

La confirmación de esta autorización provisional se hallara condicionada al cumplimiento de todos los requisitos exigidos por las Administraciones respectivas.

Art. 21 Queda derogada la Orden ministerial de 26 de enero de 1960 y cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que tengo el honor de comunicar a VV. EE. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. EE.
Madrid, 28 de abril de 1964.

CARRERO

Excmos. Sres. Ministros de Comercio y de Información y Turismo.

ORDEN de 6 de mayo de 1964 por la que se dispone aclaración a determinadas condiciones exigidas por la Reglamentación Técnico-Sanitaria para la elaboración y venta de chocolates y derivados del cacao.

Ilustrísimo señor:

De acuerdo con lo informado por la Comisión Interministerial para la Reglamentación Técnico-Sanitaria de las Industrias de Alimentación, en relación con la consulta elevada por la «Agrupación Nacional de Fabricantes de Chocolate» sobre la debida interpretación de determinadas condiciones exigidas por la Reglamentación para la elaboración y venta de chocolates y derivados del cacao, aprobada por Orden de 4 de junio de 1957 («Boletín Oficial del Estado» del día 10).

Esta Presidencia del Gobierno, ha dispuesto la siguiente aclaración:

1.º El artículo 4.º de la Reglamentación citada determina que en la envoltura exterior se estampará, entre otros datos, la fórmula cualitativa.

2.º En virtud de la exigencia anterior habrán de figurar expresamente las adiciones efectuadas como consecuencia de las autorizaciones contenidas en el artículo 6.º

3.º Las mencionadas adiciones, en proporción no superior al 5 por 100, de pasta de almendra, avellanas, piñones o nueces para todos los tipos de chocolate y de pasta de cacahuete para el de tipo familiar obliga a consignar en la envoltura la clase de pasta empleada.

4.º La utilización de la frase «pasta de frutos secos» en sustitución de la condición anterior constituye una infracción de la obligatoriedad de consignar la fórmula cualitativa, y, por lo tanto, es objeto de sanción.

Lo digo a V. I. y a VV. SS. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. y a VV. SS.
Madrid, 6 de mayo de 1964.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Sanidad, Presidente de la Comisión Interministerial creada por Orden de 21 de junio de 1955. Sres. ...

Plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1964-1967. (Continuación.)

Armamento

Constituye uno de los más graves problemas planteados a nuestros puertos por la escasez de grúas y medios complementarios de carga y descarga —cuantitativa y cualitativamente—, lo que origina rendimientos muy bajos que afectan tanto a la capacidad receptiva de los puertos, que obliga a un excesivo número de estadias por buque, como a los costes de la explotación.

Actualmente sería preciso desguzar 123 grúas de las 506 en servicio. El déficit por reposición y capacidad, según índices de utilización, se elevaba en 1961 a 318 grúas, de lo que se deduce que los puertos nacionales se encuentran utillados solamente en un 55 por 100 de lo que habría de ser su dotación normal.

Material flotante

De los 22 trenes de dragado, todos, salvo uno, tienen una antigüedad superior a los treinta años y 11 superan el medio siglo. Actualmente se realiza un plan de reparaciones para mantenerlos en condiciones mínimas de trabajo.

Conservación

Las disponibilidades para estas atenciones provienen de los ingresos de las propias Juntas de Obras del Puerto y de aportaciones estatales. Tanto unos como otras han sido insuficientes, lo que ha originado la imposibilidad de atender con la necesaria eficacia a los tres tipos de conservación: ordinaria, extraordinaria y de reposición.

Puertos agregados

Estos puertos se integran en la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, careciendo de importancia en su mayoría para el tráfico comercial y dedicándose preferentemente a las actividades de la pesca, por lo que se estudian con detalle en el capítulo de Pesca Marítima. Dentro del Plan de Transportes se considera únicamente la necesidad de cubrir el déficit en instalaciones para algunos de ellos —como los de Motril, Gandía y Ayamonte—, en los que existe tráfico comercial de cierta importancia.

Puertos pesqueros

En gran parte de los puertos españoles coexisten las actividades comercial y pesquera.

Esta última ha sido diferenciada en un estudio aparte, cuyas conclusiones figuran en el capítulo dedicado a la pesca marítima.

1.3.2. SEÑALES MARÍTIMAS

La mayor parte de los faros españoles se construyeron a mediados del siglo XIX, y desde entonces la evolución tecnológica ha venido obligando a sucesivas sustituciones y mejoras, tanto en los tipos de las lámparas como en las apariciones de los faros, que imponen aparatos de giro más rápido.

En nuestras costas quedan todavía algunos faros que continúan con los aparatos primitivamente instalados, encontrándose, en general, en un estado muy deficiente.

1.3.3. NAVEGACIÓN

La vía marítima, por imperativo de nuestra situación geográfica, absorbe prácticamente la totalidad del tráfico comercial exterior, siendo insuficiente la participación de la flota nacional, lo que origina una fuerte salida de divisas. Al mismo tiempo, las favorables condiciones para la navegación de cabotaje no son aprovechadas por las corrientes interiores de tráfico.

La flota

Al finalizar 1961, la flota se componía de 1.953 buques con 1.962.121 toneladas de registro bruto (TRB). Descontando de esta cifra la flota pesquera y las embarcaciones de servicios de puerto y recreo, se obtiene como flota real de transporte 818 buques, con un arqueo de 1.748.512 toneladas de registro bruto, cuya distribución por edad se indica en el siguiente cuadro:

CLASIFICACION DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES MAYORES DE 100 TRB POR TRAFICO Y EDADES

BUQUES	CABOTAJE		TRAMP		LINEAS EXTERIORES		LINEAS DE SOBERANIA		TOTALES		Porcentaje
	Núm.	TRB	Núm.	TRB	Núm.	TRB	Núm.	TRB	Núm.	TRB	
Menores de 5 años	50	79.270	95	372.105	16	81.696	3	15.738	164	548.809	31,4
De 5 a 9 años	55	36.004	34	101.277	7	43.430	6	31.662	102	212.373	12,1
De 10 a 14 años	38	27.822	13	15.098	12	61.240	2	9.824	65	113.984	6,5
De 15 a 19 años	64	37.711	15	25.375	10	36.208	3	8.445	92	107.739	6,2
De 20 a 24 años	6	5.065	4	12.970	2	4.598	—	—	12	22.633	1,3
De 25 a 30 años	24	48.521	5	19.620	2	5.220	4	17.902	35	91.263	5,2
Mayores de 30 años	261	374.064	48	170.358	14	50.766	25	56.523	348	651.711	37,3
TOTALES	498	608.457	214	716.803	63	283.158	43	140.094	818	1.748.512	100,0

De los datos anteriores se deduce que la composición de la flota presenta dos características opuestas: el 31,4 por 100 es menor de cinco años, frente a un 42,5 por 100 que excede de los veinticinco años. Se considera que el consumo medio de carburante del tonelaje anticuado es del orden del 400 por 100, superior al de los equipos pro-

pulsos actuales, y su velocidad del 50 por 100, inferior de la de los buques modernos.

El tráfico marítimo

La evolución del tráfico mantenido por la flota mercante nacional durante los cinco últimos años en los distintos tráficos viene expresada en el siguiente cuadro:

MERCANCIAS TRANSPORTADAS POR LA FLOTA MERCANTE NACIONAL EN LOS DISTINTOS TRAFICOS

Años	TRB	Cabotaje	Exportación	Importación	Extranacional	TOTALES
1957	1.335.223	12.700.715	1.735.313	5.833.328	1.210.641	21.479.997
1958	1.408.099	13.216.244	1.212.228	8.261.060	794.647	23.484.179
1959	1.445.895	15.321.735	1.416.074	6.980.199	1.091.364	24.809.372
1960	1.656.128	14.657.176	2.161.625	7.530.039	1.656.943	26.005.783
1961	1.748.512	17.065.806	1.983.356	9.275.862	1.678.212	30.003.236

Las cifras reseñadas ponen de manifiesto que los principales incrementos se han producido en los tráficos de importación y cabotaje.

Estructura comercial

Actualmente existen veintitrés empresas navieras con tonelaje de registro total superior a los 12.000 TRB, absorbiendo entre ellas el 72 por 100 de la flota de carga y pasaje en buques mayores de 100 TRB. Solamente cuatro navieras superan la cifra de 100.000 TRB de flota y dos la de 50.000 TRB, hallándose constituido el resto bien por navieras con flotas del orden de las 25.000 TRB o muy inferiores a esta cifra.

De los buques que en la actualidad están adscritos al tráfico de pasaje transoceánico, solamente tres de ellos, con una capacidad total de 2.332 pasajeros, reúnen las debidas condiciones; los siete restantes, con capacidad para 3.180 pasajeros, no son adecuados.

1.3.4. CONSTRUCCIÓN NAVAL

Existen en explotación 37 astilleros con una capacidad teórica en nuevas construcciones de 350/400.000 TRB anuales, según tipos de buques. La localización geográfica sigue la tendencia mundial, apartándose de los centros siderúrgicos y buscando otras ventajas comparativas. De este modo se han instalado importantes factorías fuera de las zonas tradicionales, destacando Andalucía y Ga-

licia, con mención especial de Cádiz por su privilegiada situación geográfica.

Bajo el estímulo de la Ley de 12 de mayo de 1956, los astilleros han modernizado sus instalaciones. El equipo correspondiente a un 80 por 100 de la capacidad instalada ha sido modernizado, mientras que el 20 por 100 restante es bastante antiguo.

Durante el quinquenio 1956 a 1960 se construyeron 204 buques mercantes, con un total de 544.460 toneladas.

El nivel de empleo alcanzado por los astilleros a finales de 1961 se elevaba a 33.217 personas, de las que 25.984 eran obreros, y de éstos, aproximadamente un 80 por 100 eran cualificados.

El problema esencial de este sector es el de ofrecer sus buques a precio internacional no sólo para que puedan exportarse, sino también para que los armadores nacionales puedan competir en el mercado mundial de fletes.

Aunque se aprecia cierta dispersión con relación a los precios del mercado internacional, dependiendo no sólo del tipo de buque, sino también de los astilleros; por término medio, los precios internacionales en la actual coyuntura son un 20 por 100 inferiores a los nacionales.

Esta diferencia es debida en un 13 a un 17 por 100 al mayor coste de los materiales de fabricación nacional, y el resto, hasta el aludido 20 por 100, es imputable a la menor productividad de los astilleros, originada principalmente por la baja utilización de la capacidad de producción.

1.4. Transporte aéreo

La rápida evolución de este sistema de transporte ha originado que en el momento actual nuestra situación se caracterice por un insuficiente desarrollo que afecta tanto a la infraestructura y superestructura como a la explotación.

A este respecto conviene recordar el carácter de compromiso que tienen nuestras instalaciones aeronáuticas ante el resto de los países miembros de la Organización Internacional de Aviación Civil

1.4.1 AEROPUERTOS

En líneas generales, la red de aeropuertos nacionales se considera completa, si bien los de Oviedo, Mahón, Tenerife, Alicante y Fernando Poo, por estar situados en lugares no susceptibles de acondicionamiento a las necesidades actuales, precisan de nuevo emplazamiento (anexo número 18).

Posiblemente deberían iniciarse estudios relativos a nuevos aeropuertos en zonas turísticas de especial interés —Costa Brava y, quizás, en Almería y Murcia— teniendo en cuenta las perspectivas reales del turismo, su incidencia sobre el transporte aéreo, concurrencia con aeropuertos cercanos y las vías de comunicaciones terrestres.

El déficit en aeropuertos se manifiesta en la capacidad técnica frente a las necesidades actuales, hallándose prácticamente todos ellos por debajo del nivel que les correspondería según su categoría, si bien estas deficiencias no afectan fundamentalmente a la seguridad de la circulación aérea.

La actuación del Plan Nacional de Aeropuertos en su primera fase ha permitido adecuar, en lo indispensable, los cinco aeropuertos más importantes —Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Las Palmas de Gran Canaria— para su utilización por aviones comerciales reactores, concentrándose el esfuerzo en un reducido número de pistas, aunque no se ha podido prestar la debida atención a la preparación de otras pistas, edificios y servicios.

Resumiendo, el déficit en infraestructura de los aeropuertos nacionales se manifiesta bajo los siguientes aspectos:

- Existencia de aeropuertos con pistas de despegue y aterrizaje francamente deficitarias.
- Deficiencia de calles de rodaje.

Insuficiencia de las plataformas de estacionamiento debido al fuerte incremento del tráfico.

- Deficiencia de los edificios-estación en todos los aeropuertos nacionales, hallándose únicamente el de Barajas en fase de terminación.

1.4.2. RED DE AYUDAS Y CONTROL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

El estado actual de la red garantiza un mínimo indispensable a la navegación aérea, pero existen aeropuertos donde no es posible operar de noche.

Destaca la falta de equipo moderno, universalmente empleado, tales como los radares de vigilancia y aproximación, cuya instalación se ha iniciado en el área de Madrid. Asimismo se precisa mejorar las telecomunicaciones aeronáuticas en general a efectos de reducir sensiblemente los tiempos de tránsito de los enlaces entre aeropuertos y centros de control.

1.4.3. NAVEGACIÓN AÉREA

La introducción de aviones propulsados a reacción ha situado a esta industria en una etapa de intensa expansión. El desarrollo económico-social del mundo occidental ha permitido absorber lo que en un principio pudo considerarse exceso de oferta.

La dinámica de esta industria es tan enérgica que apenas introducidos los reactores se considera la posibilidad de su sustitución a corto plazo por aviones supersónicos, acercándose rápidamente a una etapa de madurez a un ritmo no conocido por el resto de los medios de transporte.

Todo ello obliga, tanto a los Estados como a las compañías privadas, a un proceso de renovación constante traducido en programas de inversiones, en creciente aumento, para adaptarse a la evolución técnica.

Empresas de navegación

En el momento actual son cuatro las empresas nacionales dedicadas a la explotación del transporte aéreo. De ellas, las más importantes son Iberia y Aviaco, que pertenecen al INI, y las dos restantes, recientemente incorporadas al mercado: Spantax y Tassa.

El número de aeronaves en servicio es de 103, exponiéndose a continuación su distribución, por empresas y tipos de aviones.

**FLOTAS DE LAS COMPAÑIAS AEREAS
(AERONAVES DE TRANSPORTE PUBLICO)**

Aviones matriculados

Tipo de avión	Iberia	Aviaco	Spantax	Tassa	Total
Douglas DC-8	6	—	—	—	6
DC-7	—	—	2	—	2
DC-6	—	1	—	2	3
DC-4	—	7	1	—	8
DC-3	18	—	6	5	29
Caravelle SE-210	8	1	—	—	9
Superconstellation 1-049-G	7	—	—	—	7
Convair 440	16	6	—	—	22
Bristol 170	3	3	—	—	6
Airspeed AS-65	4	—	1	—	5
Herón DH-114	—	4	—	—	4
Beechcraft	—	—	—	2	2
TOTAL	62	22	10	9	103

El tráfico aéreo

Se caracteriza el tráfico aéreo por su tendencia creciente, debida a la fuerte aportación exterior provocada por el auge del turismo. En 1961 el transporte aéreo, expresado en pasajeros/kilómetro fue de 2.347 millones, lo que supuso un tráfico 5.5 veces superior al del año 1951, observándose durante el citado decenio un incremento medio anual del 18.8 por 100.

EVOLUCION DEL TRAFICO AEREO DE ESPAÑA

Años	CIAS. EXTRANJERAS		CIAS. ESPAÑOLAS		Total	Porcentaje de incremento
	Millones pasajeros Km.	%	Millones pasajeros Km.	%		
1951	159	38	266	62	425	
1952	248	46	295	54	543	28
1953	341	50	341	50	682	26
1954	437	54	378	46	815	20
1955	486	51	478	49	964	18
1956	593	52	538	48	1.131	17
1957	730	58	549	42	1.279	13
1958	876	59	612	41	1.488	16
1959	985	60	667	40	1.652	11
1960	1.338	63	794	37	2.132	29
1961	1.378	59	969	41	2.347	10

La reducida participación de las empresas españolas en el tráfico total pone de relieve el carácter eminentemente internacional de nuestro transporte aéreo, lo que obedece a la extraordinaria expansión de las compañías extranjeras por la utilización de reactores y al indudable retraso de las nacionales en seguir esta tendencia.

Del tráfico realizado por las empresas nacionales en el año 1961, expresado en pasajeros/kilómetro, el 50,8 por 100 correspondió al denominado interior.

TRAFICO REALIZADO POR IBERIA Y AVIACO EN 1961

Millones de pasajeros/kilómetro

Mercado	Iberia	%	Aviaco	%	Total	%
Transatlántico ...	237,6	24,6	—	—	237,6	24,6
Europa	154,1	15,9	15,1	1,5	169,2	17,4
África	28,8	2,9	14,3	1,5	43,1	4,4
Interior	369,1	38,1	123,6	12,7	492,7	50,8
Irregular	4,4	0,5	22,3	2,3	26,7	2,8
TOTAL	794,0	82	175,3	18	969,3	100

Las empresas nacionales realizaron en 1961 el 25 por 100 del tráfico exterior español

En dicho año, el 73 por 100 del tráfico aéreo de pasajeros se realizó a través de los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca, proporción que se eleva al 93 por 100, incluyendo los de Las Palmas y Tenerife, Valencia, Málaga y Sevilla, quedando un 7 por 100 para los 22 aeropuertos restantes.

1.5. Transporte por tuberías

La aparición de este sistema en el plano comercial ha constituido una trascendental innovación en el transporte moderno, especialmente para la gama de productos pe-

trolíferos y de todos aquellos en los que es posible licuar, gasificar o «suspender»

En los transportes por tuberías cabe distinguir entre el que afecta exclusivamente a las instalaciones subsidiarias de las explotaciones, abastecimiento de crudos a refinerías localizadas en zonas portuarias, y el transporte en su más amplia acepción, que denominamos transporte comercial.

El primero de los citados se rige por la Ley de Hidrocarburos de 16 de diciembre de 1958 y su Reglamento de 12 de junio de 1955. Respecto al denominado transporte comercial, no existe en el momento actual legislación alguna sobre la materia, siendo imprescindible su normativa dentro de una concepción unitaria del transporte.

En la actualidad, existen en España los siguientes oleoductos:

- Para el transporte de productos refinados al servicio de las bases hispano-americanas, con una longitud de 900 Km. y diámetro de 8-10-12 pulgadas.
- Para el transporte de crudos desde Málaga a Puertoollano, con una longitud de 250 Km. y un diámetro de 16 pulgadas (en construcción).

1.6. Transporte postal

En el servicio de correos una de las facetas que ofrece mayor interés es la del transporte postal.

Actualmente, los principales problemas planteados por el correo, desde el punto de vista del transporte, son los siguientes:

- Antigüedad del parque de coches-correo, en el que un 25 por 100 tiene más de sesenta años de servicio.
- Falta de mecanización del transporte rural. El servicio se realiza utilizando líneas de viajeros y mediante agentes de correos rurales, hallándose estos últimos mecanizados solamente en un 30 por 100 con motocicletas y bicicletas. Al prestar las líneas el servicio gratuitamente, condicionan sus horarios a la demanda de viajeros, lo que a veces origina fuertes retrasos, siendo necesario en este sentido la expansión de las ambulancias postales.
- Subordinación del transporte postal aéreo a los horarios y frecuencias de los vuelos comerciales.

1.6.1. SERVICIOS POSTALES

Los Servicios postales abarcan prácticamente todo el territorio nacional a través de las siguientes oficinas y servicios:

Administraciones principales	52
Administraciones especiales	1
Administraciones centrales	8
Estafetas	1.025
Oficinas fusionadas: C. y T.	177
Agencias Postales Urbanas	40
Agencias Postales auxiliares	68
Agencias Postales	964
Carterías rurales	7.517
Carterías de enlace	3.902

13.754

La Red Postal, en 1961, estuvo constituida por 336 expediciones diarias; de ellas, 311 utilizaron los ferrocarriles; 16, el automóvil, y 10, la vía marítima. Los kilómetros recorridos por ellas en el año fueron 31.462.980.

Con independencia de los servicios ambulantes anteriores, se utilizaron para el transporte de correspondencia 2.112 líneas de transporte de viajeros con un recorrido anual de 35.945.565 Km.

Mediante conducciones contratadas —487 en automóvil, 96 en tracción animal y 98 en otros diversos medios— se recorrieron aquel año 2.347.681 Km.

Los transportes marítimos nacionales que establecen la comunicación de la península con las provincias insu-

lares y africanas realizaron un recorrido global, por viaje, de 2.832 millas

Los envíos intercambiados, mediante transporte aéreo, entre oficinas españolas totalizaron 1.075.247 kilogramos y 465.381 en los de España para el extranjero.

1.6.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POSTAL

La evolución del tráfico postal durante el quinquenio 1957-61 fué la siguiente:

Objetos circulados	1957	1958	1959	1960	1961
Tráfico:					
Nacional	1.559.337	1.669.538	1.748.671	1.750.052	1.754.307
Internacional	224.457	215.784	238.435	286.920	301.030
N.º objetos por habitante	—	63	65	66	66

1.7. El problema de la coordinación del transporte

La legislación vigente en materia de coordinación afecta solamente al transporte terrestre —ferrocarril y carretera—, no considerando, por tanto, dentro de su normativa el resto de los sistemas que participan en el tráfico interior.

Si bien los principales problemas de concurrencia se han planteado en las relaciones ferrocarril-carretera, la importancia y posibilidades del cabotaje, el auge experimentado por el transporte aéreo interior y las perspectivas de expansión del transporte por tubería para gases y líquidos plantean con su presencia la necesidad ineludible de tenerlos en cuenta en toda política coordinada de transportes, dada la interdependencia y el carácter sustitutivo que manifiestan entre sí los distintos medios y habida cuenta del interés económico-social que todos ellos suponen.

La necesidad de la coordinación obedece, en parte, a la diversidad de organismos con intervención directa en el transporte y a la ausencia, hasta el momento, de un criterio unitario para el conjunto de los sistemas.

El transporte marítimo nacional adolece de una multiplicidad de intervenciones administrativas, lo que origina un fuerte obstáculo para el desarrollo ágil de tan importante sistema.

La Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Coordinación del Transporte Terrestre y el Reglamento para su aplicación, fueron motivados por el creciente desarrollo del transporte por carretera y la inquietud por proteger al ferrocarril. Las razones aducidas en favor de esta ordenación se basaron fundamentalmente en que el transporte por carretera no podía sustituir al ferrocarril en todos los órdenes y circunstancias de economía y rendimiento, y en ocasiones por falta de garantía de continuidad. Por ello atribuye a la carretera una misión complementaria y distribuidora del transporte ferroviario, estimulando los tráficos independientes y afluentes y limitando los coincidentes mediante una política restrictiva de concesión y autorización de líneas de transporte por carretera.

Obedeciendo el espíritu de la Ley vigente a la concepción del transporte en el año 1947, parece conveniente su revisión para contrastar si su contenido se ajusta a la problemática del transporte en el momento actual y su proyección al futuro.

La reciente creación de la Comisión Coordinadora de

Transportes, integrada por los Subsecretarios de Obras Públicas, Marina Mercante y Aviación Civil, como organismos de trabajo de la Comisión Delegada del Gobierno de Transportes y Comunicaciones, permitirá llevar a cabo una eficaz coordinación entre los diversos sistemas de transporte.

2. PREVISION DE LA DEMANDA

La demanda en transporte está constituida por el tráfico generado por la actividad económica. Un Plan de desarrollo de transporte ha de dirigirse, por tanto, a adecuar la infraestructura y el equipo a las necesidades existentes en cada momento. La importancia de las inversiones requeridas, más aún en el caso español, donde se parte de una fuerte descapitalización del sector, exigen una programación a plazo más largo que el de los cuatro años del presente Plan.

No ha sido posible, dado el estado actual de la estadística relativa al transporte y la situación de la explotación en los distintos medios, efectuar una previsión del tráfico global para asignarlo después a cada uno de los sistemas de transporte, según las conveniencias de la economía. Por ello se ha seguido un criterio distinto, consistente en estudiar las posibilidades de expansión de cada medio de transporte.

2.1. Transporte por carretera

Las previsiones se centran en la determinación del tráfico por carretera: vehículos/kilómetro para la infraestructura y toneladas y pasajeros/kilómetro para el equipo.

El cálculo de estas magnitudes exige, primeramente, establecer la hipótesis de crecimiento del parque de vehículos.

2.1.1. CRECIMIENTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS

Turismos

La dificultad de toda previsión del futuro se acentúa en el caso concreto de los turismos en momentos como los actuales españoles, en que la variación coyuntural ha sido muy profunda. El Plan de Desarrollo introducirá variaciones aún más acusadas.

Los fabricantes de automóviles han estimado una tasa

de crecimiento para el parque del 19,7 por 100 en el cuatrienio del Plan, basándose en la experiencia italiana del periodo 1950-1960, con lo que se llegaría a 1.000.000 de turismos en 1967.

Ajustando la serie cronológica, 1950-1961, renta/turismos, se deduce una elasticidad de 2,71, que, aplicada al ritmo previsto para el PNB, refleja una tasa del 16,26 por 100 anual acumulativa para el parque de vehículos, que se ha aceptado para las previsiones del Plan.

Vehículos industriales

A la vista de la documentación disponible se ha adoptado como coeficiente de elasticidad 1,19, que, aplicado al ritmo previsto para el PNB, da una tasa de crecimiento del parque de vehículos industriales del 7,14 por 100 anual acumulativo.

Motocicletas

Para este parque se ha supuesto una tasa de crecimiento del 5 por 100. Se estima que no cabe esperar que el parque de motocicletas siga aumentando con la intensidad registrada en la década de los cincuenta.

2.1.2. PREVISIONES DEL TRÁFICO POR CARRETERA

Partiendo de la evolución prevista para el parque de vehículos, y mediante aplicación de los recorridos medios para cada tipo, deducidos de los aforos de 1960 y 1961, realizados por la Dirección General de Carreteras, se determinan las previsiones en vehículos-kilómetros. Los resultados de estas previsiones se exponen en el cuadro siguiente.

PARQUE DE VEHICULOS Y VEHICULOS POR KM. ACUMULADOS (MILES) DESDE 1962 A 1977

AÑOS	MOTOS		TURISMOS	CAMIONES 3 TM.	VEHICULOS LIGEROS	VEHICULOS PESADOS		Total Vehículos por km. acumulados
	Parque	Vehículos por km. acumu- lados	Parque	Parque	Vehículos por km. acumu- lados	Parque	Vehículos por km. acumu- lados	
1962	805.328	2.760.664	442.057	129.437	6.372.158	91.069	4.400.272	13.533.094
1963	845.594	5.659.361	513.935	140.532	13.670.023	95.691	9.023.870	28.353.254
1964	887.874	8.702.993	597.500	152.913	22.037.128	100.254	13.867.942	44.608.063
1965	932.267	11.898.804	694.654	166.016	31.633.598	105.252	18.953.509	62.485.911
1966	978.880	15.254.405	807.605	180.502	42.650.991	110.162	24.276.316	82.181.712
1967	1.027.824	18.777.785	938.922	195.900	55.304.256	115.546	29.859.268	103.941.309
1968	1.074.076	22.459.718	1.056.287	209.632	69.419.253	118.944	35.606.404	127.485.375
1969	1.117.039	26.288.927	1.188.323	223.935	85.165.930	122.713	41.535.651	152.990.508
1970	1.156.135	30.252.158	1.336.863	239.543	102.742.857	126.171	47.631.981	180.626.996
1971	1.190.819	34.334.286	1.503.971	255.804	122.364.348	130.024	53.914.481	210.613.115
1972	1.220.589	38.518.465	1.691.967	273.536	144.279.707	133.512	60.365.513	243.163.685
1973	1.245.001	42.786.328	1.903.463	292.017	168.759.309	137.419	67.005.325	278.550.962
1974	1.263.676	47.118.210	2.141.396	312.155	196.146.402	140.900	73.813.331	317.047.943
1975	1.276.313	51.493.411	2.409.070	333.147	226.692.122	144.826	80.811.034	358.996.567
1976	1.282.695	55.890.489	2.710.204	356.009	260.880.397	148.253	87.974.322	404.745.208
1977	1.282.695	60.287.568	3.048.979	379.845	299.111.784	152.151	93.325.954	454.725.306

2.1.3. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Las encuestas de Origen y Destino del Tráfico han permitido determinar que las distancias medias de cada viaje en moto es de 20 kilómetros, en vehículos ligeros de 64 y en los autobuses de 36. Partiendo de estos datos, se ha estimado el tráfico en pasajeros/kilómetros según se expone a continuación:

AÑOS	PASAJEROS-KM. (MILLONES)			
	Motos	Turismos	Autobuses	Total
1964	4.139	22.822	6.945	33.306
1965	4.346	26.050	6.661	37.057
1966	4.563	29.768	6.978	41.309
1967	4.791	34.054	7.313	46.158

2.1.4. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La estimación de la evolución del transporte de mercancías en el periodo 1964-1967 se ha determinado consi-

derando los vehículos-kilómetros recorridos por el parque previsto para estos años y los coeficientes de carga determinados en los estudios de Origen y Destino.

(Continuará.)

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

CORRECCION de erratas de la Orden de 22 de abril de 1964 por la que se regula la actualización de pensiones de los funcionarios de Administración Local.

Padecido error en la inserción de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 111, de fecha 8 de mayo de 1964, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 5698, columna segunda, apartado 6 de la norma tercera, líneas tercera a quinta, donde dice: «... con posterioridad al 1 de julio de 1953, la actualización se hará de oficio con cargo a dicha Entidad.», debe decir: «... con posterioridad al 1 de julio de 1963, la actualización se hará de oficio con cargo a dicha Entidad.»