". Esto es, el sistema de precios de mercado en ocasiones no refleja correctamente los beneficios, costes sociales, y la rentabilidad de los mercados no proporciona los beneficios sociales netos. El fallo de mercado pues, constituye una razón justificativa para la intervención pública con el objetivo de conseguir una mejor asignación de los recursos.

Sin embargo, los mercados del servicios del transportes se alejan considerablemente del ideal de competencia perfecta. Es una categoría de bienes que por sus características podrían ser considerados en alguna medida como bienes públicos. Los bienes públicos puros, tienen como principales características las siguientes: consumo conjunto, no admiten la aplicación del principio de exclusión y no resultan rivales en su consumo. Es obvio, que los mercados del transporte no cumplen las características reseñadas para los bienes públicos puros. Pero sí, caen dentro de un campo intermedio entre lo público y lo privado. Serían al menos en el campo de las infraestructuras los bienes que en teoría se llaman "bienes públicos impuros" y que se caracterizan por ser parcialmente rivales en el consumo. Dada la cantidad de bien público, el hecho de permitir a un individuo adicional usar ese bien no impide que lo utilicen los usuarios anteriores, pero sí se reducen los beneficio que conseguían. Existe, por tanto, un coste de oportunidad implicado en el hecho de admitir a más usuarios, coste de oportunidad que genera congestión en el uso del bien público. Por ejemplo, existiría un coste de congestión cuando la aparición de más usuarios impone una demora a los demás para utilizar una infraestructura o un servicio de transporte. En este sentido, y dado que la congestión equivale a costes para los usuarios, la respuesta debe ser llegar a un nivel óptimo de congestión mediante un incremento de la oferta del bien o, en su caso mediante una limitación en su uso.

Dentro de los servicios públicos congestionados se encuentran aquellos servicios públicos denominados de uso variable, es decir, aquellos que puede variarse la cantidad de servicios utilizados por los individuos. Los ejemplos de estos incluyen las carreteras, los puentes, etc. Puesto que puede variarse su uso, los individuos podrán aumentar la intensidad en su utilización hasta que el beneficio marginal iguale al coste marginal del uso de una unidad adicional. En este sentido, según sostienen un buen número de autores entre los que se encuentran Alkinson y Stiglitz, siempre que sea posible la exclusión estos bienes podrán provistos por el sector privado. Ahora bien, existen casos en el sistema de transportes donde no es posible la exclusión, como por ejemplo las carreteras, o que la provisión del bien sea excesivamente costosa. En esto casos se utiliza con

frecuencia la provisión pública.

Los servicios de transporte en general, no suelen cumplir las características de bien público impuro como ocurría en el caso de la infraestructuras. En este caso, la justificación para la intervención pública encuentra su fundamento en otros fallos de mercado, (costes decrecientes, necesidades preferentes, economías externas, etc.) o en que su provisión es excesivamente costosa como anteriormente ya comentábamos.

Otro fenómeno estrechamente relacionado con los bienes públicos es el de la externalidades. Como es sabido estas pueden ser tanto beneficiosas como perjudiciales. Una economía externa positiva es aquella que origina como consecuencia de que una actividad ocasione beneficios potenciales a otras personas o actividades productivas que no están incluidas en el proceso de toma de decisiones del proyecto. Por el contrario hay actividades que producen perjuicios y daños a otras personas o procesos productivos sin que esta actividad tenga en cuenta los costes ocasionados por el referido daño.

De todos es conocido que el sistema de transportes ocasiona tanto economías externas positivas como negativas, lo que constituye en cierta medida, un argumento justificativo de la intervención pública. Ahora bien, la existencia de externalidades no tiene por que desembocar siempre en una producción pública, ni siquiera justificar intervenciones siempre y cuando se produjeran acuerdos sociales que permitieran internalizar los costes y beneficios estas economías y deseconomías externas. Lo cierto es que sin embargo, no siempre resulta posible y la existencia de estos fallos justifica intervenciones públicas cuya corrección dependerá de los métodos aplicados.

Otra razón que justificaría la intervención pública en el sistema de transporte es la tendencia existente en este sector hacia el monopolio, debido a la presencia de economías de escala o rendimientos crecientes (costes decrecientes). La presencia de rendimientos crecientes provoca la expulsión de pequeñas empresas del sector. Esto comporta la formación de grandes empresas que a menudo desembocan en monopolios. En este sentido, puede ocurrir que como consecuencia del defecto de producción que presentan los monopolios, (oferta menos producto que en competencia perfecta y además a un precio más elevado) se haga necesaria la intervención pública para cubrir estos defectos. Son varias las alternativas que puede seguir el gobierno para alcanzar dicha finalidad. Entre las alternativas, cabe destacar el hecho de que el gobierno pueda constituir como empresa pública el monopolio del que se trate. En este caso el gobierno podría producir aquel nivel de producto para el cual el precio iguale al coste marginal y cubrir el déficit con ingresos impositivos.

Otra forma de intervención del sector público en el sistema de transporte que acampa más en el ámbito de la economía pública es la regulación de que es objeto este sector. Esta regulación

puede adoptar distintas formas:

1) Empresa pública que puede encargarse de la producción bajo el régimen de monopolio.

2) Sistema de concesión, la explotación de un servicio sale a concurso y se otorga a aquella, por un periodo limitado, que se comprometa a prestar el servicio de forma más eficiente.

3) Establecimiento de contingentes. Se concede un número limitado de licencias o varios operadores para la provisión de un servicio en un área o ruta determinada, pudiendo incluir una subvención.

4) Intervenciones encaminadas a fomentar la competencia (desregulación). Esta intervención puede tener lugar a través de la prohibición de práctica autocompetencia, o bien garantizando la eliminación de barreras de entrada al mercado, por ejemplo mediante la abolición de barreras cuantitativas en cuanto al número de operadores que pueden servir en un mercado.

II.- ECONOMIA Y TRANSPORTES.

II.A) Importancia relativa del sector transportes en la economía.

La importancia de cualquier sector económico en el total de la economía nacional, puede apreciarse a través del conocimiento de distintos indicadores. Entre los más utilizados se podrían citar los siguientes:

- * Gasto anual de los ciudadanos en transportes.
- * Gasto público de las Administraciones Públicas en transportes.
- * Inversiones realizadas en el sector transportes.
- * Población ocupada en el sector.
- * Energía consumida.
- * Valor Añadido Bruto generado por el sector; etc.

De todos ellos, probablemente, el que resulta más explicativo sea el último de los reseñados, esto es, el valor añadido bruto, ya que nos permite conocer la contribución del sector al Producto Interior Bruto. Ello, sin embargo, se ve realmente completado por el resto de los indicadores reseñados.

Pues bien, con el objetivo de ofrecer una idea lo más clara posible de la importancia del sector transportes en España, aportamos a continuación una serie de cuadros donde se recoge la evolución y estado actual de los indicadores mencionados.

En el cuadro nº 1 se ofrece información detallada del Valor Añadido Bruto del sector. En este sentido se pueden destacar los siguientes aspectos:

- La participación del sector transportes en el Valor Añadido Bruto total se sitúa en torno al 4,3 por ciento en todo el periodo analizado, sin presentar una tendencia clara ni al alza ni a la baja sino tan sólo pequeñas oscilaciones. Este mismo hecho se pone de manifiesto si lo que analizamos es la participación del sector transportes en el total del sector servicios destinados a la venta, situándose, en importancia relativa en este caso, en torno al 9,2 por ciento.

CUADRO Nº 1

VALOR AÑADIDO BRUTO A PRECIOS DE MERCADO EN EL SECTOR TRANSPORTES. PRECIOS CONSTANTES. AÑOS 1980 y 1983 A 1987. (En millones de pesetas de 1980).

CONCEPTOS	1980	1983	1984	1985	1986	1987 (A)
Ferrocarril	14.151	8.394	10.849	17.785	16.045	—
Carretera y otros:						
— Viajeros	127.685	128.939	126.674	127.664	129.415	—
— Mercancías	246.875	260.763	264.788	269.498	272.556	—
Marítimo	69.924	69.790	67.591	67.053	63.905	—
Aéreo	51.459	59.874	73.034	76.723	81.508	—
Servicios anexos al transporte	138.636	143.392	147.407	147.580	149.646	—
Total del Sector Transportes	648.730	671.152	690.343	706.303	713.075	—
Servicios destinados a la venta	6.957.644	7.256.207	7.440.564	7.578.781	7.823.366	8.192.185
Participación del Sector:						
Transportes en servicios destinados a la venta	9.32	9.25	9.28	9.32	9.11	—
VAB a precios de mercado	14.937.578	15.369.565	15.664.065	16.014.045	16.520.706	17.427.251
Participación del Sector:						
Transportes en VAB	4.34	4.37	4.41	4.41	4.32	—
PIB a precios de mercado	15.209.116	15.633.151	15.925.015	16.282.824	16.816.362	17.748.661

(A) Avance

FUENTES Instituto Nacional de Estadística y elaboración de la SGT del MTTC

los datos comentados parecen reflejar una importancia, cuanto menos, considerable del transporte en España; hecho que corrobora en cierto sentido el cuadro nº 2, donde se pone de manifiesto que la aportación del sector transportes al Valor Añadido Bruto de la economía española en general, es semejante al de todos los productos energéticos y únicamente está 2 puntos porcentuales por debajo de lo generado por los productos agrícolas, silvicultura y pesca.

CUADRO No 2

PORCENTAJE DE PARTICIPACION POR RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA SOBRE
EL VALOR AÑADIDO BRUTO A PRECIOS DE MERCADO
(Precios constantes)

CONCEPTOS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
1.Productos de la agricultura, silvicultura y pesca.	7,19	6,51	6,34	6,61	7,05	7,11	6,26	6,50
2.Productos energéticos.	4,52	4,82	4,62	4,43	4,52	4,46	4,71	4,45
3.Productos industriales	26,23	25,89	25,38	25,50	25,18	25,18	25,63	25,77
4.Construcción e ingeniería.	8,60	8,59	8,72	8,57	7,90	7,90	8,09	8,47
5.Servicios destinados a la venta:	46,58	46,99	47,43	47,21	47,53	47,33	47,35	47,00
Sector transportes	4,34	4,46	4,42	4,37	4,41	4,41	4,32	--
Otros	42,24	42,53	43,01	42,84	43,12	42,91	43,03	--
6.Producción imputada de servicios bancarios	(3,59)	(3,62)	(3,67)	(3,67)	(3,67)	(3,67)	(3,87)	(3,96)
7.Servicios no destinados a la venta.	10,48	10,83	11,16	11,35	11,49	11,70	11,80	11,76

Fuente: Contabilidad Nacional de España. INE. Elaboración propia.

Por su parte, los datos recogidos en el cuadro nº 3, donde se analiza la participación del sector transportes en el PIB, refrendan lo dicho hasta el momento, hecho lógico, por otra parte, y aportan una ordenación de la importancia relativa que cada rama del sector tiene en el transporte en general. De este modo aparece como más importante el transporte por carretera de mercancías, seguido del transporte por carretera de viajeros. El resto de las ramas tienen una importancia notablemente menor - excepción hecha de los servicios anexos al transporte -, siendo asimismo relevante la escasa participación del transporte por ferrocarril, que rara vez alcanza el 2 por ciento del total.

CUADRO Nº 3

El transporte en el PIB

(Precios constantes. Millones de pesetas de 1980)

Conceptos	1980	1983	1984	1985	1986
PIB a precios de mercado	15 209 116,00	15 633 151,00	15 925 015,00	16 262 824,00	16 816 362,00
Total transportes	648.730,00	671.152,00	690.343,00	706.303,00	713.075,00
% transporte / PIB	4,26	4,29	4,33	4,34	4,24
MODOS DE TRANSPORTE (%)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Ferrovial	2,18	1,25	1,57	2,52	2,25
Carreteras	57,74	58,06	56,71	57,24	56,37
Viajeros	19,68	19,21	18,35	18,08	18,15
Mercancías	38,06	38,85	38,36	38,16	38,22
Marítimo	10,78	10,40	9,79	9,49	8,96
Aéreo	7,93	8,92	10,58	10,86	11,41
Servicios anexos al transporte	21,37	21,37	21,35	20,89	20,99

Fuente: Anuario de El País.1990.

Otro indicador a estudiar en relación a la importancia del sector transportes es el gasto que los ciudadanos destinan a este servicio. Resultan muy ilustrativas, a este respecto, los datos contemplados en el cuadro nº4. En 1973, el total de gasto medio por hogar destinado a transportes suponía un 3,84 por ciento del total de gasto, lo que le haría estar a la cabeza de los gastos familiares, sólo por debajo de los gastos en restaurantes y cafés. En 1987 esta situación no cambia y siguen siendo un componente principal del gasto familiar. Sin embargo, sí que se produce una variación ostensible en la composición de dicho gasto, aumentando significativamente el gasto en transporte privado (pasa del 1,97 por ciento al 3,01 por ciento) en

detrimento del transporte público (pasa del 1,87 por ciento al 1,3 por ciento). En cualquier caso durante el periodo 1973-1987 el gasto medio por hogar en transportes va aumentar su importancia relativa en más de medio punto porcentual.

CUADRO Nº 5

GASTO ANUAL MEDIO POR HOGAR

GRUPO	1973	Porcentaje s/gasto servicios	Porcentaje s/gasto total	1980	Porcentaje s/gasto servicios	Porcentaje s/gasto total	1987	Porcentaje s/gasto servicios	Porcentaje s/gasto total
1. Servicios y reparación vestido y calzado	701	1,03	0,26	2.162	0,98	0,25	1.804	0,43	0,11
2. Servicios y reparaciones de la vivienda	9.519	14,01	3,56	36.880	16,75	4,19	56.066	13,21	3,34
3. Servicios de suministro de agua y energía	8.022	11,81	3,00	26.704	12,13	3,04	51.620	12,16	3,07
4. Reparaciones ajuar familiar	257	0,38	0,10	2.762	1,25	0,31	5.838	1,38	0,35
5. Otros servicios para el hogar	596	0,88	0,22	813	0,37	0,09	1.401	0,33	0,08
6. Servicio doméstico	2.769	4,08	1,04	6.728	3,06	0,77	9.960	2,35	0,59
7. Servicios médicos	3.666	5,40	1,37	3.522	1,60	0,40	5.136	1,21	0,31
8. Transporte privado	5.258	7,74	1,97	29.201	13,27	3,32	50.540	11,91	3,01
9. Transporte público urbano	3.250	4,78	1,22	5.894	2,68	0,67	11.433	2,69	0,68
10. Transporte público interurbano	1.729	2,54	0,65	6.139	2,79	0,70	10.450	2,46	0,62
11. Correos y comunicaciones	1.436	2,11	0,54	7.808	3,55	0,89	15.973	3,76	0,95
12. Reparación artículos recreativos	696	1,03	0,26	2.361	1,07	0,27	3.009	0,71	0,18
13. Esparcimiento, espectáculos y cultura	5.122	7,54	1,92	13.065	5,94	1,49	23.705	5,58	1,41
14. Enseñanza reglada no universitaria	4.721	6,95	1,77	13.485	6,13	1,53	21.528	5,07	1,28
15. Enseñanza universitaria	633	0,93	0,24	1.618	0,74	0,18	4.134	0,97	0,25
16. Otras enseñanzas no regladas	536	0,79	0,20	1.917	0,87	0,22	7.491	1,76	0,45
17. Servicios para el cuidado personal	1.852	2,73	0,69	5.345	2,43	0,61	11.767	2,77	0,70
18. Restaurantes y cafés	16.180	23,82	6,05	49.914	22,67	5,68	123.031	28,99	7,32
19. Hoteles y viajes	988	1,46	0,37	3.811	1,73	0,43	9.566	2,25	0,57
Total gasto servicios	67.929	100,00	25,42	220.130	100,00	25,04	424.452	100,00	25,26
Total gasto (bienes y servicios)	267.253			879.251			1.680.320		

Fuente: M.P. Martín-Guzmán y F.J. Martín Pliego, "El consumo en servicios de las familias españolas", Papeles de Economía Española nº 42. p.178

Por lo que se refiere al gasto público en transporte, éste también tiene una importancia notable, aunque ha disminuido considerablemente en términos relativos, durante el periodo analizado 1972-1986, pasando de representar el 8,75 por ciento en 1972 al 5,84 por ciento en 1986.

Una advertencia importante en torno a los datos contemplados en el cuadro n.º 6. El informe anual sobre Transportes, Turismo y Comunicaciones del Ministerio, ofrece los referidos datos como si se tratase de gasto total de las Administraciones Públicas en transportes. Una vez comprobadas las cifras en la Contabilidad Nacional, realmente los datos que refleja el mencionado cuadro se corresponden con los gastos en transporte del Estado y Organismos Autónomos.

CUADRO N.º 6

GASTOS DE LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS EN EL SECTOR TRANSPORTE. AÑOS 1972 A 1986.
(En millones de pesetas de cada año).

AÑOS	GASTOS TOTALES	GASTOS EN EL SECTOR TRANSPORTES						PARTICIPAC. DEL SECTOR EN GASTOS
		ADMINISTRACION E INVESTIGACION	CARRETERAS	FERROCARRIL	MARITIMO	AEREO	TOTAL SECTOR	
1972	530.791	2.075	19.407	15.422	6.221	3.302	46.427	8,75
1973	639.429	2.316	24.138	17.057	6.782	3.974	54.267	8,49
1974	791.642	1.571	27.171	17.858	8.594	5.459	60.653	7,65
1975	962.892	1.953	35.285	18.132	10.931	7.791	74.092	7,54
1976	1.179.468	2.233	33.892	31.887	7.312	6.327	81.651	6,92
1977	1.613.655	3.506	55.421	54.655	14.243	8.197	136.022	8,43
1978	2.253.697	4.718	35.760	66.807	20.698	10.826	138.809	6,16
1979	2.440.915	7.202	42.148	84.281	22.493	7.844	163.968	6,72
1980	3.278.093	8.733	47.371	111.659	23.181	9.487	200.431	6,11
1981	3.730.974	8.214	58.306	130.681	27.596	15.240	240.037	6,43
1982	4.712.997	9.117	108.879	190.347	33.631	22.029	364.003	7,72
1983	5.897.681	12.418	131.295	262.919	33.971	15.020	455.623	7,73
1984	6.820.261	37.684	173.889	270.894	32.946	22.372	537.785	7,89
1985	6.659.886	12.920	112.315	272.643	26.236	24.848	448.962	6,74
1986	7.255.797	11.503	123.625	239.033	22.143	27.782	424.086	5,84

Fuente: Informe anual sobre Transportes, Turismo y Comunicaciones 1988. p.43. Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Finalmente, y puesto que el objetivo de este primer epígrafe no es analizar el gasto público en transporte, análisis acometido posteriormente con el debido detenimiento, únicamente destacar que la mayor parte de estos gastos se destinan a transporte por ferrocarril y carretera, siendo muy inferior la participación del transporte aéreo y marítimo.

Por otra parte, la población ocupada en el sector transportes es bastante significativa, pesar de que en los últimos cuatro años ha sufrido ligeros descensos. En concreto la cifra media anual empleada por el sector en 1988 ascendía a 473.300 personas mientras que en 1984 ésta era algo más alta, concretamente de 494.400 personas empleadas. Por tanto, este subsector del sector servicios da empleo casi a las mismas personas que lo hace el agrario, dirigiéndose este empleo fundamentalmente al transporte terrestre y actividades anexas al transporte, repartiéndose casi por igual (es algo mayor el empleo generado por el sector público), entre el sector público y privado.

CUADRO No 7

ASALARIADOS POR SECTORES EN EL SECTOR PUBLICO Y PRIVADO
(miles de personas media anual)

SECTORES	1984	1985	1986	1987	1988	1988/1984
AGRARIO	600,3	552,7	525,7	529,3	524,0	-12,7%
NO AGRARIO	6976,5	6694,7	7065,7	7499,7	7887,1	13,1%
INDUSTRIA	2364,7	2279,8	2321,2	2420,0	2470,2	4,5%
CONSTRUCCION	661,0	547,1	605,3	708,8	797,8	20,7%
SERVICIOS	3940,2	3867,7	4139,2	4370,8	4619,1	17,2%
transportes	494,4	462,7	460,5	456,6	473,3	-4,3%
otros	3445,8	3405,0	3678,7	3914,2	4145,8	20,3%
TOTAL	14542,7	13942,0	14657,1	15528,6	16298,2	12,1%

Fuente: Encuesta de población activa. Años 1986, 1987, 1988

CUADRO No 8

TOTAL POBLACION OCUPADA EN EL SECTOR TRANSPORTES
(miles de personas)

SUBSECTORES	1984	1985	1986	1987	1988	1988/1984
transporte terrestre	243,3	227,1	231,4	236,5	226,9	-6,7%
transporte maritimo y aéreo	55,0	51,4	53,4	48,6	47,6	-13,5%
actividades anexas al transporte	196,1	184,2	175,7	171,5	198,8	1,4%
TOTAL	494,4	462,7	460,5	456,6	473,3	-4,3%

Fuente: Encuesta de población activa. Años 1986, 1987, 1988

CUADRO No 9

TOTAL POBLACION OCUPADA EN EL SECTOR TRANSPORTES
(miles de personas)
SECTOR PUBLICO

SUBSECTORES	1984	1985	1986	1987	1988	1988/1984
transporte por ferroc.	77,7	74,1	78,3	62,2	59,6	-23,3%
Otros transportes terrestres	29,9	25,8	29,9	34,2	36,3	21,4%
transporte maritimo	24,3	25,6	31,9	47,6	53,5	120,1%
actividades anexas al transporte	140,0	130,6	129,1	68,8	76,1	-45,6%
TOTAL	271,9	256,1	269,2	213,4	225,5	-17,0%

Fuente: Encuesta de población activa. Años 1986, 1987, 1988

Finalmente ofrecemos dos cuadros donde se ofrecen datos relativos tanto a la inversiones realizadas en el sector, como a la energía consumida por el mismo, con objeto de completar la información relativa a los principales indicadores económicos de la importancia del sector.

CUADRO Nº 10

INVERSIONES REALIZADAS EN LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE. AÑOS 1975, 1980 Y 1983 A 1988.

(En millones de pesetas de cada año)

CONCEPTOS	1975	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988 (1)
TRANSPORTE POR CARRETERA	111.268	191.442	366.560	325.047
Infraestructura (2)	61.707	65.948	147.159	103.397	115.298	180.689	213.799	314.322
Vehículos (3)	49.561	125.494	219.401	221.650
TRANSPORTE FERROVIARIO	29.729	57.702	133.366	116.406	82.962	83.868	88.518	113.984
— FF.CC. de vía ancha (4)	28.052	53.719	118.627	99.646	64.739	72.988	75.503	104.774
Infraestructura (5)	24.671	42.292	81.683	76.002	39.870	52.300	53.639	67.781
Material Móvil	3.381	11.427	36.944	23.644	24.869	20.688	21.864	36.593
— FF.CC. de vía estrecha	1.677	3.983	14.739	16.760	18.223	10.880	10.782	9.210
Infraestructura (5)	1.411	2.610	8.182	10.387	11.470	4.145	6.698	5.186
Material móvil	266	1.373	6.557	6.373	6.753	6.735	4.085	4.024
TRANSPORTE POR TUBERIA	1.446	7.430	5.711	4.080	5.465	16.795	24.993	21.004
Oleoductos	1.366	797	1.065	1.289	246	1.004	2.678	5.148
Gasoductos	80	6.633	4.646	2.791	5.219	15.791	22.315	15.856
TRANSPORTE MARITIMO	27.653	65.454	50.153	42.674	46.421	48.559	35.891	40.894
Infraestructura (6)	6.385	14.106	20.452	21.343	26.803	29.259	23.769	31.553
Buques (7)	21.298	51.348	29.701	21.331	19.618	19.300	12.122	8.941
TRANSPORTE AEREO	—	19.048	25.324	20.201	21.192	20.837	25.904	45.338
Infraestructura (8)	4.617	6.510	19.831	17.512	16.625	16.630	19.881	21.735
Flota (9)	—	12.538	5.493	2.689	4.567	4.207	6.023	23.603
TRANSPORTE URBANO:								
— Metropolitanos	5.817	7.593	12.420	7.129	15.167	10.885	20.998	14.770
Infraestructura (10)	4.066	6.727	5.089	5.734	7.800	1.289	1.983	2.612
Material móvil	1.751	866	7.331	1.395	7.367	9.596	19.015	12.158

- (1) Cifras provisionales.
(2) Incluye las inversiones y gastos de conservación realizados por la DG de Carreteras, por las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares y las inversiones realizadas por las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, estando incluidas las inversiones realizadas por Comunidades Autónomas uniprovinciales para el año 1985, a partir de 1986 se incluyen las inversiones realizadas por las CCAA.
(3) Corresponde a la valoración de vehículos industriales matriculados en el año.
(4) Las inversiones están computadas con los nuevos criterios contables de la IGAE. Las inversiones en 1985 con criterios contables anteriores a este año son, para vía ancha, 124.282 millones de pesetas.
(5) Incluye las inversiones realizadas por la DG de Infraestructura del Transporte. No incluye ferrocarriles privados.
(6) Comprende las inversiones de Juntas de Puertos, Puertos Autónomos CAGP y Jefaturas de Puertos y Costas.
(7) Solo incluye los buques para flota mercante española entregados por astilleros nacionales.
(8) Comprende las inversiones realizadas por la DG de Infraestructura del Transporte, la DG de Aviación Civil y el organismo autónomo "Aeropuertos Nacionales".
(9) Corresponde a las inversiones de IBERIA y AVIACO en flota, hasta 1986 sus ejercicios económicos se extienden de octubre a septiembre, a partir del año 1986 se consideran ejercicios de enero a diciembre.
(10) Incluye las inversiones realizadas por la Dirección General de Infraestructura del Transporte en Metropolitanos.
FUENTES: Además de las reseñadas en las notas anteriores: DG de Aviación Civil, DG de Transportes Terrestres, DG de Marina Mercante, RENFE, FEVE, CAMPSA, Consumivos, Enagas, Gobierno Vasco, Generalidad de Cataluña, Secretaría General Técnica del MOPU y elaboración de la SGT del MITC.

CUADRO Nº 11

ENERGIA CONSUMIDA POR LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE. AÑOS 1985 A 1988.

CLASE DE ENERGIA	AÑOS	MODOS DE TRANSPORTE							INCREMENTO 86/85, 87/86 y 88/87 (%)
		CARRE- TERA	FERRO- CARRIL	AEREO (1)	MARITI- MO (1)	OLEO- DUCTO	OTROS (2)	TOTAL	
Gasolina auto (miles de l)	1985	5.890.0	--	--	--	--	--	5.890.0	--
	1986	6.395.1	--	--	--	--	--	6.395.1	8.6
	1987	6.853.0	--	--	--	--	--	6.853.0	7.2
	1988	7.374.2	--	--	--	--	--	7.374.2	7.6
Gasóleo (miles de l)	1985	5.556.0	142.8	--	312.7	3.9	--	6.025.4	--
	1986	6.013.0	142.6	--	315.9	3.9	--	6.475.4	7.5
	1987	6.604.6	134.1	--	371.8	4.4	--	7.114.9	9.9
	1988	8.136.9 (5)	138.9	--	--	2.3	--	8.278.1	16.3
Fuelóleo (miles de l)	1985	--	--	--	594.1	--	--	594.1	--
	1986	--	--	--	465.8	--	--	465.8	-21.6
	1987	--	--	--	500.2	--	--	500.2	7.4
	1988	--	--	--	--	--	--	NA	NA
Gasolina aviación (miles de l)	1985	--	--	4.3	--	--	--	4.3	--
	1986	--	--	6.2	--	--	--	6.2	44.2
	1987	--	--	8.4	--	--	--	8.4	35.5
	1988	--	--	--	--	--	--	NA	NA
Keroseno (miles de l)	1985	--	--	908.8	--	--	--	908.8	--
	1986	--	--	885.6	--	--	--	885.6	-2.6
	1987	--	--	891.0	--	--	--	891.0	0.6
	1988	--	--	--	--	--	--	NA	NA
Gas licuado (miles de l)	1985	68.9	--	--	--	--	--	68.9	--
	1986	63.1	--	--	--	--	--	63.1	-8.4
	1987	61.9	--	--	--	--	--	61.9	-1.9
	1988	63.6	--	--	--	--	--	63.6	2.7
Electricidad (Gwh)	1985	--	1.540.4	--	--	137.6	458.1	2.136.1	--
	1986	--	1.644.5	--	--	150.0	474.5	2.269.0	6.2
	1987	--	1.684.3	--	--	161.3	493.1	2.338.7	3.1
	1988	--	1.758.9	--	--	193.5	444.9	2.397.3	2.5
Total equivalente en TJ (3)	1985	497.287,0	11.933,0	39.716,0	37.710,0	662,0	1.648,0	588.956,0	--
	1986	537.272,0	11.940,0	38.524,0	32.587,0	706,0	1.708,0	622.737,0	5,7
	1987	582.572,0	11.789,0	39.117,0	36.384,0	768,0	1.775,0	672.405,0	--
	1988	671.145,0	12.266,0	--	--	842,0	1.602,0	685.855,0	2,0

(1) No comprende el suministro de productos energéticos a flotas extranjeras, pesca y usos militares.

(2) Comprende Metropolitano, suburbanos y transporte por cable.

(3) Se han utilizado las equivalentes empleadas por el Centro de Estudios de la Energía.

(4) Corresponde al abastecimiento de todos los vehículos de carretera en territorio nacional.

(5) Incluye consumos de gasóleos por tractores agrícolas.

FUENTES: CAMPSA, BUTANO, RENFE, FEVE, EMPETROL, Generalidad de Cataluña, Metropolitano de Madrid, Generalidad de Valencia, Ferrocarriles del Gobierno Vasco, Metropolitano de Barcelona, Dirección General de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MTTC.

II.B) Características estructurales del sector transportes.

En este epígrafe nos proponemos realizar un análisis de cual ha sido la evolución reciente y situación actual de la distribución del transporte en España y países de su entorno económico. Este análisis se ofrece atendiendo tanto al transporte de mercancías como al de viajeros y fijándonos en las distintas ramas del transporte: terrestre, aéreo y marítimo.

En los cuadros nº 12 y 13, ofrecemos una panorámica general de tal distribución en España para el periodo 1980-1988, si bien hay que advertir, que los datos se refieren únicamente al tráfico interior.

En este sentido se puede observar que el medio terrestre es el más utilizado tanto para el transporte de viajeros como para el de mercancías, presentando, además, una tendencia claramente ascendente. Es más, en el caso del transporte de mercancías el ferrocarril está bastante peor situado que el transporte marítimo.

CUADRO Nº12

DISTRIBUCION DEL TRAFICO INTERIOR DE VIAJEROS SEGUN MODOS DE TRANSPORTE.
AÑOS 1980 Y 1985 A 1988. (En millones de viajeros-km)

MODOS DE TRANSPORTE	1980	1985	1986	1987	1988 (4)	%
Carretera (1)	198.217	179.232	202.817	221.643	226.400	90.32
Ferrocarril (2)	14.826 (5)	17.038	16.429	16.601	16.888	6.74
Aéreo (3)	5.762	5.216	5.539	6.028	6.308	2.52
Marítimo (5)	1.126	888	1.001	1.018	1.075	0.43
TOTAL	219.931	202.374	225.786	245.290	250.671	100.00

(1) Las cifras se han obtenido totalizando los viajeros-km correspondientes a motos, coches y autobuses en la red estatal y provincial

(2) Comprende RENFE y vía estrecha a excepción de los ferrocarriles del Gobierno Vasco

(3) Comprende el tráfico regular y no regular

(4) Cifras estimadas

(5) Pasajeros embarcados en cabina. No se incluye el pasaje correspondiente a balsa y tranvía

FUENTES: DG de Aviación Civil, DG de Carreteras, DG de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MTTC

CUADRO Nº13

DISTRIBUCION DEL TRAFICO INTERIOR DE MERCANCIAS SEGUN MODOS DE TRANSPORTE (1).
AÑOS 1980 Y 1985 A 1988. (En millones de t-km)

MODOS DE TRANSPORTE	1980	1985	1986	1987	1988	%
Carretera (2)	98.898	122.710	126.597	136.591	150.200	74.83
Ferrocarril	11.300	11.906	12.120	11.952	12.145	6.05
Tubería (3)	3.005	3.165	3.632	3.923	3.886	1.94
Marítimo (4)	31.125	33.694	29.388	31.136	34.439	17.16
Aéreo (5)	76	77	76	73	63	0.03
TOTAL	144.404	171.552	171.813	183.675	200.733	100.00

(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano

(2) Incluye los tráfico en la red estatal y provincial. Cifras estimadas. Las t-km a partir de 1981 se han obtenido con tasas de ocupación de vehículos actualizadas a partir de encuestas recientes de origen destino, por lo cual existe una ruptura de la serie respecto a años anteriores a 1981

(3) Comprende solamente el tráfico efectuado por oleoducto

(4) Incluye los tráfico con las provincias insulares

(5) Incluye mercancías y correo de Iberia y Avaco. En 1986 Avaco ha dejado de hacer operaciones de carga

FUENTES: DG de Aviación Civil, DG de Puertos y Costas, CAMPESA, EMPETROL, RENFE y elaboración de la SGT del MTTC

En definitiva, a la vista de los referidos cuadros podemos establecer la siguiente ordenación del tráfico de viajeros y mercancías. En el transporte de viajeros el medio más utilizado es el terrestre por carretera, seguido del ferrocarril, aéreo y marítimo. En el transporte de mercancías la ordenación sería bastante similar, si bien, el transporte marítimo pasaría al lugar del ferrocarril y el aéreo ocuparía la última posición.

Si centramos nuestro análisis, en concreto, en el transporte terrestre, estos son los datos más destacables para España y países de su entorno, a la vista de los cuadros que se ofrecen a continuación.

El transporte por carretera de viajeros en nuestro país se realiza fundamentalmente a través de automóviles particulares. Esto era así hace unos años (1975), y es así ahora, incluso de forma más acentuada. No ocurre lo mismo con las motos, al menos hasta 1988 cuya utilización disminuyó durante el periodo 1975-1988, concretamente en un 12,2 por ciento. Por su parte, los autobuses se usan bastante más en 1988 que en 1975, aunque sufren un leve descenso entre 1987 y 1988.

El tráfico de viajeros por ferrocarril se realiza básicamente a través de RENFE. A pesar de esto, se debe destacar que el número de viajeros de RENFE ha permanecido prácticamente invariable a lo largo del todo el periodo considerado.

En lo que se refiere al tráfico de mercancías únicamente destacar dos aspectos significativos:

En primer lugar, que el volumen de mercancías transportadas casi se ha duplicado entre 1975 y 1988 (han aumentado en un 73,85 por ciento), y en segundo lugar, en el caso de utilizar el ferrocarril como medio de transportes de mercancías, al igual que ocurría con el de viajeros, es la RENFE el medio más utilizado.

Los datos recogidos en los cuadros nº 18 y 19 relativos al transporte terrestre de viajeros y mercancías en algunos países significativos de nuestro entorno, parecen corroborar lo dicho hasta el momento. En el transporte de viajeros, es el vehículo particular el medio más utilizado seguido de los autocares y ferrocarriles. En el transporte de mercancías, las carreteras figuran como principal medio seguido a una distancia realmente considerable del ferrocarril.

CUADRO Nº 14

VIAJEROS-KM REALIZADOS EN LA RED CUBIERTA POR EL PLAN NACIONAL DE AFOROS, SEGUN CLASE DE VEHICULO. AÑOS 1975, 1980 Y 1984 A 1988 (1). (En millones).

CLASE DE VEHICULO	1975	1980	1984	1985	1986 (2)	1987	1988
Motocicletas	2.731	2.240	222	2.122	2.255	2.300	2.400
Coches	99.330	130.896	111.859	119.751	128.672	140.000	146.800
Autobuses	26.885	28.099	29.040	31.807	34.059	38.000	37.500
TOTAL	128.946	161.235	141.121	153.680	164.986	180.300	186.700

(1) El tráfico en el resto de la red se estima aproximadamente en el 25 por 100 de éste. Los datos hasta 1982 no son comparables con los posteriores, por variar la metodología del cálculo.
(2) Cifras estimadas.

FUENTES: Dirección General de Carreteras y elaboración de la SGT del MTTC.

CUADRO Nº 15

TRAFICO DE MERCANCIAS EN LA RED CUBIERTA POR EL PLAN NACIONAL DE AFOROS. AÑOS 1975, 1980, 1981 Y 1984 A 1988 (1).

AÑOS	MILLONES DE t-km
1975	76.500
1980	89.500
1981	104.200
1984	107.600
1985	110.500
1986	114.000
1987	124.600
1988	133.000 (2)

(1) El tráfico en el resto de la red se estima en el 10 por 100 de éste. A partir de 1981 se varia el procedimiento de estimación modificando la distribución por tipos de vehículos y las cargas, en base a los últimos estudios realizados.

(2) Datos provisionales.

FUENTES: Dirección General de Carreteras y elaboración de la SGT del MTTC.

CUADRO Nº 16

TRAFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. AÑOS 1984 A 1988. (En millones de viajeros-km).

CONCEPTOS	1984	1985	1986	1987	1988	VARIACION (en %) 1988/1987
RENFE	15.574	15.979	15.693	15.394	15.716	+2.1
FEVE	418	394	405	241 (1)	239 (1)	-0.6
Cías. Privadas	27	27	22	23.3	23.5	+1.0
Comunidades Autónomas	645	665	656	942 (2)	980 (2)	+4.0
TOTAL	16.664	17.065	16.776	16.600	16.959	+2.2

(1) No incluye a los Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia, transferidos en 1986.

(2) Incluye los Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia.

FUENTES: RENFE, FEVE, CC.AA. de Cataluña y de Valencia, FF.CC. Vascos, Dirección General de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MTTC.

CUADRO Nº 17

TRAFICO DE MERCANCIAS POR FERROCARRIL. AÑOS 1984 A 1988. (En millones de toneladas-km).

CONCEPTOS	1984	1985	1986	1987	1988	VARIACION (en %) 1988/1987
RENFE (1)	11.645	11.653	11.232	11.475	11.716	2.1
FEVE	205	193	215	200	210	5.0
Cías. Privadas	166	167	162	144	147	2.1
Comunidades Autónomas	61	60	60	73	72	-1.4
TOTAL	12.077	12.075	11.729	11.892	12.145	2.1

(1) Incluye el tráfico en servicio interior.

FUENTES: RENFE, FEVE, CC.AA. de Cataluña y de Valencia, FF.CC. Vascos, Dirección General de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MTTC.

CUADRO N° 18

TRANSPORTE DE MERCANCIAS. (Miles de millones de t-km)

	FERROCARRILES (1)						CARRETERAS (2)						VIAS NAVEGABLES (3)						OLEODUCTOS (4)						TOTAL MERCANCIAS (5) = (1) + (2) + (3) + (4)										
	1970	1975	1980	1986	1987	87/86 (%)	1970	1975	1980	1986	1987	87/86 (%)	1970	1975	1980	1986	1987	87/86 (%)	1970	1975	1980	1986	1987	87/86 (%)	1970	1975	1980	1986	1987	87/86 (%)	1970	1975	1980	1986	1987
Alemania Occidental	70.27	54.31	63.77	59.63	57.80	-3	78.00	96.70	124.40	138.50	140.60	+2	48.81	47.57	51.44	52.19	49.72	-5	15.12	17.09	13.70	8.16	8.73	+7	212.70	210.96	252.70	258.47	256.85	-1					
Austria	9.87	9.38	11.00	11.27	11.01	-2	2.86(1)	4.65(1)	7.94(1)	6.30(1)	-	-	1.29	1.41	1.56	1.59	1.63	+2	3.62	5.78	7.06	4.64	4.91	+6	17.65(1)	21.22(1)	27.54(1)	23.81(1)	-	-					
Bélgica	7.88	6.81	8.04	7.44	7.27	-2	13.09	16.52	18.31	23.72	-	-	6.73	5.12	5.85	5.20	5.12	-2	0.27	1.54	1.80	0.93	-	-	27.97	29.99	34.00	37.29	-	-					
Dinamarca	1.85	1.84	1.62	1.80	1.70	-6	7.80	9.50	7.80	8.80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.65	11.34	9.42	10.60	-	-					
España	10.34	11.08	11.30	11.74	11.77	0	51.70	76.50	89.50	114.00	123.00	+8	-	-	-	-	-	-	1.02	2.12	3.01	3.63	3.66	+1	63.06	89.69	103.81	129.37	138.43	+7					
Finlandia	6.27	6.44	8.34	8.15	8.24	+1	12.40	15.50	18.40	22.10	22.20	0	4.40	4.40	5.20	4.50	4.90	+9	-	-	-	-	-	-	23.07	26.34	31.94	34.75	35.34	+2					
Francia	67.58	61.25	66.37	51.69	51.33	-1	66.30	83.40	103.90	93.00	99.90	+7	14.18	11.91	12.15	7.77	7.37	-5	28.18	31.10	34.67	26.98	25.26	-6	176.25	187.65	217.10	179.43	183.86	+2					
Grecia	0.69	0.93	0.81	0.70	0.60	-15	6.96	10.75	-	12.54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.65	11.68	-	13.24	-	-					
Irlanda	0.55	0.56	0.62	0.57	0.56	-2	-	-	5.01	5.09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.64	5.66	-	-	-				
Italia	18.07	14.89	18.38	17.48	18.43	+5	58.70	62.80	119.60	150.65	157.63	+5	0.35	0.22	0.20	0.16	0.20	+23	9.07	11.50	11.94	9.63	9.92	+3	86.19	89.41	150.12	177.91	186.17	+5					
Luxemburgo	0.76	0.66	0.66	0.60	0.59	-2	0.14	0.22	0.28	0.24	-	-	0.30	0.30	0.33	0.29	0.27	-7	-	-	-	-	-	-	1.20	1.18	1.27	1.13	-	-					
Noruega	1.45	1.51	1.66	1.83	1.74	+5	3.19	4.57	5.25	7.04	7.43	+6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.64	6.08	6.91	8.87	9.18	+3					
Holanda	3.71	2.73	3.40	3.05	3.00	-2	12.40	15.44	17.67	19.25	20.23	+5	30.74	29.60	33.48	34.50	33.78	-2	4.08	4.45	5.04	4.26	4.07	-4	56.92	52.23	59.59	61.06	61.07	0					
Portugal	0.78	0.75	1.00	1.33	1.49	+12	-	-	11.80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Reino Unido	24.50	20.94	17.64	16.47	16.40	0	85.00	91.70	89.70	100.90	108.60	+8	2.00	2.20	2.30	2.40	2.50	+4	2.67	5.42	9.43	9.73	9.87	+1	114.17	120.26	119.07	129.50	137.37	+6					
Suecia	17.31	16.06	16.65	18.55	18.41	-1	17.80	20.19	21.36	22.85	22.61	-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35.11	36.25	38.01	41.41	41.02	-1					
Suiza	6.59	5.14	7.39	6.97	6.81	-2	4.16	4.51	6.03	7.50	7.65	+2	0.17	0.13	0.16	0.15	0.14	-7	1.21	1.25	1.11	1.23	+3	12.13	11.04	14.69	15.81	15.83	0						
Turquía	6.09	7.36	5.17	7.40	7.40	0	17.45	29.42	37.61	48.46	53.48	+10	-	-	-	-	-	-	1.34	1.01	13.80	34.14	40.59	+19	24.88	37.79	56.58	90.00	101.47	+13					
Yugoslavia	19.25	21.64	25.02	27.57	26.07	-5	7.95(1)	12.28(1)	19.00(1)	22.34(1)	22.64(1)	+1(1)	4.38	5.46	4.98	4.55	4.18	-8	0	0.11	2.16	3.07	3.26	+6	31.58(1)	39.49(1)	51.15(1)	57.53(1)	56.15(1)	-2(1)					
CEMT	273.80	244.27	268.83	254.24	250.81	-1	438.93	543.21	686.74	785.65	825.03	+5	113.37	108.31	117.64	113.30	109.80	-3	66.58	77.35	103.11	106.36	112.41	+8	890.67	970.89	1 173.89	1 256.94	1 295.20	+3					

CEMT = 19 países.

CEMT = 16 países D, A, B, DK, E, SF, F, I, L, N, NL, UK, S, CH, IR, YU

CEMT = 11 países D, A, B, SF, F, I, L, NL, UK, CH, TR, YU

CEMT = 11 países D, A, B, E, F, I, NL, UK, CH, TR, YU

CEMT = 16 países D, A, B, DK, E, SF, F, I, L, N, NL, UK, S, CH, TR, YU

(*) -0.5% < 0 < +0.5% E = Estimación
FUENTE CEMT Evolution des transports 1970-1987.

(1) Transporte por cuenta ajena únicamente.

(1) Salvo transporte por carretera por cuenta propia

CUADRO N.º 19

TRANSPORTE DE VIAJEROS. (Miles de millones de v.km).

	FERROCARRILES (1)					AUTOBUSES Y AUTOCARES (2)					VEHICULOS PARTICULARES (3)					TRANSPORTE POR CARRETERA TOTAL (4) = (2) + (3)					TOTAL VIAJEROS (5) = (1) + (4)						
	1970	1975	1980	1986	1987	1970	1975	1980	1986	1987	1970	1975	1980	1986	1987	1970	1975	1980	1986	1987	1970	1975	1980	1986	1987		
Alemania Occidental	37,31	36,90	40,50	41,40	43,10	+4	48,73	58,62	65,63	53,08	52,90	0	510,30	510,30	511,30	14	399,35	464,11	535,93	563,38	584,20	+4	436,66	501,01	516,43	604,78	627,30
Austria	6,28	6,47	7,38	7,33	7,36	0	2,97	3,18	3,09	2,82	2,74	+3	51,81	51,81	53,19	+3	46,44	66,72	69,47	64,49	66,04	+2	59,78	52,91	63,77	71,87	73,40
Bélgica	7,57	7,05	6,96	6,07	6,27	+3	4,60	5,70	7,40	9,00	8,70	-3	68,10	68,10	68,10	+5	37,90	43,50	45,70	54,60	56,40	+3	41,25	46,67	50,01	59,30	61,20
Dinamarca	3,35	3,17	4,31	4,70	4,80	+2	20,91	26,89	28,10	31,48	38,00	+13	126,07	126,07	140,00	+11	65,26	126,22	159,00	159,57	178,00	+12	100,25	143,88	173,82	176,00	194,42
España	14,99	17,64	14,83	16,43	16,42	-2	7,00	8,00	8,50	8,70	9,00	+3	40,50	40,50	41,60	+3	30,70	39,20	42,40	49,20	50,60	+3	32,86	42,34	45,62	52,37	53,70
Francia	2,16	3,14	3,22	3,17	3,10	-2	25,20	28,90	38,00	39,80	39,60	-1	517,30	517,30	533,60	+3	329,96	403,70	490,50	557,70	572,20	+3	370,88	454,40	545,16	616,96	633,77
Grecia	1,58	1,55	1,46	1,95	1,97	+1	4,78	4,75	5,62	5,00	4,78	-5	14,37	14,37	15,16	+6	4,78(1)	4,75(1)	5,62(1)	5,00(1)	4,78(1)	-5(1)	6,31(1)	6,30(1)	7,28(1)	6,95(1)	6,75(1)
Irlanda	0,76	0,90	1,03	1,08	1,20	+11	32,00	42,33	57,84	70,53	73,36	+4	394,38	394,38	477,20	+8	243,94	321,59	381,87	464,91	500,56	+8	276,40	357,97	421,46	505,40	541,95
Italia	32,46	36,33	39,59	40,50	41,40	+2	4,16	4,44	4,88	5,15	5,20	+1	37,42	37,42	39,77	+6	22,63	31,66	36,18	42,57	44,97	+6	24,55	33,93	38,93	45,16	47,52
Luxemburgo	1,93	2,27	2,75	2,58	2,55	-1	9,90	10,30	12,70	11,90	11,90	-2	128,20	128,20	141,60	+2	86,00	103,80	124,70	138,20	141,60	+2	90,01	112,50	123,59	147,22	151,00
Noruega	8,01	8,50	8,89	8,92	9,40	+5	4,36	5,15	7,80	8,30	8,30	+3	58,00	58,00	60,00	+3	21,83	34,54	44,80	66,30	66,30	+3	25,39	39,40	54,88	72,70	76,00
Países Bajos	3,55	4,86	6,08	5,80	5,91	+2	53,00	55,00	45,00	41,00	41,00	0	478,00	478,00	451,00	+5	316,05	349,00	406,00	469,00	492,00	+5	346,41	379,26	436,30	499,80	524,20
Reino Unido	30,41	30,26	30,30	30,80	32,20	+5	5,50	6,40	7,30	9,00	9,00	0	75,60	75,60	79,80	+4	60,90	70,50	74,00	84,60	88,00	+4	65,46	76,22	81,00	90,96	94,29
Suecia	4,56	5,62	7,00	6,36	6,29	-1	2,01	2,41	2,73	2,84	3,00	+6	82,47	82,47	83,15	+1	47,31	63,99	75,37	85,31	86,15	+1	60,89	71,17	84,50	94,64	96,93
Sueiza	8,17	7,98	9,18	9,33	10,68	+15	13,43	14,73	16,53	17,84	18,84	+5	243,93	243,93	266,75	+5	187,97	232,01	296,31	374,11	407,81	+5	243,97	307,01	402,01	437,01	447,01
Tuvalu	5,56	4,74	6,01	6,05	6,17	+2	2,73	2,84	3,00	3,00	3,00	+6	82,47	82,47	83,15	+1	47,31	63,99	75,37	85,31	86,15	+1	60,89	71,17	84,50	94,64	96,93
Yugoslavia	10,94	10,28	10,39	12,40	11,83	-5	13,43	14,73	16,53	17,84	18,84	+5	243,93	243,93	266,75	+5	187,97	232,01	296,31	374,11	407,81	+5	243,97	307,01	402,01	437,01	447,01
CEMIT	270,71	279,19	264,79	264,95	270,82	+2	246,53	296,65	338,36	344,89	353,21	+2	561,75	561,75	685,31	+5	541,88	691,09	824,93	984,25	1.040,40	+5	2.049,48	2.494,19	2.907,19	3.267,90	3.409,81

CEMIT = 19 países

CEMIT = 17 países D. A. B. DK. E. SF. F. GR. I. N. NL.

P. UK. S. CH. YU

(1) -0,5% < D < +0,5% E = Estimación.

TOTAL CEMIT (excluyendo Países 1970-1987)

CEMIT = 14 países D. A. B. DK. E. SF. F. I. N. NL. P.

P. UK. S. CH. YU

CEMIT = 17 países D. A. B. DK. E. SF. F. GR. I. N. NL.

P. UK. S. CH. YU

(1) -0,5% < D < +0,5% E = Estimación.

TOTAL CEMIT (excluyendo Países 1970-1987)

CEMIT = 17 países D. A. B. DK. E. SF. F. GR. I. N. NL.

P. UK. S. CH. YU

(1) -0,5% < D < +0,5% E = Estimación.

TOTAL CEMIT (excluyendo Países 1970-1987)

En los cuadros nº 20, 21 y 22, se ofrecen estadísticas bastante generales relativas al tráfico aéreo de mercancías y de pasajeros en España y a nivel mundial. Según parece las personas que viajan por el interior del país utilizan mucho más vuelos regulares que los que viajan al extranjero o vienen del extranjero. De este modo, mientras que en el tráfico interior en 1988 únicamente el 8,57 por ciento son vuelos no regulares, en el tráfico internacional este porcentaje se sitúa nada menos que en un 72,77 por ciento. A esto, cabe añadir el incremento experimentado por los vuelos no regulares durante el periodo sometido a análisis, los que prácticamente se han duplicado. Mientras los vuelos regulares han aumentado bastante menos, concretamente en un 22,50 por ciento.

En el caso del tráfico aéreo de mercancías, tanto el interior como el internacional se realiza a través de vuelos regulares.

Finalmente, comentar en relación con el cuadro nº 23, que los datos del tráfico mundial de viajeros parecen contradecir alguna de las afirmaciones anteriormente realizadas, ya que en este caso, sin duda, predominan los vuelos regulares.

CUADRO Nº20

TRAFICO AEREO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES (ENTRADAS MAS SALIDAS) AÑOS 1980
1984 A 1988. (En miles de pasajeros) (1).

CONCEPTOS	AÑOS					
	1980	1984	1985	1986	1987	1988 (2)
TRAFICO INTERIOR:						
Regular	23.387	21.103	21.278	22.318	23.988	26.447
No regular	1.374	910	1.016	1.100	1.757	2.480
Total	24.761	22.013	22.294	23.418	25.745	28.927
Variación anual (en %)	-6	-6	1	5	10	12
TRAFICO INTERNACIONAL:						
Regular	6.949	7.826	8.444	8.874	9.760	10.716
No regular	13.850	21.317	19.803	23.488	27.518	28.645
Total	20.799	29.143	28.247	32.362	37.248	39.361
Variación anual (en %)	-9	12	-3	15	15	6
TOTAL:						
Regular	30.336	28.929	29.722	31.192	33.748	37.163
No regular	15.224	22.227	20.819	24.588	29.275	31.125
Total	45.560	51.156	50.541	55.780	63.023	68.288
Variación anual (en %)	-8	4	-1	10	13	8

(1) Cada desplazamiento en tráfico interior origina dos movimientos: una entrada más una salida. Cada desplazamiento en la red internacional origina un movimiento.

(2) Las cifras del año 1988 son de avance. Los años anteriores son cifras del Anuario.

FUENTE: Dirección General de Aviación Civil

CUADRO No 21
 TRAFICO AEREO DE MERCANCIAS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES
 *(entradas mas salidas). años 1980,1984 a 1988. En toneladas.

CONCEPTO	1980	1984	1985	1986	1987	1988
TRAFICO INTERIOR						
-regular	-	-	-	-	175454,7	179744,1
-no regular	-	-	-	-	4482,7	10391,4
-total	250000,0	209000,0	203000,0	201000,0	179937,4	190135,5
-variación anual %	-3,0	-1,0	-2,9	-1,0	-11,8	6,7
TRAFICO INTERNACIONAL						
-regular	-	-	-	-	147917,4	160238,9
-no regular	-	-	-	-	20181,1	23050,4
-total	121000,0	151000,0	159000,0	163000,0	168108,5	183289,4
-variación anual %	-3,0	9,0	3,5	2,5	2,95	9,03
TOTAL						
-regular	-	-	-	-	323372,2	339983,0
-no regular	-	-	-	-	24637,8	33441,8
-total	371000,0	360000,0	362000,0	364000,0	348010,0	373424,8
-variación anual %	-3,0	3,0	0,6	0,6	-4,5	7,29

Fuente: Organismo Autónomo. "Aeropuertos nacionales".

CUADRO Nº 22

TOTAL MUNDIAL DEL TRAFICO DE PAGO INTERNACIONAL E INTERIOR. (Servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI). AÑOS 1979 A 1988.

AÑOS	VIAJEROS		VIAJEROS-KM		TONELADAS DE CARGA		TONELADAS-KM DE CARGA AFECTUADAS		TONELADAS-KM DE CORREO EFECTUADAS		TOTAL DE TONELADAS-KM EFECTUADAS	
	Millones	Aumento anual (%)	Millones	Aumento anual (%)	Millones	Aumento anual (%)	Millones	Aumento anual (%)	Millones	Aumento anual (%)	Millones	Aumento anual (%)
1979	754	11.1	1.060.000	13,2	11,0	3,5	28.010	8,0	3.420	4,9	126.660	11,7
1980	748	-0,8	1.089.000	2,7	11,1	0,8	29.380	4,9	3.680	7,5	130.980	3,2
1981	752	0,5	1.119.000	2,7	10,9	-1,6	30.880	5,1	3.800	3,1	135.490	3,4
1982	766	1,8	1.142.000	2,1	11,6	6,0	31.540	2,1	3.870	2,1	138.460	2,2
1983	798	4,2	1.190.000	4,2	12,3	6,0	35.110	11,3	4.000	3,3	146.390	5,7
1984	847	6,2	1.277.000	7,4	13,4	9,1	39.640	12,9	4.300	7,5	159.090	6,7
1985	898	6,0	1.366.000	6,9	13,7	2,5	39.810	0,4	4.390	2,1	167.530	5,3
1986	956	6,5	1.451.000	6,2	14,7	7,0	43.170	8,4	4.530	3,2	178.640	6,6
1987	1.025	7,0	1.557.000	9,4	16,0	8,8	48.280	11,8	4.760	3,1	195.150	9,8
1988	1.072	4,6	1.696.000	6,9	17,4	8,8	53.600	11,0	4.780	2,4	211.150	7,6

FUENTE: Las tablas 231 a 2316 OACI

CUADRO Nº 23

TRAFICO MUNDIAL INTERNACIONAL NO REGULAR ESTIMADO DE VIAJEROS DE PAGO. AÑOS 1984 A 1988.

CATEGORIA DE TRAFICO	MILLONES DE VIAJEROS-KM EFECTUADOS					PORCENTAJE ANUAL DE VARIACION		
	1984	1985	1986	1987	1988 (Prel.)	1985/84	1986/85	1987/86
Tráfico no regular (1)	115.600	121.700	133.500	161.700	171.400	5,1	9,7	21,1
Transportistas regulares	40.600	49.000	69.600	80.000	83.700	20,7	42,0	14,9
Porcentaje	35	40	52	49	49			
Transportistas no regulares	75.200	72.700	63.900	81.700	87.700	-3,3	-12,1	27,9
Porcentaje	65	60	48	51	51			
Tráfico regular	555.300	589.300	602.400	686.100	755.900	6,1	2,2	13,9
Tráfico total	671.100	711.000	735.900	847.800	927.300	5,9	3,5	15,2
Tráfico no regular como porcentaje del total	17,3	17,1	18,1	19,1	18,5			

(1) Incluye la URSS a partir de 1985.

En relación con el tráfico marítimo quisieramos destacar fundamentalmente dos hechos:

Por un lado, recordar que este medio de transporte se utiliza básicamente en el tráfico de mercancías.

Y por otro lado, que el producto para el que más se utiliza este medio de transporte es el petróleo y sus derivados. Esto es así tanto en España como a nivel mundial.

CUADRO Nº 24
TRAFICO PORTUARIO DE MERCANCIAS Y PASAJEROS.

TRAFICO PORTUARIO. AÑOS 1980 Y 1984 A 1988.

CONCEPTO	1980	1984	1985	1986	1987	1988
TRAFICO DE PASAJEROS (en millones) (2):						
Cabotaje	21,1	9,9	9,6	10,2	10,8	11,4
Exterior	2,3	3,6	3,4	1,1	1,2	1,2
Total	23,4	13,5	13,0	11,3	12,0	12,7
Según tipos de productos:						
Petróleo crudo	55	46	49	51	50	48
Fuel	20	19	17	18	17	16
Cementos y clinker	13	14	12	12	12	9
Gasóleo	15	14	13	14	14	13
Mineral de hierro	15	13	13	12	11	10
Gasolina	8	10	10	13	12	13
Carbón	9	11	12	13	13	12
Productos siderúrgicos	7	10	11	9	8	6
Cereales y harinas	13	8	6	5	4	7
Otros productos	63	67	80	77	87	80

(1) Excluido el tráfico de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (CAGP)

(2) Excluido el tránsito y el tráfico de baha

(3) Cantidad no nula, pero inferior a 500 000 t.

(4) Incluye avituallamiento, pesca y tráfico local

FUENTES: Dirección General de Puertos y Costas y elaboración de la SGT del MTTC

CUADRO Nº 25
TRAFICO MARMIMO MUNDIAL. AÑOS 1977 a 1988

1) EN MILLONES DE TONELADAS

AÑOS	TOTAL TRAFICO ESTIMADO	PETROLEO	PRODUCTOS PETROLIFEROS	MINERAL DE HIERRO	CARBON	GRANO	OTROS ESTIMADO
1977	3.399	1.451	273	276	132	147	1.120
1978	3.466	1.432	270	278	127	169	1.190
1979	3.714	1.497	279	327	159	182	1.270
1980	3.606	1.320	276	314	188	198	1.310
1981	3.461	1.170	267	303	210	206	1.305
1982	3.199	993	285	273	208	200	1.240
1983	3.090	930	282	257	197	199	1.225
1984	3.292	930	297	306	232	207	1.320
1985	3.293	871	288	321	272	181	1.360
1986	3.385	958	305	311	276	165	1.370
1987	3.457	970	309	309	283	186	1.350
1988	3.666	1.050	315	345	298	188	1.470

II.C. El transporte público.

Los datos que ofrecemos a continuación pretenden, si bien con limitaciones, constituir una aproximación a la importancia relativa que tiene el transporte público como parte del sistema de transportes en España. Estos datos únicamente se refieren a dos de las tres ramas del transporte aquí analizadas: el transporte terrestre y aéreo de mercancías y pasajeros.

Comenzando por los datos que se ofrecen en el cuadro nº 26, todos ellos parecen apuntar en la misma dirección. Es muy superior el parque de autocares y la capacidad de dicho parque para el transporte de viajeros cuando nos referimos al transporte público que cuando nos referimos al transporte privado. Baste decir en este sentido que el número de autocares públicos en 1988 era de 27.306 unidades, mientras que el destinado al transporte privado tan sólo ascendía a 1.344 unidades. El número de plazas de dichos autocares era muy superior en el caso del público (más de treinta veces más elevado) que en el privado, (concretamente, de 1.350.069 frente 46.249 en 1988).

Refiriéndonos al transporte terrestre de mercancías, transporte por carretera concretamente, las circunstancias son algo distintas. Así el parque de vehículos de mercancías es tres veces superior en el caso del transporte privado que en el público. (En concreto en 1988 existían 792.538 vehículos destinados al transporte privado frente a 244.803 públicos.) no obstante, y refiriéndonos concretamente a los datos contemplados en el cuadro nº 27, la capacidad de dichos vehículos, en general, es muy superior en el transporte público que en el privado. Resulta que la gran mayoría de los vehículos de mercancías con que cuenta el transporte privado son de pequeño tonelaje ocurriendo justamente lo contrario en el caso del transporte público. De este modo resulta que la carga transportada por vehículos de mercancías de carácter público es casi el doble que en el caso del privado, (2.074,6 toneladas frente a 1.402,2 toneladas en 1988).

En definitiva estos datos apuntan a un mayor protagonismo tanto en el transporte por carretera de mercancías como de viajeros del transporte público frente al privado.

CUADRO No 26
 PARQUE DE AUTOCARES. DISTINCION ENTRE TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO

TIPO DE SERVICIO	No DE PLAZAS	No DE AUTOCARES			
		1985	1986	1987	1988
Transporte público	hasta 30	3351,0	3344,0	3335,0	3341,0
	de 31 a 50	8496,0	8239,0	7788,0	7407,0
	de 51 a más	14101,0	15081,0	16004,0	16558,0
Total		25948,0	26664,0	27127,0	27306,0
Transporte privado	hasta 30	751,0	625,0	758,0	740,0
	de 31 a 50	423,0	394,0	413,0	385,0
	de 51 a más	217,0	203,0	213,0	219,0
Total*		1391,0	1322,0	1384,0	1344,0
		No DE PLAZAS			
TIPO DE SERVICIO	No DE PLAZAS	1985	1986	1987	1988
Transporte público	hasta 30	76324,0	75367,0	73321,0	72533,0
	de 31 a 50	367546,0	356801,0	336521,0	320142,0
	de 51 a más	818483,0	873552,0	925850,0	957494,0
Total		1262353,0	1305720,0	1335992,0	1350069,0
Transporte privado	hasta 30	16598,0	15864,0	16434,0	
	de 31 a 50	17403,0	16196,0	16977,0	
	de 51 a más	13226,0	12235,0	12838,0	
Total		47227,0	44298,0	46249,0	

fuentes: Dirección General de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MTTC

CUADRO No 27
PARQUE DE VEHICULOS DE MERCANCIAS

TIPO DE SERVICIO	1985	1986	1987	1988	1988/1985
transporte público					
hasta 3,5 t	115510,0	112692,0	120153,0	126712,0	0,10
de 3,6 a 6,9 t	15510,0	14350,0	13762,0	12962,0	(0,16)
de 7 a 11,9 t	36266,0	35254,0	34851,0	34248,0	(0,06)
de 12 a 19,9 t	25962,0	25273,0	25117,0	24516,0	(0,06)
de 20 y mas t	46890,0	50396,0	52738,0	46365,0	(0,01)
TOTAL.	240024,0	237965,0	246621,0	244803,0	0,02
transporte privado					
hasta 3,5 t	476632,0	527731,0	638451,0	707480,0	0,48
de 3,6 a 6,9 t	30593,0	31630,0	34884,0	36122,0	0,18
de 7 a 11,9 t	24801,0	26045,0	29376,0	30902,0	0,25
de 12 a 19,9 t	10914,0	11399,0	12971,0	13526,0	0,24
de 20 y mas t	5951,0	6679,0	7716,0	4509,0	(0,24)
TOTAL.	548891,0	604484,0	723398,0	792538,0	0,44

CARGA TRANSPORTADA POR EL TOTAL DE VEHICULOS
DE MERCANCIAS

TIPO DE SERVICIO	1985	1986	1987	1988	1988/1985
transporte público					
hasta 3,5 t	154,4	153,0	165,0	177,0	0,15
de 3,6 a 6,9 t	79,7	74,6	71,6	67,5	(0,15)
de 7 a 11,9 t	355,3	345,7	341,8	335,7	(0,06)
de 12 a 19,9 t	370,4	360,5	357,8	348,7	(0,06)
de 20 y mas t	1144,6	1233,9	1298,6	1145,7	0,00
TOTAL.	2104,7	2167,6	2234,0	2074,6	(0,01)
transporte privado					
hasta 3,5 t	449,6	490,8	583,7	640,0	0,42
de 3,6 a 6,9 t	153,3	152,2	174,3	180,5	0,18
de 7 a 11,9 t	229,4	240,9	272,0	286,3	0,25
de 12 a 19,9 t	152,1	159,1	181,0	188,1	0,24
de 20 y mas t	142,9	160,8	186,5	107,3	(0,25)
TOTAL.	1127,4	1209,8	1397,5	1402,2	0,24

fuentes: Dirección General de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MPTC

Refiriéndonos en concreto al transporte ferroviario de viajeros y mercancías los datos no dejan lugar a dudas: el transporte público prácticamente monopoliza todo este tipo de tránsito como ponen de manifiesto los cuadros nº 28 y 29. Las compañías privadas tan sólo transportan 23,5 millones de viajeros-km. en 1988 de los 16959 millones de viajeros-km. que utilizan este medio de transporte en total. Por lo que se refiere a las mercancías las compañías privadas tan sólo se encargan de 147 millones de toneladas-km. de las 12.145 que se transportan en total.

CUADRO Nº 28

TRAFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. AÑOS 1984 A 1988. (En millones de viajeros-km).

CONCEPTOS	1984	1985	1986	1987	1988	VARIACION (en %) 1988/1987
RENFE	15.574	15.979	15.693	15.394	15.716	+2.1
FEVE	418	394	405	241 (1)	239 (1)	-0.8
Cías. Privadas	27	27	22	23.3	23.5	+1.0
Comunidades Autónomas	645	665	656	942 (2)	980 (2)	+4.0
TOTAL	16.664	17.065	16.776	16.600	16.959	+2.2

CUADRO Nº 29

TRAFICO DE MERCANCIAS POR FERROCARRIL. AÑOS 1984 A 1988. (En millones de toneladas-km).

CONCEPTOS	1984	1985	1986	1987	1988	VARIACION (en %) 1988/1987
RENFE (1)	11.645	11.653	11.292	11.475	11.716	2.1
FEVE	205	193	215	200	210	5.0
Cías. Privadas	166	169	162	144	147	2.1
Comunidades Autónomas	61	60	60	73	72	-1.4
TOTAL	12.077	12.075	11.729	11.892	12.145	2.1

1) Incluye el tráfico en servicio interior

FUENTES: RENFE, FEVE, CCAA de Cataluña y de Valencia, FFCC vascos, Dirección General de Transportes Terrestres y elaboración de la SGT del MTTC

En relación con el transporte aéreo se ha creído conveniente incluir los principales indicadores de la actividad de las empresas públicas que operan en el sector con el objetivo de dilucidar, en la medida de lo posible, que importancia tiene el transporte público en esta rama concreta del transporte. En este sentido quisieramos destacar los datos siguientes: en 1988, Iberia traslada 14.487.000 de pasajeros de los 68.286.000 que se transportan en total, esto es, el 21,21 por ciento. Aviaco, por su parte, transporta 4.682.000 pasajeros de los 68.286.000 que decíamos que se transportaban en total. En consecuencia, entre Iberia y Aviaco trasladan el 28,07 por ciento de los viajeros que utilizan este medio de transporte en España.

Por lo que se refiere al transporte de mercancías Iberia transporta 185.389 toneladas en 1988, mientras que Aviaco traslada 25.400 toneladas. El total de mercancías transportadas por este medio ascendió, en 1988, a 373.424,8 toneladas. Esto es, las empresas públicas del transporte aéreo se encargaron en 1988 del 56,44 por ciento del tráfico de mercancías que utilizó el medio aéreo.

CUADRO Nº30

	1980	1984	1985	1986	1987	1988
VIAJEROS:						
TOTAL:						
Regular	30.336	28.929	29.722	31.192	33.748	37.163
No regular	15.224	22.227	20.819	24.568	29.275	31.125
Total	45.560	51.156	50.541	55.760	63.023	68.286
Variación anual (en %)	-6	4	-1	10	13	8
MERCANCIAS						
TOTAL				1987	1988	
Regular				323.372,2	339.983,0	
No regular				24.637,8	33.441,8	
Total				348.046,0	373.424,8	
Variación anual (en %)				-4,50	7,29	

FUENTE: Organismo Autónomo «Aeropuertos Nacionales»

CUADRO No 31

INDICADORES DE ACTIVIDAD DE LAS EMPRESAS PUBLICAS DE TRANSPORTE AEREO. IBERIA

AEROPUERTO	1985	1986	1987	1988
Pasajeros transportados (miles)	13150,0	13645,0	14127,0	14487,0
Asientos-km producidos (millones)	27079,0	27780,0	27652,0	29050,0
Pasajeros-km transportados (millones)	17935,0	18635,0	19502,0	20586,0
Carga t	195893,0	193547,0	177342,0	185389,0
Carga t-km (miles)	523148,0	535280,0	527396,0	597108,0
Personal fijo medio	22600,0	22057,0	21950,0	22054,0
Ventas totales/empleo total (millones ptas./empleado)	11,1	11,1	11,5	12,2
VAB/empleo total (millones ptas./empleado)(*)	4,5	4,9	5,8	6,1

(*) VAB: Valor Añadido Bruto

Fuente: IBERIA

CUADRO No 32

INDICADORES DE ACTIVIDAD DE LAS EMPRESAS PUBLICAS DE TRANSPORTE AEREO. AVIACO

AEROPUERTO	1985	1986	1987	1988
Pasajeros transportados (miles)	4018,0	4118,0	4123,0	4682,0
Asientos-km producidos (millones)	5725,0	5499,0	3535,0	2855,0
Pasajeros-km transportados (millones)	4544,0	4421,0	2729,0	2119,0
Carga t	32004,0	18174,0	22544,0	25400,0
Carga t-km (miles)	27400,0	--	--	--
Personal fijo medio	1601,0	1506,0	1492,0	1503,0
Ventas totales/empleo total (millones ptas./empleado)	17,5	21,7	19,2	21,1
VAB/empleo total (millones ptas./empleado)(*)	6,8	7,8	8,0	9,5

(*) VAB: Valor Añadido Bruto

Fuente: AVIACO

III.- GASTO PUBLICO EN TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA.

A) Algunas consideraciones metodológicas.

Para comprender bien el análisis que realizamos en este trabajo, es preciso que nos refiramos a las características de las fuentes que vamos a utilizar. Estas fuentes son fundamentalmente tres: Las Cuentas de las Administraciones Públicas de la Contabilidad Nacional (C.N.E.), liquidaciones provisionales de la Intervención General de la Administración del Estado (I.G.A.E.) y Presupuestos Generales del Estado (P.G.E.).

Los datos que ofrecemos según la Contabilidad Nacional siguen una serie desde 1973 hasta 1985. El principal inconveniente con que hemos tropezado en relación a estos datos es la diferente estructura que sigue la desagregación de la función transportes a partir del año 1983. Por este motivo la serie que ofrecemos del gasto público en transportes se subdivide en dos periodos. Asimismo conviene aclarar que las cifras contempladas se corresponden con las obligaciones reconocidas por el Estado y Organismos Autónomos a 31 de diciembre de cada uno de los años correspondientes.

La información obtenida del IGAE representa las cifras ejecutadas por el Estado en gastos en transportes e infraestructuras del transporte. En este sentido se intenta ofrecer, siempre que ha sido posible, los datos relativos a los pagos ordenados y obligaciones reconocidas. Se debe incidir en una advertencia ya mencionada anteriormente. Los datos se han recogido de las liquidaciones provisionales del IGAE ya que son las únicas que suministran el desglose por programas deseado.

Los datos que se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado siguen una serie desde 1985 hasta 1990. Estas cifras se corresponden con los créditos iniciales presupuestados cada año y el motivo de ofrecer la serie desde 1985 es el interés en seguir la clasificación por programas que disponemos desde entonces.

La validez de los resultados de este trabajo está condicionada, como es lógico, por la calidad de los datos utilizados y concretamente por la veracidad con que éstos reflejan la realidad económica que los genera.

B) Gasto público en transportes e infraestructuras.

B.1. El gasto público en transportes e infraestructuras en los Presupuestos Generales del Estado.

En la serie analizada se ofrece la evolución de seis años desde 1985 a 1990.

El cuadro nº 34 refleja el volumen de gasto público en los diferentes programas del subsector transportes e infraestructuras del transporte. Del conjunto de acciones que se contemplan en

los PGE para el subsector, el esfuerzo inversor más importante se realiza en el transporte ferroviario y por carretera para paliar, en algunos casos, nuestro déficit de infraestructura y modernizar estos sistemas de transportes.

EL gasto total en transportes se ha incrementado durante el periodo en un 104,2 por ciento. Siendo el programa que en mayor medida ha aumentado, la creación de infraestructuras de carreteras en un 653,6 por ciento.

Debemos hacer notar que el mayor volumen de gasto se dirige en su gran mayoría al subsector transportes terrestres, financiando principalmente:

a) La creación de nueva infraestructura tanto en el transporte ferroviario como por carretera.

b) Las subvenciones al transporte ferroviario (RENFE y FEVE) para cubrir déficit de explotación.

c) Y en el año 1988 aparece la partida de cobertura del seguro de cambio de autopistas, esto es, el Estado, para fomentar su construcción en los años setenta, se hizo cargo de las diferencias de cambios que se produjeron en los créditos del exterior necesarios para su financiación.

A los transportes terrestres, les sigue en orden de importancia el transporte aéreo cuyo volumen de gasto se destina principalmente:

a) Explotación de aeropuertos.

b) Explotación del sistema de circulación aérea.

c) Infraestructuras de aeropuertos.

d) Subvenciones.

Finalmente los transportes marítimos arrojan un gasto total de 71.140 millones de pesetas destinados a:

a) Infraestructuras y explotación portuaria.

b) Señalización marítima.

c) Subvenciones.

d) Seguridad y vigilancia costera.

El cuadro nº 35, representa la participación relativa de los diferentes programas en el gasto público en transportes y el gasto público total presupuestado cada año.

La participación del gasto en transporte con respecto al gasto público disminuye en un 1,10 por ciento, reflejándose esta tendencia en nueve de los quince programas del subsector. En cuanto a la participación de cada uno de los programas en el total gastado en transportes la disminución se observa para once de los quince programas, siguiendo la misma tendencia que la comparación anterior.

La partida que aumenta notablemente en participación es la

de infraestructuras de carreteras seguida de la señalización marítima e infraestructuras de aeropuertos. Por el contrario los programas que más disminuyen el gasto son la cobertura del seguro de cambio de autopistas, subvenciones al transporte ferroviario y aéreo. Estas situaciones coinciden tanto si la comparación es respecto al gasto en transporte como al gasto público total.

B.2. El gasto público en transporte e infraestructuras según la Contabilidad Nacional.

Si analizamos en segundo lugar los datos que arroja la Contabilidad Nacional. Se observa que una de las funciones de mayor volumen de gasto es la de servicios económicos que en el año 1975 se configura como la función principal, participando en un 25,9 por ciento del total del gasto público. Esta situación es la misma si se observan los datos desglosados para los dos sectores que integran la Contabilidad Nacional, el Estado en 1975 destina el 25,3 por ciento, mientras que los Organismos Autónomos el 32,9 por ciento. Sin embargo esta tendencia no se mantiene a lo largo de toda la serie, pues es a partir de 1983 cuando la función pasa a ser la segunda en orden de importancia detrás de Pensiones, Seguridad Social y Servicios de Asistencia Social y disminuyendo su importancia respecto al año 1975 en 8,3 puntos en términos relativos. En el desglose por sectores también se observa una disminución de la participación relativa de esta función.

Dentro de las funciones económicas básicas se encuentra el transporte y sus infraestructuras que pasan a continuación a ser objeto de análisis.

La serie que se ofrece ha sido estudiada en dos periodos, uno desde 1975 a 1983 y el otro desde 1984 a 1985, debido a que la clasificación de los programas del sector transportes cambia a partir de 1983, produciéndose un mayor desglose.

Para el periodo 1975-1983, el Estado gasta una media de 7,5 por ciento del gasto público total en transportes. Los programas que mayor gasto generan son las carreteras y ferrocarriles, incrementando la cifra en el periodo estudiado en un 270,1 por ciento y 1.350,5 por ciento respectivamente. Es únicamente la partida de investigación la que disminuye en un 67 por ciento.

En este periodo el volumen de gastos en transportes se ha incrementado en un 514,7 por ciento. (véase cuadro nº 39)

Los Organismos Autónomos incrementan su porcentaje aún más en un 637,8 por ciento. El programa de investigación en este sector refleja un sentido contrario al del Estado incrementándose nada menos que en un 621,3 por ciento, lo que hace pensar que esta función está asignada fundamentalmente a los Organismos Autónomos con un volumen de gasto muy superior del que destina el Estado. Sin embargo, otras partidas como puertos y transportes marítimos carecen de importancia, así como el caso de los aeropuertos y transportes aéreos a los cuales no se destina gasto alguno. (cuadro nº 40)

El cuadro global nº 41, refleja un incremento de todos los gastos en programas, configurándose los ferrocarriles como el principal, hecho lógico, por otra parte, que ya se ha puesto de manifiesto en los cuadros nº 39 y 40.

Periodo 1984-1985. Durante 1984, el gasto en transportes sigue aumentando, pero es en 1985 donde desciende considerablemente incluso por debajo del nivel alcanzado en 1982. En este periodo el Estado disminuye en un 35,4 por ciento su gasto, aunque los Organismos Autónomos lo incrementan, pero hay que hacer notar que éstos durante el año 1984 reducen el gasto con respecto a 1983 en 3.344 millones de pesetas.

La partida que mayor reducción ha experimentado ha sido el gasto en carretera con un dato del 92,0 por ciento, que representa un menor gastos de 158.636 millones de pesetas. Por el contrario el mayor gasto se encuentra en el programa de ferrocarriles aunque se reduce también para 1985 en un 0,3 por ciento con respecto al año anterior. (cuadro nº 42)

El cuadro nº 43, refleja el gasto público en transportes e infraestructuras respecto del total de gasto para todo el periodo analizado (1975-1985) por el Estado y Organismos Autónomos. El Estado se configura como el principal agente, siendo escasa la participación de los Organismos Autónomos. Sin embargo, se produce un descenso de participación en los dos sectores que representa un 30,7 por ciento menos de gasto en el año 1985 respecto a 1975.

B.3. El gasto público en transportes e infraestructuras en la Intervencion General de la Administración del Estado.

Los cuadros que ofrecemos a continuación continen los datos que suministra el IGAE en relación con la liquidación de los Presupuestos. En todo caso, hemos regido tanto las obligaciones reconocidas como los pagos ordenados por tener una idea más precisa de la marcha de la ejecución de los presupuesto. Obviamente, también recogemos las cifras relativas a los créditos totales presupuestados. La información se ofrece atendiendo a las distintas secciones, es decir, siguiendo la clasificación orgánica del gasto público, si bien, posteriormente ofrecemos el desglose por programas correspondientes.

Comenzando con el estudio de los datos contenidas en el cuadro nº 44, es obvio y lógico que sea el Ministerio de Transportes el que realice la mayor cifra de gastos en transportes, con un nivel de ejecución bastante aceptable atendiendo a los pagos ordenados en los ejercicios 1984 y 1985, no tan aceptables sin embargo, para 1986, último año del que se dispone de datos para los pagos ordenados.

El cuadro nº 45, refleja los créditos totales de que dispone el Ministerio para llevar a cabo distintos programas, aquí aparecen recogidos, únicamente los que afectan al transporte e

infraestructuras del transportes. Nuevamente esto datos ponen de manifiesto que el mayor porcentaje de gasto va destinado al transporte ferroviario, en concreto, a infraestructuras del transporte ferroviario, el cual, además se ha incrementado durante el periodo comprendido entre 1984 y 1989 en un 58,8 por ciento. No son estos sin embargo, los gastos que más se han incrementado ya que estos se corresponden con el programa de ordenación del sistema de circulación aérea.

Por su parte, la ejecución de estos créditos totales es significativamente mejor si tomamos como referencia las obligaciones reconocidas en lugar de los pagos ordenados, ya que con respecto a estos últimos, para 1986 alcanza un nivel realmente bajo, entorno al 85 por ciento.

El Ministerio de Obras Públicas es el encargado de la creación y conservación de las infraestructuras de carreteras y puertos. Impresiona en este sentido, aunque ya fue un hecho puerto de manifiesto en relación a las cifras presupuestadas, el incremento registrado en los créditos totales destinados a la creación de infraestructura de carreteras, que aumentan nada menos que un 545,2 por ciento en el periodo analizado. Tampoco es despreciable el aumento registrado en los gastos en infraestructura y explotación portuaria, con un 71,9 por ciento.

La ejecución en líneas generales transcurre como en el Ministerio de Transportes, por lo que tomando como referencia los pagos ordenados, esta deja bastante que desear.

En el cuadro nº 45, también se recogen los datos relativos a cifras de gasto en infraestructuras y transportes por otras secciones, siendo esta cifras mucho menos relevantes.

Finalmente los cuadros nº 46 y 47 nos permiten conocer la importancia relativa de los créditos totales contemplados en relación con las infraestructuras y el transporte respecto a las cifras globales, y la importancia relativa de las obligaciones reconocidas, en este sentido, también respecto a las globales. Destacan los años 1985 ,1988 y 1989 donde esta importancia relativa tanto en un caso como en otro se situa entorno al 5,9 por ciento.

Resumiendo, los datos suministrados por el IGAE corroboran gran parte de las afirmaciones realizadas respecto de los gastos presupuestados, poniendo de nuevo de manifiesto la importancia de los gastos públicos en ferrocarriles y carreteras, hecho lógico por otra parte, como ya hemos puesto de manifiesto. Asimismo estos datos nos permiten denunciar lo deficiente que resulta la ejecución de los créditos totales sobre todo cuando se toma como referencia los pagos ordenados.

CUADRO No 34

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(clasificación por programas)

PROGRAMAS	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990/1985
direccion y servicios generales generales del transporte.	5166,0	5088,0	6531,0	6293,0	9387,0	9295,0	79,9%
Infraestructuras del transporte ferroviario.	89519,0	86414,0	85809,0	107427,0	128675,0	144162,0	61,0%
Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario	168440,0	151093,0	161462,0	162979,0	211070,0	225828,0	34,1%
Ordenación e inspección del transporte terrestre	719,0	1132,0	1204,0	765,0	874,0	813,0	13,1%
Creación de infraestructuras de carreteras	40268,0	31911,0	77071,0	90750,0	252088,0	303461,0	653,6%
Conservación y explotación carreteras	37524,0	30904,0	38954,0	42649,0	50543,0	54880,0	46,3%
Cobertura del seguro de cambio de autopistas	-	-	-	36106,0	19945,0	13894,0	-61,5%
Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera	1412,0	1298,0	1710,0	2574,0	2987,0	4354,0	208,4%
Infraestructuras y explotación portuaria	31816,0	33143,0	37383,0	48507,0	43619,0	46597,0	46,5%
Actuación en la costa y señalización marítima	4536,0	6400,0	7319,0	7855,0	8435,0	11689,0	157,7%
Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	11453,0	10456,0	10827,0	9326,0	8991,0	8500,0	-25,8%
Infraestructuras de aeropuertos	8544,0	8245,0	8742,0	8902,0	11966,0	21649,0	153,4%
Explotación del sistema de circulación aérea	15994,0	17787,0	18256,0	19232,0	22577,0	27047,0	69,1%
Explotación de aeropuertos	24417,0	24459,0	25554,0	24158,0	27314,0	27539,0	12,8%
Subvenciones y apoyo al transporte aéreo	3553,0	3552,0	3552,0	3552,0	4125,0	5625,0	58,2%
TOTAL	443361,0	411882,0	484374,0	571076,0	802596,0	905333,0	104,2

Fuente: Presupuestos Generales del Estado. Estructura funcional y por Programas. Elaboración propia.

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990/1985
GASTO PUBLICO PRESUPUESTADO (mill.ptas.)	6113500,0	7217300,0	8026200,0	8939200,0	10644500,0	12629500,0	106.

CUADRO No 35

PARTICIPACION RELATIVA DE LOS DISTINTOS PROGRAMAS EN EL TOTAL DEL GASTO PUBLICO
EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES(GT) Y EN EL GASTO PUBLICO TOTAL PRESUPUESTADO(GP)

PROGRAMAS	1985		1986		1987		1988		1989		1990		1990/1985	
	%GP	%GT	%GP	%GT	%GP	%GT	%GP	%GT	%GP	%GT	%GP	%GT	%GP	%GT
Dirección y servicios generales generales del transporte.	0,08X	1,17X	0,07X	1,24X	0,08X	1,35X	0,07X	1,10X	0,09X	1,17X	0,07X	1,03X	-12,90X	-11,89X
Infraestructuras del transporte ferroviario.	1,46X	20,19X	1,20X	20,98X	1,07X	17,72X	1,20X	18,81X	1,21X	16,03X	1,14X	15,92X	-22,05X	-21,13X
Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario.	2,76X	37,99X	2,09X	36,68X	2,01X	33,33X	1,82X	28,54X	1,98X	26,30X	1,79X	24,94X	-35,10X	-34,34X
Ordenación e inspección del transporte terrestre.	0,01X	0,16X	0,02X	0,27X	0,02X	0,25X	0,01X	0,13X	0,01X	0,11X	0,01X	0,09X	-45,26X	-44,63X
Creación de infraestructuras de carreteras.	0,66X	9,08X	0,44X	7,75X	0,96X	15,91X	1,02X	15,89X	2,37X	31,41X	2,40X	33,52X	264,79X	269,06X
Conservación y explotación carreteras.	0,61X	8,46X	0,43X	7,50X	0,49X	8,04X	0,48X	7,47X	0,47X	6,30X	0,43X	6,06X	-29,20X	-28,38X
Cobertura del seguro de cambio de autopistas.	--	--	--	--	--	--	0,40X	6,32X	0,19X	2,49X	0,11X	1,53X	--	--
Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera.	0,02X	0,32X	0,02X	0,32X	0,02X	0,35X	0,03X	0,45X	0,03X	0,37X	0,03X	0,48X	49,26X	51,01X
Infraestructuras y explotación portuaria.	0,52X	7,18X	0,46X	8,05X	0,47X	7,72X	0,54X	8,49X	0,41X	5,43X	0,37X	5,15X	-29,10X	-28,28X
Actuación en la costa y señalización marítima.	0,07X	1,02X	0,09X	1,55X	0,09X	1,51X	0,09X	1,38X	0,08X	1,05X	0,09X	1,29X	24,74X	26,20X
Subvenciones y apoyo al transporte marítimo.	0,19X	2,58X	0,14X	2,54X	0,13X	2,24X	0,10X	1,63X	0,08X	1,12X	0,07X	0,94X	-64,07X	-63,65X
Infraestructuras de aeropuertos.	0,14X	1,93X	0,11X	2,00X	0,11X	1,80X	0,10X	1,56X	0,11X	1,49X	0,17X	2,39X	22,65X	24,09X
Explotación del sistema de circulación aérea.	0,26X	3,61X	0,25X	4,32X	0,23X	3,77X	0,22X	3,37X	0,21X	2,81X	0,21X	2,99X	-18,14X	-17,18X
Explotación de aeropuertos.	0,40X	5,51X	0,34X	5,94X	0,32X	5,28X	0,27X	4,23X	0,26X	3,40X	0,22X	3,04X	-45,40X	-44,77X
Subvenciones y apoyo al transporte aéreo.	0,06X	0,80X	0,05X	0,86X	0,04X	0,73X	0,04X	0,62X	0,04X	0,51X	0,04X	0,62X	-23,36X	-22,47X
TOTAL	7,25X	100,00X	5,71X	100,00X	6,03X	100,00X	6,39X	100,00X	7,54X	100,00X	7,17X	100,00X	--	--

Fuente: Presupuestos Generales del Estado. Estructura funcional y por Programas. Elaboración propia.

CUADRO No 36

CLASIFICACION FUNCIONAL DEL GASTO PUBLICO
(ESTADO Y ORGANISMOS AUTONOMOS)
(millones de pesetas)

FUNCIÓNES	1975	1977	1980	1982	1983	1984	1985
1. Servicios generales	92711,1	143620,8	288398,7	428877,0	490057,0	672715,0	808488,0
2. Defensa	108179,7	155950,0	296043,9	422719,0	502420,0	860766,0	921727,0
3. Educación	139214,7	265988,2	501241,8	621292,0	628479,0	639289,0	657697,0
4. Sanidad	16156,6	22743,5	41363,3	52342,0	60019,0	64248,0	73549,0
5. Pensiones, Seguridad Social y Asistencia Social	100896,2	142449,6	597554,4	1180193,0	1531980,0	1549663,0	1486196,0
6. Vivienda y bienestar comunitario	31608,5	64086,4	90230,3	127386,0	155675,0	84053,0	104475,0
7. Otros servicios comunitarios y sociales	18634,0	30483,5	63220,1	68397,0	63808,0	72185,0	78160,0
8. Servicios económicos	254935,9	433322,2	775362,0	1188811,0	1177429,0	1302860,0	1169202,0
9. No clasificados	220555,3	355010,8	624628,5	622980,0	1249900,0	1565769,0	1360392,0
TOTAL	982892,0	1613655,0	3278093,0	4712997,0	5859767,0	6815431,0	6659886,0

Fuente: Contabilidad Nacional.
Cuentas de las AA.PP.

CUADRO No 37

CLASIFICACION FUNCIONAL DEL GASTO PUBLICO DEL ESTADO
(millones de pesetas)

FUNCIÓNES	1975	1977	1980	1982	1983	1984	1985
1. Servicios generales	84734,4	128784,1	261857,7	386496,0	444174,0	592604,0	710134,0
2. Defensa	106937,4	155017,0	294448,9	419035,0	496228,0	827363,0	887417,0
3. Educación	111861,7	209208,6	409676,2	482356,0	464168,0	442003,0	493664,0
4. Sanidad	12768,0	16149,1	31903,2	41338,0	41924,0	35888,0	49702,0
5. Pensiones, Seguridad Social y Asistencia Social	98442,9	138324,3	575326,0	1138287,0	1509207,0	1535192,0	1481370,0
6. Vivienda y bienestar comunitario	31412,9	63860,4	89799,7	126872,0	154885,0	81622,0	103336,0
7. Otros servicios comunitarios y sociales	12818,1	20183,7	45165,8	53220,0	48572,0	56936,0	55294,0
8. Servicios económicos	225901,2	396465,4	705719,2	1092289,0	1069081,0	1190011,0	1048583,0
9. No clasificados	209802,5	333717,0	597031,9	566260,0	1139183,0	1545812,0	1335406,0
TOTAL	894679,1	1461709,6	3010928,6	4306153,0	5367422,0	6307437,0	6164906,0

Fuente: Contabilidad Nacional.
Cuentas de las AA.PP.

CUADRO No 38

CLASIFICACION FUNCIONAL DEL GASTO PUBLICO DE ORGANISMOS AUTONOMOS
(millones de pesetas)

FUNCIÓNES	1975	1977	1980	1982	1983	1984	1985
1. Servicios generales	1976,7	14836,7	26541,0	42381,0	45883,0	80111,0	98354,0
2. Defensa	1242,3	933,0	1595,0	3684,0	6192,0	33405,0	34310,0
3. Educación	27353,0	56779,6	91565,6	138936,0	164311,0	197286,0	164033,0
4. Sanidad	3388,6	6594,4	9460,1	11004,0	18095,0	28360,0	23847,0
5. Pensiones, Seguridad Social y Asistencia Social	2453,3	4125,3	22228,4	41906,0	22773,0	14411,0	4826,0
6. Vivienda y bienestar comunitario	195,6	226,0	430,6	514,0	790,0	2431,0	1139,0
7. Otros servicios comunitarios y sociales	5815,9	10299,8	18054,3	15177,0	15236,0	15250,0	22866,0
8. Servicios económicos	29034,7	36856,8	69642,8	96522,0	108348,0	112849,0	120619,0
9. No clasificados	10752,8	21293,8	27646,6	56720,0	110717,0	23891,0	24986,0
TOTAL	88212,9	151945,4	267164,4	406844,0	492345,0	507994,0	494980,0

Fuente: Contabilidad Nacional.
Cuentas de las AA.PP.

CUADRO N.º 39

CLASIFICACION FUNCIONAL DEL GASTO PUBLICO EN TRANSPORTES
(ESTADO)
(millones de pesetas)

FUNCIONES	1975	1977	1980	1982	1983	1983/1975
1. Administración general	1612,3	2816,6	7181,7	7510,0	9945,0	516,8x
2. Investigación	18,2	14,3	280,3	6,0	6,0	-67,0x
3. Carreteras	35086,1	55159,9	46682,9	107671,0	129867,0	270,1x
4. Ferrocarriles	18126,1	54655,2	111659,3	190347,0	262919,0	1350,5x
5. Puertos y transportes marítimos	10931,0	14065,2	23209,7	33631,0	33971,0	210,8x
6. Aeropuertos y transportes aéreos	7791,4	8196,2	9487,4	22029,0	15020,0	92,8x
TOTAL	73565,1	134907,4	198501,3	361194,0	451728,0	514,1x

Fuente: Contabilidad Nacional. Cuentas de las AA.PP. Elaboración propia.

CUADRO N.º 40

CLASIFICACION FUNCIONAL DEL GASTO PUBLICO EN TRANSPORTES
(ORGANISMOS AUTONOMOS)
(millones de pesetas)

FUNCIONES	1975	1977	1980	1982	1983	1983/1975
1. Administración general	37,6	61,7	172,4	205,0	412,0	995,7x
2. Investigación	284,9	613,8	1098,9	1396,0	2055,0	621,3x
3. Carreteras	199,2	261,1	687,8	1208,0	1428,0	616,9x
5. Puertos y transportes marítimos	6,2	178,2	-28,4	--	--	--
6. Aeropuertos y transportes aéreos	--	--	--	--	--	--
TOTAL	527,9	1114,8	1930,7	2809,0	3895,0	637,8x

Fuente: Contabilidad Nacional. Cuentas de las AA.PP. Elaboración propia.

CUADRO No 41

CLASIFICACION FUNCIONAL DEL GASTO PUBLICO EN TRANSPORTES
(ESTADO Y ORGANISMOS AUTONOMOS)
(millones de pesetas)

FUNCIONES	1975	1977	1980	1982	1983	1983/1975
1. Administración general	1619,9	2878,3	7354,1	7715,0	10357,0	527,7x
2. Investigación	303,1	628,1	1379,2	1402,0	2061,0	580,0x
3. Carreteras	35285,3	55421,0	47370,7	108879,0	131295,0	272,1x
4. Ferrocarriles	18126,1	54655,2	111659,3	190347,0	262919,0	1350,5x
5. Puertos y transportes marítimos	10937,2	14243,4	23181,3	33631,0	33971,0	210,6x
6. Aeropuertos y transportes aéreos	7791,4	8196,2	9487,4	22029,0	15020,0	92,8x
TOTAL	14093,0	136022,2	200432,0	364003,0	455623,0	514,9x

Fuente: Contabilidad Nacional. Cuentas de las AA.PP. Elaboración propia.

CUADRO N^o 44
GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación Orgánica).

CREDITOS TOTALES												
SECCIONES	1984	X	1985	X	1986	X	1987	X	1988	X	1989	X
N ^o DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES.	165927,0	66,7	328056,0	76,4	257457,0	73,1	342713,0	78,5	319503,0	5,7	452135,0	58,0
N ^o DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO.	82918,0	33,3	95325,0	22,2	85185,0	24,2	88318,0	20,2	218275,0	38,7	293361,0	37,6
DIVERSOS MINISTERIOS	--	--	6166,0	1,4	9569,0	2,7	5416,0	1,3	7096,0	1,3	14945,0	1,9
ENTES TERRITORIALES	--	--	--	--	--	--	--	--	18809,0	3,3	19083,0	2,5
TOTAL	248845,0	100,0	429547,0	100,0	352211,0	100,0	436447,0	100,0	563683,0	100,0	779524,0	100,0
OBLIGACIONES RECONOCIDAS												
SECCIONES	1984	X	1985	X	1986	X	1987	X	1988	X	1989	X
N ^o DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES.	155770,0	66,9	317568,0	76,9	246349,0	73,6	333967,0	79,3	304238,0	57,3	438471,0	59,3
N ^o DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO.	77110,0	33,1	89373,0	21,6	78734,0	23,5	82763,0	19,7	200931,0	37,9	266664,0	36,1
DIVERSOS MINISTERIOS	--	--	5964,0	1,5	9467,0	2,9	4033,0	1,0	6953,0	1,3	14945,0	2,0
ENTES TERRITORIALES	--	--	--	--	--	--	--	--	18769,0	3,5	19083,0	2,6
TOTAL	232880,0	100,0	412905,0	100,0	334550,0	100,0	420763,0	100,0	530891,0	100,0	739163,0	100,0
PAGOS ORDENADOS												
SECCIONES	1984	X	1985	X	1986	X	1987	X	1988	X	1989	X
N ^o DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES.	153558,0	66,6	313217,0	76,7	220046,0	77,1	--	--	--	--	--	--
N ^o DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO.	77100,0	33,4	89373,0	21,9	58181,0	20,4	--	--	--	--	--	--
DIVERSOS MINISTERIOS	--	--	5964,0	1,5	7051,0	2,5	--	--	--	--	--	--
ENTES TERRITORIALES	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	230668,0	100,0	408554,0	100,0	285278,0	100,0						

Fuente: I.G.A.B. y elaboración propia.

CUADRO No 45

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

CRETITOS TOTALES	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1984
TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNIC.							
1. Dirección y serv. generales del transporte	32461,0	10343,0	7442,0	7732,0	10663,0	10865,0	-66,53%
2. Infraestructuras del transp. ferroviario.	87625,0	95102,0	62722,0	78152,0	111046,0	139180,0	58,84%
3. Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario	-	181505,0	151481,0	216060,0	151218,0	246596,0	35,26%
4. Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	22853,0	14984,0	9908,0	9187,0	14664,0	12112,0	-47,00%
5. Infraestructuras de aeropuertos	10318,0	8805,0	5962,0	7742,0	9158,0	19003,0	84,17%
6. Ordenación del sistema de circulación aérea.	12670,0	18217,0	19942,0	23870,0	22754,0	24379,0	92,42%
TOTAL	165927,0	328056,0	257457,0	342713,0	319503,0	452135,0	172,49%

(1),(3) Incluye 2753 y 2643 millones de pesetas de "enseñanzas náuticas y aeronáuticas".

(2),(4) Incluye 3708 y 3439 millones de pesetas de "seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera".

Fuente: I.G.A.B. y elaboración propia.

CUADRO No 45 (Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

OBLIGACIONES RECONOCIDAS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1984
TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNIC.							
1. Dirección y serv. generales del transporte	30193,0	8228,0	6770,0	7287,0	7981,0	9603,0	-68,19%
2. Infraestructuras del transp. ferroviario.	81959,0	92017,0	59837,0	76742,0	109545,0	136538,0	66,59%
3. Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario	-	181505,0	151481,0	216060,0	151218,0	246596,0	35,26%
4. Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	22616,0	13948,0	8360,0	7190,0	10180,0	9834,0	-56,52%
5. Infraestructuras de aeropuertos	9997,0	6472,0	4544,0	6650,0	8957,0	17151,0	71,56%
6. Ordenación del sistema de circulación aérea.	11005,0	15398,0	15357,0	20038,0	16357,0	18749,0	70,37%
TOTAL	155770,0	317568,0	246349,0	333967,0	304238,0	438471,0	181,49%

(1),(3) Incluye 2024 y 2101 millones de pesetas de "enseñanzas náuticas y aeronáuticas".

(2),(4) Incluye 2717 y 2709 millones de pesetas de "seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera".

Fuente: I.G.A.B. y elaboración propia.

CUADRO N° 45(Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

PAGOS ORDENADOS	1984	1985	1986	1987	1988	1989
TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNIC.						
1. Dirección y serv. generales del transporte	29089,0	7119,0	4932,0	--	--	--
2. Infraestructuras del transp. ferroviario.	81959,0	92017,0	51823,0	--	--	--
3. Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario	--	181505,0	139797,0	--	--	--
4. Subvenciones y apoyo al transporte marítimo	22208,0	12390,0	7900,0	--	--	--
5. Infraestructuras de aeropuertos	9944,0	6426,0	3023,0	--	--	--
6. Ordenación del sistema de circulación aérea.	10358,0	13760,0	12571,0	--	--	--
TOTAL	153558,0	313217,0	220046,0	--	--	--

Fuente: I.G.A.E. y elaboración propia.

CUADRO N° 45(Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

CREDITOS TOTALES	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1984
OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO							
1. Creación de infraestructuras de carreteras.	36600,0	42883,0	32983,0	49278,0	148746,0	236159,0	545,24%
2. Conservación y explotación de carreteras.	37273,0	43162,0	38725,0	26039,0	44990,0	46937,0	25,93%
3. Infraestructuras y explotación portuaria.	9045,0	9280,0	5442,0	6912,0	13546,0	--	71,9%
4. Acutación en la costa y señalización marítima.	--	--	8035,0	6089,0	8993,0	10265,0	27,80%
TOTAL	82918,0	95325,0	85185,0	88318,0	218275,0	293361,0	253,80%

Fuente: I.G.A.E. y elaboración propia.

CUADRO No 45(Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

OBLIGACIONES RECONOCIDAS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1984
OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO							
1.Creación de infraestructuras de carreteras.	33466,0	39970,0	30590,0	47067,0	137378,0	214734,0	641,65%
2.Conservación y explotación de carreteras.	35142,0	40135,0	35412,0	23606,0	40709,0	42630,0	21,31%
3.Infraestructuras y explotación portuaria.	8502,0	9268,0	4816,0	6874,0	14240,0	--	67,5%
4.Acución en la costa y señalización marítima.	--	--	7916,0	5216,0	8604,0	9300,0	17,50%
TOTAL	77110,0	89373,0	78734,0	82763,0	200931,0	266664,0	245,82%

Fuente: I.G.A.B. y elaboración propia.

CUADRO No 45(Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

PAGOS ORDENADOS	1984	1985	1986	1987	1988	1989
OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO						
1.Creación de infraestructuras de carreteras.	33466,0	39970,0	22503,0	--	--	--
2.Conservación y explotación de carreteras.	35142,0	40135,0	27015,0	--	--	--
3.Infraestructuras y explotación portuaria.	8502,0	9268,0	3803,0	--	--	--
4.Acución en la costa y señalización marítima.	--	--	4860,0	--	--	--
TOTAL	77110,0	89373,0	58181,0	--	--	--

Fuente: I.G.A.B. y elaboración propia.

CUADRO No 45(Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

CREDITOS TOTALES	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1988
ENTES TERRITORIALES							
-Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario.	--	--	--	--	18809,0	19083,0	1,5%
OBLIGACIONES RECONOCIDAS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1988
ENTES TERRITORIALES							
-Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario.	--	--	--	--	18769,0	19083,0	1,7%
PAGOS ORDENADOS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	
ENTES TERRITORIALES							
-Subvenciones y apoyo al transporte ferroviario.	--	--	--	--	--	--	

Fuente: I.G.A.E. y elaboración propia.

CUADRO No 45(Continuación)

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
(Clasificación por secciones y programas)

Millones de pesetas.

CREDITOS TOTALES	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1988
GASTOS DIVERSOS MINISTERIOS							
-Servicios de transporte de Ministerios.	--	6166,0	9569,0	5416,0	7096,0	14945,0	142,38x
OBLIGACIONES RECONOCIDAS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989/1988
GASTOS DIVERSOS MINISTERIOS							
-Servicios de transporte de Ministerios.	--	5964,0	9437,0	4033,0	6953,0	14945,0	150,59x
PAGOS ORDENADOS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	
GASTOS DIVERSOS MINISTERIOS							
-Servicios de transporte de Ministerios.	--	5964,0	7051,0	--	--	--	

Fuente: I.G.A.E. y elaboración propia.

CUADRO No 47

GASTO PUBLICO EN INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES COMO
PORCENTAJE DEL GASTO TOTAL

SECCIONES	1984		1985		1986		1987		1988		1989	
	XCT	XOR	XCT	XOR	XCT	XOR	XCT	XOR	XCT	XOR	XCT	XOR
MINISTERIO DE TRANSPORTES.	2,4	2,6	4,5	4,5	2,9	2,9	2,0	2,0	2,9	3,0	3,2	3,3
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y UR	1,2	1,3	1,3	1,3	1,1	1,1	0,5	0,5	2,0	2,0	2,1	2,0
DIVERSOS MINISTERIOS	--	--	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
ENTES TERRITORIALES	--	--	--	--	--	--	--	--	0,2	0,2	0,1	0,2
TOTAL	3,6	3,9	5,9	4,0	4,0	2,5	2,5	2,5	5,2	5,3	5,6	5,6

CT: Créditos totales.

OR: Obligaciones reconocidas

Fuente: I.G.A.E. y elaboración propia.

CUADRO no46

GASTO PUBLICO (Millones de pesetas)	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Créditos totales.	6803671,0	7214228,0	8769924,0	17151670,0	10996766,0	14034688,0
Obligaciones reconocidas.	6088941,0	7005935,0	8565519,0	16321992,0	9984422,0	13238727,0

Fuente: I.G.A.E.