

JOSE VALLES FERRER (*)
ARTURO GUTIERREZ FERNANDEZ (**)

Los servicios públicos en la economía andaluza.

1.-INTRODUCCION

Los servicios públicos conforman en el momento actual, uno de los sectores económicos más importantes de cualquier economía moderna o en proceso de desarrollo. En cierta forma se podría decir, que los servicios públicos, constituyen el motor de arranque y aceleración del proceso productivo. No cabe duda que hoy día es imposible imaginar una gran urbe o una zona sin los servicios públicos de agua, gas, transporte, electricidad y un largo etcétera, pues si bien por un lado la actividad económica se vendría abajo, habría pocas posibilidades de solucionar el problema.

No cabe duda por lo tanto de la importancia de los servicios públicos, siendo precisamente los cuatro citados, o sea, agua, gas, electricidad y transportes aquellos que se pueden considerar básicos. Teniendo en cuenta que tanto el servicio público de gas como el eléctrico son prestados a nivel de todo Andalucía, por empresas privadas, vamos a analizar exclusivamente los servicios públicos de transportes y agua que son prestados por empresas públicas, aunque sabemos que coexisten en su prestación con las empresas privadas.

Las empresas que estudiamos cuando analizamos el transporte público colectivo urbano son las de Sevilla y Málaga, teniendo información empírica para el período 1968-77. En el caso del servicio público de agua, estudiamos las empresas de Málaga, Córdoba, Jaén y Sevilla, aunque el período para el que tenemos información es más corto pues abarca desde 1972 a 1976.

(*) Profesor agregado de Política Económica de la Facultad de Económicas de Málaga.
(**) Licenciado en Ciencias Económicas. Málaga.

A continuación por lo tanto pasaremos a poner de manifiesto la evolución del concepto de servicio público y de sus formas de propiedad, para en apartados siguientes hacer el análisis de los dos servicios públicos, transportes y agua; y tratar finalmente de sacar una serie de conclusiones y recomendaciones.

2.—EVOLUCION DEL CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO Y DE SUS FORMAS DE PROPIEDAD.

Los servicios públicos, como indica el profesor W. A. Robson, deben prestarse para y por el público (1); si nos atenemos a esta definición de principios, vamos sin querer, a delimitar la filosofía que tiene que guiar la prestación de cualquier servicio público en la práctica, con independencia del sistema económico en que nos movemos. La observación de la historia reciente nos ayudará en esta tarea, pues no cabe duda que es un buen elemento de información. Los servicios públicos, han evolucionado también con el tiempo, de manera que se puede hablar de tres etapas claramente diferenciadas, por las que han pasado a lo largo de su dilatada vida; la primera etapa podemos decir, que es aquella en que los servicios públicos se consideraban y entendían como un lujo, pues por razones de costes, renta, etc., sólo era utilizado por las capas más elevadas de la sociedad. Esta concepción en la producción, prestación y utilización de los servicios públicos, podemos decir que tiene vigencia a finales del siglo XIX y principios del XX. Siendo los ejemplos del transporte y del agua, representativos de esta situación. A esta primera fase privilegiada, de producción reducida, así como de utilización restringida de los servicios públicos, según se desprende de las características citadas, le sucede otra en que se transforma de forma radical la concepción anterior, de manera que los servicios públicos dejan de considerarse un lujo, para pasar a ser una necesidad inherente a todo ciudadano, lo que va a llevar al consumo masivo de los servicios públicos por los ciudadanos. Podemos decir que es el período de entreguerras el que nos marca el origen de esta nueva forma de entender los servicios públicos.

Vemos pues, como a un consumo restringido de servicios públicos, le sucede un consumo masivo; o sea aquel en el que participa casi toda la sociedad,

(1) ROBSON. W.A.: *"Industria nacionalizada y propiedad pública"*; Tecnos Madrid 1964. Por muchas razones se considera a esta obra como pionera en materia de economía del sector público, y por ente de las empresas públicas de servicios públicos. Sin embargo, también vale decir, que los planteamientos que realiza, no son radicales, llegando a la tesis compartida por otros autores de alcanzar una economía mixta, con representación del sector público y privado.

por no decir la sociedad entera. No cabe duda de que el sistema productivo de esta nueva fase tuvo que ser distinto: pues la búsqueda de los costes decrecientes o de los rendimientos crecientes fue un objetivo prioritario por parte de los empresarios (2). Es en los años setenta cuando podemos considerar que se inicia la tercera etapa o forma de concebir los servicios públicos como consecuencia de la metamorfosis sufrida en la concepción de estos. A partir de este momento los servicios públicos dejan de considerarse ya como necesidades, para pasar a considerarse como un derecho de todo ciudadano.

Lo que nos lleva a afirmar que hoy día cualquier individuo de cualquier zona de un país, tiene derecho a utilizar o acceder al uso de un servicio público, que sin embargo en otras épocas tuvo vetado, pues solo accedían a el ciertas clases de la sociedad. El concepto de demanda, como el de oferta cambian según en el período en que nos situemos, siendo el actual muy complejo, pues compleja es la sociedad a la que tiene que servir.

Una vez hecho este breve repaso histórico de los hitos más importantes por los que ha atravesado el concepto de servicio público, no podemos hablar de economía de los mismos, sin tener en cuenta, el proceso histórico en el que el concepto de servicio está enmarcado; sería de una total injusticia así como un error metodológico ignorarlo. Pues, la propia gestión, el propio concepto de economía de los servicios públicos, depende de la filosofía de servicio público de que se parta. De esta manera puede entenderse las distintas formas de propiedad en el marco de los servicios públicos, que van desde la más estricta propiedad privada de los medios de producción a la propiedad pública de los mismos. Existiendo entre ambos, un conjunto de figuras intermedias.

En la primera etapa del concepto de servicio público (el servicio se entendía como un lujo), su propia dinámica llevaba a la prestación del mismo por medio de un empresario privado, que de la misma manera que lo hacía en otros sectores vendía un bien al precio de mercado a aquel que quisiera comprarlo. Evidentemente la empresa pública no estaba presente en el sector, ya que su guía y norte no era ni es el de prestar un bien o un servicio a unas clases minoritarias, que eran a su vez de tentadoras además del poder, sino a toda la sociedad. El concepto de empresa pública implica algo más profundo en la gestión que todo esto. El tiempo pasó, cambió la filosofía de la gestión de los servicios públicos, lo que nos lleva también a un cambio en la forma de pro-

(2) El inicio de esta filosofía en materia de gestión de servicios públicos coincide con la etapa de esplendor del liberalismo económico como doctrina imperante. No obstante el modelo de competencia perfecta está todavía en vigor en algunos países con ciertas variantes.

piedad en las empresas que lo producen y venden: es de aquí de hecho, de donde arranca la presencia de la empresa pública en el sector, que en su dinámica nos lleva a un sector más o menos mixto como es el que actualmente existe en muchos países europeos (3), así como en nuestro país, teniendo presente, que en España y más concretamente en Andalucía existen servicios públicos muy importantes como son el de suministro de gas y el eléctrico, que son prestados por la empresa privada. Hoy con la idea de servicio público, como derecho, el concepto de empresa pública queda más revitalizado dentro del sector, ya que son más las personas que van a beneficiarse de la prestación de un servicio. Sin embargo, a la hora de la verdad, (en la práctica las cosas no han ido de esta manera, por lo menos en conjunto) existen problemas. Así, en Europa Occidental no existe un modelo equilibrado en materia de agentes prestadores del servicio, o sea empresa privada – empresa pública, sino más bien heterogéneo (4). En España, a su vez, se practica una política que se podría llamar intermedia o mejor aún su génesis pues si bien desde un punto de vista cuantitativo la presencia de la empresa pública es bastante elevada (5), no es así teniendo en cuenta los aspectos cualitativos, es decir la forma, método y cualidades de una gestión. Desde luego, que no pretendemos hacer aquí, y ahora un recuento o inventario de los distintos modelos de gestión existentes según la importancia de las fuerzas actuantes, ya que desviaría la atención de nuestro trabajo. Y si hemos tenido en cuenta todos estos elementos, lo hemos hecho como base previa para un conocimiento del marco que encontramos en la sociedad actual.

No cabe duda, que la filosofía que ha guiado la gestión de los servicios públicos ha sido y es compleja, tal como estamos poniendo de manifiesto; pues vivimos en un mundo cambiante en el que los dogmas que un día fueron indiscutibles hoy yacen olvidados. Hay que tener bien presente este proceso para conocer y recomendar directrices en materia de política de servicios públicos. Con cifras en la mano (6) puede decirse, que el modelo de gestión español en materia de servicios públicos difiere del existente en Europa Occidental, al menos en lo que se refiere a la vertiente filosófica, o sea, de grandes objetivos, que radican en el vértice superior de la pirámide política de la sociedad.

(3) Sobre la presencia de la empresa pública en el mundo puede verse la obra de KATZAROV, K, *Teoría de la nacionalización. El estado y la propiedad*; UNAM, México 1967.

(4) Ver el respecto de KIRSCHEN, E. S. "Política económica contemporánea" Oikos, Vilasar de Mar 1968.

(5) Un inventario completo de las Empresas Públicas Españolas, puede encontrarse en la publicación del MINISTERIO DE HACIENDA "Cuentas de las Empresas Públicas" Años 1967, 68 y 69", Madrid 1974.

(6) MINISTERIO DE HACIENDA. Op. cit.

En países como Francia, Italia y otros (7) existe un cuasi-equilibrio de las fuerzas que actúan en los mercados de servicios públicos, pues tanto la iniciativa privada como la pública están presentes en el mismo, con las mismas ideas, fuerzas y programas. De manera que este cuasi-equilibrio actual puede convertirse fácilmente en un equilibrio mañana, entendiendo este mañana como un período de medio plazo y no a largo plazo. Este equilibrio llevaría consigo un modelo de economía mixta, en la que la participación de agentes sería paritaria, no existiendo ventajas ni desventajas con ninguno de sus participantes, de manera que cada poder, sería compensador del contrario.

Nuestro país, por una serie de circunstancias históricas que arrancan de la guerra civil no está en esta misma situación; pues como consecuencia de este y otros hechos que no corresponde aquí analizar, existen actualmente dos fenómenos de tendencia bastante clara en el sector de los servicios públicos. El primer fenómeno que podríamos bautizar con el nombre de «sector con flaco crecimiento» pone de manifiesto una especie de animadversidad de las autoridades económicas respecto al mismo, que queda materializada en la política de precios practicada, en la política de subvenciones y en otros aspectos que cabría enumerar; el segundo fenómeno se caracteriza por la ausencia de uniformidad, es decir de medidas lineales, ya que normalmente, se han tenido en cuenta las partes que lo componen (sector público y sector privado). Lo que nos lleva a su vez, a la existencia de dos modelos de gestión dentro del sector, que básicamente corresponden a los dos tipos de propiedad existentes. Hoy por hoy, y las estadísticas lo demuestran para el caso de muchos servicios públicos, mientras el subsector privado dentro del sector es progresivo, desde un punto de vista económico; el subsector público es regresivo, lo que implica que están en bancarrota muchos servicios públicos siendo muy difícil a nivel del país encontrar excepciones a lo que estamos diciendo. Está claro, que en el sector de los servicios públicos españoles se dan cita intereses opuestos, tanto desde el punto de vista, teórico como práctico y real; la dicotomía empresa pública, empresa privada, el mercado competitivo frente a la competencia monopolística, los precios privados o de mercado versus los políticos son, entre otros aspectos botones de muestra de los conflictos entre intereses contrapuestos que están latentes en el sector. Y a esto, hay que añadir la conflictividad laboral permanente que se suele manifestar en los servicios públicos de forma más aguda, como consecuencia de la propia importancia estratégica del sector.

Encauzar y resolver estas contradicciones ha de ser la verdadera tarea a efectuar, teniendo en cuenta que el futuro que se avecina necesita nuevos plan-

(7) Vid. SHOUFIELD. *“Capitalismo Moderno”*; F.C.E., México, 1968. También de C. PETRILLI, G. *“El estado como empresario”*.

teamientos, para poder salir del marasmo en que estan inmersos nuestros servicios públicos, tanto parcialmente (uno por uno), como globalmente. Teniendo en cuenta que habremos de ajustarnos a lo que el ciudadano entiende hoy que es un servicio público, que no es ni más ni menos, que un cambio en la manera de pensar que ha venido unido al cambio en nuestro sistema económico.

Y si bien esta transformación económica quizá haya sido menor en España y en Andalucía que en el de Europa, no por ellos se ha dejado de producir.

Hay pues que entrar en el estudio de estos aspectos inaplazables, pues de ellos se derivan consecuencias muy importantes de cara a la evolución de nuestro sistema económico.

Ya no nos vale decir lo que ha pasado y lo que está ocurriendo en los momentos actuales, pues este es historia o presente, y si que es importante enfocar la política a seguir en este sector en nuestro país, pues no se puede seguir funcionando con las bases ya establecidas. La formación de un amplio e importante sector de los servicios públicos bien vale el riesgo de establecer planteamientos no coherentes con la sociedad actual, que es precisamente la que hay que cambiar.

3.—SITUACION ACTUAL DE ALGUNOS SERVICIOS PUBLICOS.

3.I.—El transporte urbano y metropolitano.

Este breve análisis del transporte urbano y metropolitano (8), va a centrarse en el transporte público colectivo urbano en Andalucía. A su vez de las tres empresas públicas de transporte público colectivo urbano que actúan en Andalucía, como son las que operan en Huelva, Málaga y Sevilla, tenemos datos solamente de las dos últimas, por ello delimitando aún más el campo de estudio nos centraremos en los casos de Málaga y Sevilla, aunque cabe pensar que en el resto de los núcleos de Andalucía los problemas con los que se enfrenta hoy día el transporte colectivo sean similares a aquellos por los que atraviesa en estas dos capitales.

Ni que decir tiene que la dificultad de estudio para todo Andalucía se basa en la falta de estadísticas en nuestro país y en todo caso cuando existen no son

(8) A partir de este momento evitaremos repetir urbano y metropolitano y emplearemos para simplificar la palabra urbano.

del todo fiables, por ello pensamos que se debería afrontar la necesidad de crear un «banco de datos de transporte urbano a nivel de Andalucía».

Es necesario aclarar que con área metropolitana nos referimos a un espacio superior al urbano tradicional, que se presenta dependiente y conectado con él, y que en términos de población es superior a los 250.000 habitantes (sin que esta cifra se considere más que como un reflejo de las opiniones de los distintos estudiosos del tema, entre los cuales hay diversidad de criterios en cuanto a la población). Lo que no nos cabe duda, es que es necesaria una institucionalización de las áreas metropolitanas integrando en ellas los núcleos urbanos tradicionales. Si bien nuestro análisis empírico se basa en los núcleos tradicionales (o sea las capitales Málaga y Sevilla), la problemática del transporte colectivo necesita la institucionalización de las áreas metropolitanas para dar soluciones que no queden cojas, al no poder abarcar todo el ámbito que necesita de esas soluciones. Por ello cuando hablemos de solucionar al transporte estaremos aludiendo al conjunto del área metropolitana. Según hemos dicho anteriormente nos vamos a centrar en el transporte público colectivo urbano, por ello a continuación vamos a hablar de:

a) Modelos de transporte público colectivo urbano en los respectivos núcleos urbanos. De la observación del Cuadro I, se deduce la existencia de dos modelos diferentes (9) en ambos núcleos urbanos. Así si observamos la demanda (pasajeros transportados), vemos como en el caso de Málaga, esta presenta un ligerísimo crecimiento en la última década de un 2,4%, mientras en Sevilla la demanda ha disminuído un 34,2% para igual periodo. Sin embargo en el caso de Málaga se pueden apreciar dos tendencias, una hasta 1975 con un crecimiento en la demanda de un 2,7% y otra a partir de ese año en que esta comienza a disminuir. A pesar de esto y para simplificar un poco el análisis, se puede hacer una diferenciación en los modelos calificando al modelo de Málaga como ligeramente progresivo o creciente (con una ligera tendencia acusada en estos dos últimos años al decrecimiento) y al de Sevilla como totalmente regresivo o decreciente.

A su vez el comportamiento de la oferta si bien en la práctica ha sido diferente, ya que según se ve en el Cuadro I en Málaga ésta aumentó un 66,8% y en Sevilla disminuyó en 4,1%, sin embargo en ambos casos no ha habido una adaptación de la oferta a la demanda, ya que en el caso de Málaga en que la demanda aumentaba muy poco, la oferta lo hacía por el contrario bastante, mientras que en el caso de Sevilla en que la demanda disminuía enormemente

(9) Entendiendo por modelo de transporte en este caso, la diferente forma de comportarse las dos variables económicas: la oferta y la demanda.

la oferta lo hacía también pero muy poco, de manera que si observamos el Cuadro 2, vemos como en 1977 el índice de pasajeros por kilómetro era prácticamente el mismo, lo cual no hace sino reflejarnos una similitud en las políticas seguidas, o lo que es lo mismo, que el modelo del que hablabamos viene condicionado por los factores llamados atractores y disuasores de la demanda (10).

Ni que decir tiene que los problemas por los que atraviesa el transporte público colectivo en ambos núcleos urbanos y presumiblemente en el resto de Andalucía-son los mismos, aunque no esten tan agravados e incluso puede que en algunos casos no se manifiesten tan crudamente, debido a que Málaga y Sevilla pueden ser consideradas como centros en el crecimiento del modelo territorial, siendo este modelo de crecimiento el verdadero culpable de la situación caótica en que se encuentran los principales núcleos urbanos y metropolitanos no solo a nivel de Andalucía, sino de toda España, cuyas consecuencias más graves pueden verse en los casos de Madrid y Barcelona. De lo que no nos cabe ninguna duda, es, de que teniendo en cuenta la población tanto de Málaga como de Sevilla que según vemos aparece en el Cuadro 8, la frecuencia de utilización era en 1977 muy baja para ambas, sin olvidar que en el caso de Málaga la empresa de transporte público colectivo urbano participa aproximadamente en un 50% de la demanda generada, ya que el resto lo cubren empresas privadas, por ello podemos decir que la frecuencia de utilización del transporte colectivo en Málaga y Sevilla es prácticamente la misma viéndose como ha sido Sevilla la que ha visto como disminuía más el índice de utilización de este tipo de transporte, con las graves repercusiones que ello ha tenido en todos los aspectos.

b) Productividad. En el Cuadro 3 puede observarse la productividad tanto del material móvil como del personal, productividad que en el caso de Málaga se ve como evoluciona positivamente (pero lentamente) salvo los pasajeros por vehículo, ya que mientras los vehículos han sufrido un aumento de un 25,8% según puede verse en el Cuadro 4, la demanda lo ha hecho un 2,4%, sin embargo el resto de los índices de productividad han aumentado ya que la oferta según hemos visto, creció un 66,6% y la plantilla de personal disminuyó un 9% (ver Cuadro 4), por lo tanto, el índice de empleados por vehículo se sitúa muy cerca de tres según puede verse en el Cuadro 3, aunque presumiblemente en el caso de Málaga la plantilla de personal realiza bastantes horas extraordinarias, o mejor dicho se realizaban hasta 1975 (11) (sin que a partir de

(10) THOMSON J. "Teoría económica del transporte", pág. 21.

(11) Según se pone de manifiesto en "Introducción a la economía malagueña: Algunas consideraciones, sobre el transporte urbano colectivo. Especial referencia a la ciudad de Málaga". GUTIERREZ FERNANDEZ, A. HERNANDEZ y ROSENDO HURTADO, M.

CUADRO N.º 1

EVOLUCION DE LA OFERTA (kilómetros recorridos) Y LA DEMANDA (pasajeros transportados)

CONCEPTO AÑOS	MALAGA				SEVILLA			
	OFERTA	I	DEMANDA	I	OFERTA	I	DEMANDA	I
1968	2.754.048	100	28.961.160	100	12.843.522	100	115.391.724	100
1969	2.831.431	102,8	29.536.142	101,9	13.288.548	103,4	115.768.392	100,3
1970	2.785.698	101,1	29.777.707	102,8	13.474.535	104,9	109.062.725	94,5
1971	2.969.080	107,8	30.210.797	104,3	13.376.290	104,1	103.363.168	89,6
1972	3.128.251	113,6	29.100.217	100,5	13.515.149	105,2	105.156.302	91,1
1973	3.535.324	128,3	30.464.676	105,2	13.460.757	104,8	100.220.891	86,8
1974	4.158.125	151,0	32.172.521	111,1	13.479.065	104,9	95.050.665	82,3
1975	4.480.057	162,7	32.368.524	111,7	13.410.604	104,4	89.062.113	77,2
1976	4.703.087	170,7	31.706.719	109,5	12.610.215	98,1	79.772.294	69,1
1977	4.587.696	166,6	29.649.298	102,4	12.323.791	95,9	75.966.111	65,8

Fuente: Datos estadísticos de las empresas «SERVICIO MUNICIPALIZADO DE TRANSPORTE URBANO DE MALAGA» y «TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA» S.A. MUNICIPAL». ELABORACION PROPIA.

I.—Porcentaje de incremento tomando como año base 1968.

CUADRO N.º 2

CONCEPTO AÑOS	PASAJEROS POR KILOMETRO	
	MALAGA	SEVILLA
1968	10,5	8,98
1969	10,4	8,71
1970	10,68	8,09
1971	10,17	7,72
1972	9,30	7,78
1973	8,61	7,44
1974	7,73	7,05
1975	7,22	6,64
1976	6,74	6,32
1977	6,46	6,16

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO N.º 3

PRODUCTIVIDAD DEL MATERIAL Y DEL PERSONAL.

Concepto Años	MATERIAL MOVIL				EMPLEADOS POR VEHICULO		PERSONAL					
	PASAJEROS POR VEHICULO		KILOMETROS RECORRIDOS POR VEHIC.		MALAGA	SEVILLA	MALAGA	SEVILLA	KILOMETROS RECORRIDOS POR EMPLEADO		MALAGA	SEVILLA
	MALAGA	SEVILLA	MALAGA	SEVILLA	MALAGA	SEVILLA	MALAGA	SEVILLA	MALAGA	SEVILLA	MALAGA	SEVILLA
1968	340.719,5	517.451,7	32.400,5	57.594,27	5,37	6,25	6.026,4	9.206,8	60.372,5	82.718,1		
1969	347.484	519.140,8	33.311	59.590	5,35	6,3	6.223	9.451,3	64.914,6	82.338,8		
1970	350.326	514.446,8	32.772,9	63.559,1	5,16	6,5	6.345,5	9.735,9	67.830,7	78.802,5		
1971	355.422	483.005,5	34.930,3	62.506	5,15	6,3	6.778,7	9.974,8	68.974,5	77.079,1		
1972	342.345	491.384,6	36.803	63.154,9	5,1	6,02	7.027,9	10.484,9	67.051,2	81.579,8		
1973	358.408,3	477.242,3	41.592	64.098,8	5,08	6,02	8.183,6	10.649,3	70.520	79.288,7		
1974	349.701	465.934,6	45.197	66.073,8	4,6	5,98	9.806,9	11.057,5	75.858,5	77.974,3		
1975	351.831	406.676,3	48.696	61.235,6	4,6	5,43	10.566,2	11.278,9	76.340,8	74.905		
1976	337.305	364.257	50.032	57.580,9	4,15	5,39	12.028,3	10.686,6	81.091,3	67.091,3		
1977	277.096	350.074,2	42.876	56.791,6	3,88	5,34	11.028,1	10.623,9	71.272,3	65.488		

FUENTE: Datos estadísticos de las empresas «SERVICIO MUNICIPALIZADO DE TRANSPORTE URBANO DE MALAGA» y «TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA, S.A. MUNICIPAL». Elaboración propia.

la fecha se pueda constatar pues carecemos de datos) ya que los porcentajes que representaban los gastos de personal sobre el total de gastos eran superiores que en otras empresas con similar índice de productividad, sin que apareciese otra razón más lógica que esta.

En el caso de Sevilla, salvo los empleados por vehículo que pasan de 6,25 a 5,34, el resto de los índices de productividad disminuyen, lo cual es consecuencia de esa fuerte disminución en la demanda y de la ligera disminución de la oferta que no se han visto unidas a similares decrecimientos en la plantilla de personal, ni en el número de vehículos, mientras que Málaga por el contrario al corresponderse con otro modelo ha provocado estos aumentos en la productividad.

En líneas generales cabe decir, que la productividad tiene sus puntos de apoyo en la oferta y la demanda así como en la posibilidad o no de flexibilizar las plantillas y el parque móvil. Por ello se puede afirmar que a través de la política seguida ha sido convertido este servicio público en un cuasi-servicio público (12), siendo necesario un replanteamiento de la política seguida hasta la fecha, con las repercusiones que ello traerá consigo y pero que bajo una adecuada administración llevará a aumentos de la productividad en estas empresas.

c) Precios o tarifas. Los precios o tarifas de los transportes públicos colectivos urbanos, son precios políticos (13). Sin embargo y según puede verse en el Cuadro 6 en que aparecen las tasas acumulativas de crecimiento de las tarifas nominal y real en el período 1967-75 para Málaga y Sevilla, los precios han crecido más que el índice del coste de la vida que se manifiesta, en un crecimiento real positivo para las tarifas inferior y superior, tanto en Málaga como en Sevilla, diferenciándose solamente, en que, en Málaga ha crecido más en términos reales la tarifa o precio inferior y menos la superior mientras que en Sevilla ha ocurrido a la inversa. Con lo cual se puede afirmar que en ambas capitales ha sido un acicate la política de precios seguida para el proceso inflacionario, teniendo en cuenta a su vez que estos precios van a incidir en los sectores de población de más baja renta.

d) Rentabilidad. De la observación del Cuadro 5 se puede afirmar que no son estas ni mucho menos empresas rentables, o lo que es lo mismo que los gastos superan a los ingresos y cada año la diferencia va siendo mayor, produ-

(12) VALLES FERRER, J. "Política directa de precios y desarrollo económico: El problema de la fijación del precio de los servicios públicos en España" Rev. *De Estudios Económicos-Sociales* n.º 128-129.

(13) O sea que no cubren los costes medios.

CUADRO N.º 4

PLANTILLA DE PERSONAL Y NUMERO DE VEHICULOS

Concepto Años	PLANTILLA DE PERSONAL				NUMERO DE VEHICULOS			
	MALAGA 1		SEVILLA 1		MALAGA 1		SEVILLA 1	
1968	457	100	1395	100	85	100	223	100
1969	455	99,5	1.406	100,8	85	100	223	100
1970	439	96	1.384	99,2	85	100	212	95,1
1971	438	95,8	1.341	96,1	85	100	214	95,9
1972	445	97,3	1.289	92,4	85	100	210	94,2
1973	432	94,5	1.264	90,6	85	100	204	91,5
1974	424	92,7	1.219	87,4	92	108	219	98,2
1975	424	92,7	1.189	85,2	92	108	219	98,2
1976	391	85,5	1.180	84,6	94	110	219	98,2
1977	416	91	1.160	83,1	107	125	217	97,3

FUENTE: Datos estadísticos de las empresas.

«SERVICIO MUNICIPALIZADO DE TRANSPORTE URBANO DE MALAGA» y «TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA, S.A. MUNICIPAL». Elaboración propia.

1.-Porcentaje de incremento tomando como año base 1968.

* Previsiones según el presupuesto, en caso de que no haya subida de tarifas.

** Previsiones según el presupuesto, en caso de que haya subida de tarifas.

CUADRO Núm. 5.
EVOLUCION DE LOS INGRESOS, GASTOS Y
RESULTADOS TOTALES

Concepto Años	MALAGA			SEVILLA		
	I miles	G miles	R miles	I miles	G miles	R miles
1968	62,24	65,68	-3,44	—	—	—
1969	63,95	67,63	-3,67	—	—	—
1970	65,02	78,9	-13,87	—	—	—
1971	67,53	83,14	-15,61	—	—	—
1972	87,15	103,05	-15,35	—	—	—
1973	109,68	123,3	-13,62	—	—	—
1974	161,89	164,95	-3,05	—	—	—
1975	196,34	217,32	-20,98	—	—	—
1976	252,50	264,55	-12,05	—	—	40,87
1977	279,65	349,1	-69,45	811,46	896,488	-85,02
1978	—	—	—	845,78	1101,24	-255,45
1978	—	—	—	921,24	1101,24	-180

FUENTE: Datos estadísticos de las empresas. "Servicio Municipalizado de Transporte Urbano de Málaga" y "Transportes Urbanos de Sevilla S.A. Municipal".
Elaboración propia.

CUADRO N.º 6
TARIFAS, TASAS ACUMULATIVAS

CONCEPTO TARIFAS	Tasa acumulativa de crecimiento anual en el período 1967-75	
	MALAGA	SEVILLA
Tarifa inferior nominal	16	11,4
Tarifa inferior real	7,2	2,7
Tarifa superior nominal	13,6	17,5
Tarifa superior real	4,8	8,3

FUENTE: Introducción a la economía malagueña: Algunas consideraciones sobre el transporte urbano colectivo. A. Gutiérrez Fernández J. Hernández Armenteros y M. Rosendo Hurtado.

CUADRO N.º 7

DEFICIT POR HABITANTE, POR VIAJERO Y POR EMPLEADO

CONCEPTO	MALAGA			SEVILLA		
	1	2	3	1	2	3
AÑOS						
1968	9,6	0,118	7,527	-	-	-
1969	10,13	0,124	8,065	-	-	-
1970	37,48	0,465	31,594	-	-	-
1971	41,29	0,517	35,639	-	-	-
1972	39,76	0,527	34,494	-	-	-
1973	34,56	0,447	31,527	-	-	-
1974	7,58	0,095	7,193	-	-	-
1975	51,04	0,648	49,481	-	-	-
1976	28,75	0,380	30,818	66,68	0,512	34,636
1977	162,26	2,342	166,947	135,99	1,11	73,294

FUENTE: Elaboración propia.

1.-Déficit por habitante, en pesetas.

2.-Déficit por viajero, en pesetas.

3.-Déficit por empleado, en pesetas.

CUADRO N.º 8

EVOLUCION DE LA POBLACION EN MALAGA Y SEVILLA
Y DE LA FRECUENCIA DE UTILIZACION (viajes por
habitante y año).

CONCEPTO	POBLACION		FRECUENCIA DE UTILIZACION	
	AÑOS	MALAGA	SEVILLA	MALAGA
1968	355.051	520.167	81,56	221,83
1969	362.727	531.212	81,42	217,93
1970	370.516	542.413	80,36	201,06
1971	378.417	553.770	79,83	186,65
1972	386.431	565.285	75,30	186,02
1973	394.558	576.956	77,21	173,70
1974	402.798	588.784	79,87	161
1975	411.152	600.767	78,72	148,24
1976	419.619	612.908	75,56	130,15
1977	428.199	625.203	69,24	121,50

FUENTE: Anuario del I.N.E. Elaboración Propia.

Población calculada para el uno de julio de cada año.

ciéndose de esta forma una descapitalización del sector, siendo esto algo que nunca debería ocurrir con un servicio público. Por ello si bien estas empresas no pueden perseguir un beneficio extrasocial (que no repercuta en la sociedad), si es necesaria, su rentabilidad social que haga posible su capitalización y desarrollo. El Cuadro 7 complementario del anterior nos ayuda a ver la situación por la que atraviesan estas empresas como representantes que son del transporte público colectivo urbano de las dos capitales, pudiendo concluir que la situación en ambas es similar y que Málaga en el último año ha sufrido un gran deterioro en sus resultados de manera que su situación hoy parece ser tan grave o más que la de Sevilla.

3.2.—Los abastecimientos de agua a las poblaciones.

Este análisis de los abastecimientos de agua en Andalucía, se va a centrar por un lado en la empresa pública y por otro en las capitales de provincia, habiendo seleccionado para su estudio las empresas que actúan en Córdoba, Jaén, Málaga y Sevilla. Cabe pensar que al igual que decíamos para el caso del transporte en el resto de las capitales andaluzas y grandes poblaciones, los problemas por los que atraviesan hoy día los abastecimientos de agua sean similares a aquellos por los que atraviesan en estas capitales.

Hemos de resaltar la dificultad con que se encuentra el investigador de estos temas por la falta de estadísticas en nuestro país, sabiendo que cuando estas existen no son del todo fiables en muchos casos. Esto nos lleva a decir también al igual que en el caso del transporte que es necesario ya, afrontar la creación de un banco de datos del abastecimiento de agua a nivel de Andalucía.

A continuación vamos a pasar a hablar de los puntos siguientes:

a) Demanda y Oferta de agua. La observación del comportamiento de la función de demanda es muy importante a la hora de estudiar cualquier sector económico, ya sea de cara a la empresa (política empresarial) o para la realización de predicciones económicas.

La demanda de este servicio es una función de muchas variables, no obstante en este análisis podríamos seleccionar algunas de las que pueden considerarse más representativas, como son: precio del servicio, actividad industrial, crecimiento de la población, costumbre etc. . . La renta la omitimos ya que no la consideramos variable explicativa en el consumo de agua sino que va a influir a través de otras variables, principalmente a través de las costumbres.

—En primer lugar vamos a establecer una función con una única variable: el precio.

Analizaremos empresa por empresa, el comportamiento conjunto de dos magnitudes: el agua consumida por abonado y año en m³ y la tarifa media que hemos estimado para cada período. En los cuadros 14 y 15 se puede ver el comportamiento de la demanda en relación con la tarifa media.

De la observación de los cuadros anteriores se puede concluir que la demanda y el precio no se mueven siempre en la misma dirección, pues si bien en Córdoba y Sevilla la demanda y el precio se mueven en la misma dirección o sea suben, en Málaga y Jaén no se da esta relación directa, sino que a las subidas de precios no corresponden aumentos en la demanda ya que en 1976 la demanda por abonado era inferior a la existente en 1972, aunque si observamos el consumo doméstico vemos que el comportamiento de la demanda de agua para consumo doméstico es el mismo que el de la tarifa media con la excepción de Jaén, pues ambos se mueven en la misma dirección o sea manteniendo entre ambos una relación directa, que nos dice, que, en la función de demanda del sector agua (concretamente para uso doméstico) hay otras magnitudes y variables que inciden en el momento de este bien. La razón por la que el total de demanda por abonado descienda en el caso de Málaga, ha de buscarse en la demanda para usos industriales y comerciales. Sabido es que a partir de 1973 entró nuestra economía en crisis que se ha manifestado en un fuerte retroceso industrial y comercial (numerosas empresas han cerrado y otras han disminuído su ritmo de producción) lo que naturalmente a venido a repercutir sin lugar a dudas en la demanda de agua, y efectivamente si comprobamos dicha demanda para usos industriales vemos como ha disminuído en Córdoba, Jaén y Málaga.

Se puede pues afirmar que el comportamiento del bien agua es similar a otros de primera necesidad y sin sustitutivos, o sea la demanda es inelástica respecto al precio, siendo otros factores los que influyen y han influído en su consumo como son: las condiciones sanitarias, hábitos de consumo, condiciones higiénicas etc. . .

De lo dicho se desprende, que hay que tener en cuenta también el consumo de agua atendiendo al uso a que es destinada, lo cual queda puesto de manifiesto en porcentaje en los gráficos 1 al 4 habiéndose estimado como promedios anuales del período 1972-76.

Según se ve en los gráficos, en el caso de Córdoba, los porcentajes de consumo doméstico son más bajos que en las demás capitales, mientras que se

GRAFICO 1
CORDOBA

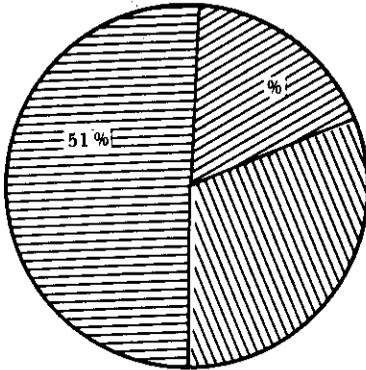


GRAFICO 2
JAEN

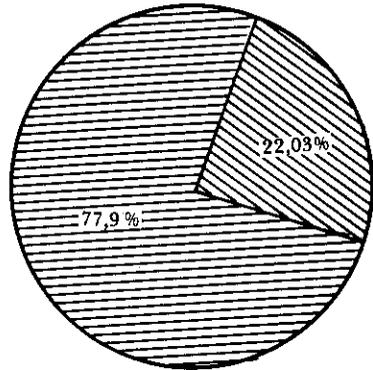


GRAFICO 3
MALAGA

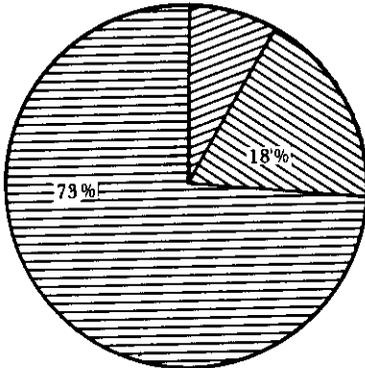
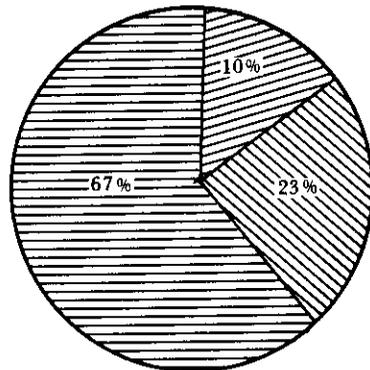


GRAFICO 4
SEVILLA



Porcentaje del consumo destinado a uso doméstico.



Porcentaje del consumo destinado a uso industrial.



Porcentaje del consumo destinado a otros usos.

consume más para uso industrial; son Málaga y Jaén las que tienen un porcentaje de consumo doméstico mayor, ello quizás sea debido en el caso de Málaga a que la hostelería es muy importante en la zona, hay que tener en cuenta que Torremolinos es un barrio de Málaga lo que hace subir este tipo de consumo ya que son numerosos los apartamentos no controlados y en el caso de Jaén es necesario aclarar que en el consumo doméstico se incluye el agua destinada a otros consumos, lo cual hace subir este tipo de consumo.

Los usos y costumbres en higiene son atributos que dependen directamente del nivel de vida de la sociedad; que son difícilmente medibles o cuantificables, utilizándose la mayoría de las veces como indicador adecuado el número de calorías diarias que consume cada individuo. Si bien en el momento de hacer este análisis carecemos de la evolución de este indicador, cabe afirmar que su evolución debe de haber sido positiva, pues se sabe a través de determinados indicadores económicos que el nivel de vida ha aumentado aunque en estos dos últimos años y debido a la aguda crisis económica es posible que se haya estabilizado. Evidentemente sabemos que todo incremento en el nivel de vida, acarrea una mejora de las costumbres higiénicas y sanitarias y como consecuencia un aumento en el consumo del agua.

✿ No obstante en nuestro caso, creemos que por la ubicación del país andaluz y su régimen climatológico es necesario tenerlo en cuenta en el caso de la demanda de agua, que la falta de este bien en ocasiones hace imposible ofertar lo que necesita la demanda condicionando la capacidad de producción y de servicio de las empresas lo cual ha de incidir en el consumo de agua por abonado.

Al desenvolvemos en un mercado monopolístico y no de competencia; cabe decir, que en las funciones de oferta que nos ofrecen estos monopolios locales no puede considerarse al precio, como un dato, sino que ha de utilizarse como otra variable más a tener en cuenta, existiendo otros componentes básicos que inciden en las funciones de producción de cada una de las empresas.

Un aspecto que no cabe duda influye en la función de producción es la procedencia del agua, pues según sea subterránea, de manantial o bien superficial la situación variará, debiendo tener en cuenta en nuestro caso la función de las Confederaciones Hidrográficas como suministradores de parte de la materia prima, ya que a su vez las Confederaciones actúan como un monopolio oferente de agua, imponiendo un precio al agua que suministran a estas empresas locales, que no es transparente por lo que respecta a los costes que incorpora.

Carecemos de datos referentes a la procedencia del agua, por lo que no nos extendemos más en el análisis de la oferta, ya que tampoco tenemos datos referentes a la longitud de las redes de distribución. Sin embargo disponemos de datos del total del número de abonados según se ve en el cuadro 18. Vemos como han aumentado el número de abonados en los casos de Córdoba, Jaén y Málaga, mientras que en el caso de Sevilla han disminuído, siendo esto consecuencia de que se está pasando, a instalar, en lugar de contadores individuales, contadores colectivos (para todo un edificio o comunidad), con lo que si bien disminuye el número de abonados, el consumo por abonado aumenta. Teniendo en cuenta también, que si aumenta el número de abonados lógicamente habrá aumentado la longitud de la red.

b) Precios o Tarifas.

b-1) Aspectos cualitativos. Con aspectos cualitativos, lo que queremos poner de manifiesto, son los distintos criterios de tarificación empleados por cada empresa o filosofía de la política de precios, que quedará plasmado a su vez en un cuadro resumen. Su descripción se hará siguiendo el orden alfabético.

—En el cuadro 9 se pueden ver las modalidades empleadas por las empresas que estudiamos a la hora de establecer los precios. De su observación se desprenden, varias características: el 50% de las empresas utilizaban o empleaban como criterio de tarificación en 1972, la tarifa única, mientras el otro 50% empleaban los criterios de tarificación, el de tarifa única múltiple y el de tarifa a base variable creciente; pero en 1974 Jaén varió su criterio de tarificación pasando a utilizar la tarifa de dos partes incorporando en el precio variable, la tarifa a base variable creciente. Evidentemente, si de aquí se desprendiera una característica, esta, ha de ser, la de la sencillez en los criterios de tarificación que se aplican en nuestro país, pues la tarifa única sabemos se basa en el criterio de linealidad, y que este es un criterio que tiende a ser abandonado en Europa (14) en favor de otros que impliquen mayor justicia. En cuanto al otro criterio de tarificación que se aplica conjuntamente con el de tarifa única múltiple en dos casos (Sevilla y Córdoba), como es el de base variable creciente; es sabido, que penaliza los mayores consumos de agua, lo cual no tiene demasiado sentido sabiendo que estamos ante servicios públicos con costes decrecientes.

(14) VALLES FERRER, J. "El precio del agua en Europa Occidental" Ed. Ariel Barcelona.

CUADRO N.º 9
SISTEMA DE PRECIOS POR EMPRESA

Sistema	Tarifa única	Tarifa única Múltiple	Tarifa de dos partes	Tarifa a base variab. crecit.
Empresa				
Córdoba	-	X	-	X
Jaén	X	-	X	-
Málaga	X	-	-	-
Sevilla	-	X	-	X

FUENTE: Estadísticas de las empresas municipales de aguas de Córdoba, Jaén; Málaga y Sevilla.
Elaboración propia.

CUADRO N.º 10

EMPRESA DE CORDOBA

Año		1972	1973	1974	1975	1976
		Tarifa (ptas/m ³)				
Base variable creciente	1.-Uso doméstico (A)					
	De 0 a 9 m ³	3	3	3	4,75	5,75
	De 9,001 a 25 m ³	4,5	4,5	4,5	7	8
	De 25,001 a 100 m ³	-	-	-	-	10,25
	De 25,001 a 250 m ³	6	6	6	9,25	-
	Exceso de 100 m ³	-	-	-	-	12,5
Exceso de 250 m ³	7,5	7,5	7,5	11,5	-	
Tarifa única múltiple	2.-Uso industrial (B)					
	Para cualquier consumo.	4,5	4,5	4,5	7	8
	III.-Uso benéfico (C)					
	Para cualquier consumo	3	3	3	4,75	5,75

FUENTE: Estadísticas de la Empresa Municipal de Aguas de Córdoba. Elaboración propia.

- (A) Consumo por vivienda y mes
- (B) Consumo mensual (comprende consumos industriales y del comercio)
- (C) Únicamente para centros de carácter benéfico (reconocidos oficialmente).

CUADRO N.º 11

EMPRESA DE JAEN

	Tarifa única, mensual (pts/m ³)	Tarifa de dos partes múltiples (mensual)				
		Uso Doméstico		Uso Industrial		
		Precio fijo Hasta 8 m ³ (pts/m ³)	Precio variable Más de 15 m ³ (pts/m ³)	Precio fijo Más de 15 m ³ (pts/m ³)	Precio variable Más de 15 m ³ (pts/m ³)	Precio variable Más de 15 m ³ (pts/m ³)
1972	3,5	-	-	-	-	-
1973	3,5	-	-	-	-	-
1974	-	40	15	16	105	8
1975	-	40	5	6	105	8
1976	-	40	5	6	105	8

Fuente: Estadística de la Empresa. Municipal de Aguas de Jaén.
Elaboración propia.

Se puede afirmar la existencia de un excesivo número de criterios de tarificación, pues hasta 1973 eran tres y a partir de 1974 pasaron a ser cuatro, o que nos dice que cada empresa aplica un criterio diferente. Desde otro punto de vista cabe decir que tampoco con estos criterios se atiende a la justicia social. Sería conveniente que se procediera a unificar los criterios en cuanto a la aplicación de tarifas, procurando adoptar aquellas que impliquen mayores niveles de justicia (15), como son las tarifas a base variable decreciente, la tarificación en cascada con aplicación a trayectos sucesivos de recorrido (con base decreciente), así como la vía impositiva (16), siempre que el sistema fiscal sea bastante progresivo; o bien el empleo de sistemas mixtos de tarificación (entendiendo por mixto, el que convino la tarificación por vía impositiva y otro de los citados).

b-2) Aspectos cuantitativos. Trataremos a continuación de poner de manifiesto el aspecto cuantitativo de la política de precios, o sea los distintos niveles tarifarios por empresa, así como las comparaciones a que dieran lugar, para finalmente poner de manifiesto en términos reales la evolución de las tarifas.

En los cuadros 10 a 13 se ponen de manifiesto los distintos niveles tarifarios para las empresas que estamos analizando y en el cuadro 16 aparecen los porcentajes de incremento de las tarifas, que según vemos en la empresa de Córdoba oscilan las de uso doméstico entre un 66,6% y un 91,6%, en Jaén entre un 42,8% y un 71,4% en Málaga que según hemos visto aplica la tarifa única el incremento ha sido de un 122% y en Sevilla dicho incremento oscila entre un 100% y un 147,5%. Para usos industriales en Córdoba el incremento ha sido del 77,7%, en Jaén oscila entre un 100% y un 128,5% y en Sevilla ha sido de un 100%, igualmente han sufrido aumentos parecidos las tarifas de agua destinada a otros usos, según se ve en el cuadro 16.

Se puede hablar pues, de determinadas características del modelo de precios de Andalucía:

Estamos ante un modelo no uniforme de precios, o sea que cada consumidor según el lugar donde se encuentre paga un precio diferente por el mismo bien; luego se practica la discriminación de precios, que no es ni más ni menos que el fruto de una falta de política para el subsector.

(15) VALLES FERRER, J. Obra citada.

(16) En este supuesto el abastecimiento de agua es gratuito, pagando el usuario su importe mediante el correspondiente impuesto o recargos sobre los impuestos ya existentes.

CUADRO N.º 12
EMPRESA DE MALAGA

Año	Tarifa Unica (pts/m ³)
1972	2,25
1973	5
1974	5
1975	5
1976	5

FUENTE: Estadística de la Empresa Municipal de Agua de Málaga. Elaboración propia.

—Se ha producido un incremento del precio del agua a través del tiempo, incremento que en términos reales supone crecimientos inflacionistas de los precios en las empresas de Jaén, Málaga y Sevilla según queda puesto de manifiesto en el cuadro 15, mientras en Córdoba la tarifa media en términos reales presenta un crecimiento negativo o casi estable, lo que permite hablar en este caso de una congelación de precios. El índice de precios aplicado para deflacionar las series, ha sido tomado de las Memorias del I.N.E.

—Cabría señalar quizá como característica, la existencia de algunos cambios estructurales en la política tarifaria ya que una de las empresas o sea un 25 por ciento de las que hemos estudiado varió la estructura tarifaria.

b-3) Resultados. La observación del cuadro 17 nos pone de manifiesto la descapitalización que están sufriendo las empresas de Jaén, Málaga y Sevilla, que si en el caso de Málaga es crónica, en el caso de Jaén y Sevilla es algo más reciente, siendo solamente Córdoba la que año tras año cierra su ejercicio con saldo positivo.

CUADRO N.º 13

EMPRESA DE SEVILLA

Tarifa Año	Base variable creciente (Uso doméstico)		Tarifa Única Múltiple *		
	Hasta 10 m ³ /mes (pts/m ³)	Más de 10 m ³ /mes (pts/m ³)	Uso industrial (pts/m ³)	Suministros protegidos (pts/m ³)	Dependen- cias del Est. (pts/m ³)
1972	3,3	5,5	5,5	3,3	3,85
1973	3,3	5,5	5,5	3,3	3,85
1974	4,18	6,6	6,6	4,18	4,78
1975	5,99	8,41	8,41	5,99	6,14
1976	8,17	11	8,17	8,47	8,47

FUENTE: Estadísticas de la Empresa Municipal de Agua de Sevilla.
Elaboración propia.

CUADRO N.º 14
AGUA CONSUMIDA POR ABONADO Y AÑO (m³)

Empresa	Córdoba	Jaén	Málaga	Sevilla	
Año					
1972	1	415	190	557,6	873,9
	2	2.915	1.118	2.273	1.064,4
	3	13.151	—	—	12.266,5
	4	677,8	238	669	1.005,1
1973	1	455	182	619,9	1.004,4
	2	2.809	1.257	2.527	1.211,8
	3	14.162	—	—	14.639,8
	4	741,4	235,6	743,8	1.159,5
1974	1	456	190	586	1.050,8
	2	2.505	998	2.099	1.267,8
	3	14.815	—	—	15.316,7
	4	726,3	228,7	684,4	1.213,1
1975	1	469	175	490,2	1.167,6
	2	2.036	846	1.504	1.408,7
	3	13.978	—	—	17.018,3
	4	706	208,8	556,1	1.347,9
1976	1	469	173	560,9	937,4
	2	1.849	984	1.510	1.124,8
	3	13.435	—	—	13.662,8
	4	692,2	213	630,6	1.080,5

FUENTE: Estadísticas de las empresas municipales de agua de Córdoba, Jaén, Málaga y Sevilla.

Elaboración propia.

1. Uso doméstico
2. Uso industrial
3. Otros usos
4. Total de agua consumida por abonado.

CUADRO N.º 15
TARIFA MEDIA (nominal y real)

AÑO		1972	1973	1974	1975	1976	
Concepto							
Córdoba	Tarifa Media	Nominal (pts/m ³)	5,25	5,25	5,25	8,12	9,12
		Real (pts/m ³)	5,25	4,71	4,07	5,38	5,14
Jaén	Tarifa Media	Nominal (pts/m ³)	3,5	3,5	6,5	6,5	6,5
		Real (pts/m ³)	3,5	3,1	5,0	4,3	—
Málaga	Tarifa Media	Nominal (pts/m ³)	2,25	5	5	5	5
		Real (pts/m ³)	2,25	4,48	3,87	3,31	2,81
Sevilla	Tarifa Media	Nominal (pts/m ³)	4,4	4,4	5,39	7,2	9,58
		Real (pts/m ³)	4,4	3,94	4,18	4,77	5,4

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO N.º 16

PORCENTAJE DE INCREMENTO DE LAS TARIFAS

Empresa	Período 1972 - 1976
Córdoba	(91,6-77,7-70,8-66,6) (1) (77,7) (2) (91,6) (3)
Jaén	(42,8-71,4) (1) (100-128,5) (2)
Málaga	(122)
Sevilla	(147,5-100) (1) (100) (2) (147,5) (4) (120) (5)

FUENTE: Elaboración propia.

- (1) Uso doméstico.
- (2) Uso industrial.
- (3) Uso benéfico.
- (4) Suministros protegidos.
- (5) Dependencias del Estado.

En general puede afirmarse que el sector ha carecido de una política sana que haya enfocado adecuadamente el problema con el que se enfrenta este servicio público, de manera que lo que ha ocurrido es lo que con carácter general, salvo determinadas excepciones viene ocurriendo con los servicios públicos en España y como no, en Andalucía, como es la descapitalización del subsector debido a la falta de interés por el mantenimiento adecuado de los servicios públicos y a la influencia que en la formación del precio han tenido las variables no económicas (17), influencia que a hecho de estas variables las más importantes.

(17) VALLES FERRER, J. "Política directa de precios..." *Rev. De Estudios Económicos-Sociales* n.º 128-129.

CUADRO N.º 17
RESULTADOS (miles de pesetas)

Año Empresa	1972		1973		1974		1975		1976	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Córdoba	—	18.506,7	—	17.515	1.236,8	—	—	9.862,6	—	4.776
Jaén	0	0	5.253	—	745	—	6.400	—	6.731*	—
Málaga	34.165	—	43.252	—	36.002	—	45.087	—	54.986	—
Sevilla	—	475	—	326	68	—	0	0	7.000	—

Fuente: Estadísticas de las empresas municipales de agua de Córdoba, Jaén, Málaga y Sevilla.

Elaboración propia.

(1) Pérdidas

(2) Ganancias

(x) Estimación

CUADRO N.º 18
NUMERO DE ABONADOS

Empresa	Córdoba	Jaén	Málaga	Sevilla
1972				
1	24.983	18.971	35.189	41.063
2	2.779	1.028	2.446	11.838
3	27	—	—X	426
4	27.789	19.999	37.635	53.327
1973				
1	24.997	20.002	38.984	41.173
2	3.242	1.040	2.710	11.870
3	34	—	—X	428
4	28.273	21.042	41.694	53.471
1974				
1	25.018	41.826	40.434	40.434
2	3.524	1.052	2.908	11.656
3	35	—	—X	420
4	28.577	22.075	44.734	52.510
1975				
1	24.899	22.500	50.910	39.931
2	4.078	1.064	3.538	11.512
3	36	—	—X	415
4	29.013	23.504	54.448	51.858
1976				
1	29.968	23.298	50.080	39.863
2	4.464	1.076	3.967	11.550
3	32	—	—X	414
4	29.464	24.374	54.047	51.827

FUENTE: Elaboración propia.

1. Uso doméstico.

2. Uso industrial.

3. Otros usos.

4. Total de abonados.

X. No disponemos de datos para poder hallarlo.

Es ya momento, de que sean tomados más en serio en nuestra economía los servicios públicos y de manera especial aquellos que son prestados por empresas públicas, ya que son patrimonio de toda la colectividad y por lo tanto su deterioro no beneficia más que a una minoría. Como decíamos al tratar el caso del transporte es importante y conveniente enfocar ya, la nueva política a seguir en este sector teniendo en cuenta esa concepción de los servicios públicos como derecho del ciudadano.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4-1.—*Conclusiones y recomendaciones referentes al transporte urbano y metropolitano.*

a) *Conclusiones.*

a-1). Existencia de dos modelos de transporte urbano público colectivo. El modelo de Málaga que manifiesta una ligera tendencia progresiva o creciente su demanda, aunque con tendencia al decrecimiento en estos dos últimos años y el modelo de Sevilla que se manifiesta como totalmente regresivo en su demanda.

En ambos modelos la oferta ha ido por encima de la demanda respecto a 1968.

a-2) Por lo que se refiere a la productividad. En el caso de Málaga la productividad de personal evoluciona positivamente aunque lentamente; por otro lado la productividad de material móvil que en el caso de los kilómetros recorridos por vehículos evoluciona positivamente, en el de pasajeros por vehículo desciende debido a que la flota ha aumentado, en porcentaje, más que la demanda. En Sevilla la productividad disminuye en todos sus índices representativos salvo los empleados por vehículo que pasaran de 6,25 a 5,34, lo cual nos pone de manifiesto la grave situación por la que atraviesa el transporte público urbano colectivo en Sevilla, que se manifiesta en el retraimiento tan fuerte de la demanda.

a-3) En cuanto a los precios o tarifas hay que decir como conclusión que para el período 1967-75, los precios políticos, pues no cubren costes han sido inflacionistas con la incidencia que ello tiene en las capas o sectores de población de más baja renta.

a-4) Se puede afirmar que se está produciendo la descapitalización del subsector, ya que año tras año los gastos han venido superando a los ingresos. Siendo la situación de ambas igual de grave ya que Málaga ha empeorado notablemente este último año.

b) *Recomendaciones.*

b-1) Política Económica de transporte urbano a nivel de empresa:

—Es necesaria la publicitación del subsector transporte urbano colectivo, teniendo en cuenta la concepción actual de los servicios públicos como derecho del ciudadano, y la necesidad que ello lleva consigo, de prestarlo adecuadamente y a menor precio (18).

—Las empresas de transportes urbanos públicos colectivos necesitan actuar con tarifas autosuficientes que permitan su desarrollo, y en ningún caso se deberá mantener la política seguida hasta la fecha de precios políticos más déficit continuos, pues ello a la vez que ha perjudicado a esta modalidad de transporte, ha ido en perjuicio de los economicamente más debiles que son los más directamente beneficiados también cuando es buena la situación de estas empresas y de esta modalidad de transporte.

—Las empresas de transportes urbanos públicos colectivos han de buscar las dimensiones óptimas y por lo tanto con una estructura de costes mínimos, lo cual a su vez, está relacionado con la publicitación del subsector.

—Será necesario aumentar la productividad, que hará a su vez disminuir los costes, sin embargo deberá mantenerse como mínimo al nivel actual, o mejorar en la medida de lo posible el índice de comodidad que permitirá a su vez la potenciación de la demanda.

b-2) Política Económica de transportes urbanos públicos colectivos a nivel de ciudad o área metropolitana: Las soluciones a tomar en la ciudad o área metropolitana para resolver los problemas de transporte, no son fáciles, pues implican el cambio actual del modelo territorial (19), que se ha apoyado en la

(18) Lo cual no quiere decir que las empresas de transporte público colectivo urbano existentes hoy día, esten operando con costes medios mínimos, pues en ningún momento ha existido la transparencia y el control necesario que nos lo demuestre y tampoco se ha investigado mucho en este campo.

(19) Que se caracteriza: por el crecimiento de las áreas metropolitanas como consecuencia de las concentraciones en ellas de la población, el empleo y el capital, así como por una desertización del resto del territorio.

potenciación del vehículo privado como medio de transporte urbano. Es a partir de 1973 con la crisis energética, cuando se trastoca totalmente dicho modelo que ya venía entrando en crisis desde hace años. Pudiendo afirmarse que la crisis por la que atraviesa el modelo territorial no es, ni más ni menos que un reflejo de la crisis que atraviesa el modelo económico, por ello no cabe tampoco hablar de soluciones estrictas para el transporte, sino que es necesario variar el modelo económico actual, o sea, se necesitan alternativas a ese modelo económico, que implicaría a su vez situarnos bajo un nuevo modelo territorial. Por ello la política a seguir que ha de pasar por un replanteamiento del modelo territorial, debe tener marcadas diferencias en el tiempo, pues de la noche a la mañana no se puede variar todo un modelo económico, ni un modelo territorial. De esta forma se podrían diferenciar las medidas a aplicar según los plazos en que pueden aplicarse, así como los objetivos que se persigan.

b-2.1) Medidas a corto plazo. Entendiendo por corto plazo un período que no sobrepasará los tres años. Estas medidas son necesarias en tanto que a corto plazo es imposible acometer ciertos cambios estructurales importantes en el sistema de transporte. Las medidas a aplicar las dividimos en:

1.—Medidas de protección al transporte urbano colectivo de superficie. Destinadas a optimizar el uso de la infraestructura, reducir los gastos de funcionamiento del sistema de transporte, a la vez que protegen a ese medio de transporte (20).

—Medidas Directas.

—Medidas (prioridades) físicas: Bandas de circulación separadas, en el sentido del tráfico general y en el sentido opuesto al tráfico general; Reservar a los transportes colectivos calzadas o bandas especiales; establecimiento de islas de peatones etc. . .

—Medidas (prioridades) operaciones: Posibilidad para los transportes públicos de colocarse aparte en los cruces (prioridad); regulación por medio de semáforos que tengan en cuenta a los transportes públicos.

—Medidas (prioridades) legales: Prioridad en los cruces de semáforos; prohibición de estacionarse en las paradas de los transportes públicos etc. . .

(20) VALLES FERRER, J. "Problemática del transporte Terrestre en la Comunidad Económica Europea: Aplicaciones metodológicas al estudio de áreas metropolitanas y del modelo español" *I.E.A.L.*

–Medidas Indirectas.

–División a nivel vertical de los cruces y pasos subterráneos para peatones.

–Instalación de vías de sentido único.

–Pasos de peatones en las proximidades de las paradas de transporte colectivo, pero no en las paradas.

–Evitar la construcción de parking en el centro, etc.

2. Medidas que potencien el transporte colectivo tratando de convertirlo realmente en un servicio público.

–En materia de precios: Es necesaria una política coherente, que evite los déficit, tratando que tomen parte en la financiación no sólo el usuario sino el beneficiario.

–Respecto a la demanda: Potenciación de la demanda de transporte urbano colectivo incidiendo en los factores que definen la calidad del transporte o sea en la velocidad comercial, flexibilidad y comodidad; se necesita a su vez una planificación conjunta urbanismo-transporte.

–Otras medidas: Coordinación y planificación democrática y descentralizada de las necesidades de transporte y de los medios para satisfacerla en todo el área metropolitana etc.

3. Medidas destinadas a disminuir las repercusiones que el transporte tiene en el entorno.

–Medidas que mejore el rendimiento energético.

–Medidas que incidan directamente en la regulación de la contaminación atmosférica.

4. Medidas destinadas a lograr una coordinación entre todos los tipos de transporte que operan en las áreas urbanas y metropolitanas. Medidas estas que tratarían de paliar los problemas que a más corto plazo la ciudad o área

metropolitana ha de resolver, si no quiere sufrir el colapso, como son: mejora de los niveles de servicio del transporte colectivo, dándole el verdadero tratamiento de servicio público; reducir los niveles de congestión; hacer que disminuya la contaminación atmosférica y acústica: incidir en el consumo de energía (petroleo-gasolina) directa o indirectamente etc. . .

b-2-2) Medidas a medio y largo plazo. Habría que incidir plenamente en el modelo territorial, tratando de hacer desaparecer los desequilibrios población –empleo y población– equipamiento. O sea que es necesario en esta etapa una política integrada de usos del suelo y transporte, cuyas bases habrán sido puestas en la etapa anterior. Poniendo las bases de un nuevo modelo metropolitano basado en cuanto a medios de transporte, en el transporte colectivo.

b-3) Política económica de transportes urbanos colectivos a nivel regional. La política para Andalucía se pasmaría con:

–La aplicación de la política enunciada anteriormente al nivel del país andaluz, que llevaría consigo la potenciación del transporte colectivo a nivel regional (inserto en el nuevo modelo territorial).

–La creación de un organismo coordinador del transporte a nivel regional.

–La potenciación de todo tipo de estudios en este campo así como la formación de un banco de datos.

–La coordinación de las soluciones y actuaciones en el campo del transporte urbano e interurbano.

4.2. Conclusiones y recomendaciones referentes al suministro de agua.

a) Conclusiones.

a-1) Se puede afirmar que hay otras magnitudes y variables que inciden en la demanda de agua además del precio, como son las costumbres, condiciones higiénicas y sanitarias, etc. . . También cabe decir que en situaciones de crisis económica como la que atravesamos es conveniente ver el desglose de la demanda según sus usos, pues la evolución de unos puede anular la de los otros.

Respecto a la oferta, si bien carecemos de datos que nos permitan apoyar nuestras teorías, si parece cierto que ha aumentado la longitud de la red, en base el aumento del número de abonados, siendo solamente en Sevilla donde esta afirmación no parece tener mucho apoyo, pero según hemos dicho ya, en Sevilla el número de abonados ha disminuído no cabe duda que debido a la instalación de contadores colectivos, lo que no implica una disminución de la red.

a-2) Respecto a los precios cabe afirmar por un lado el excesivo número de criterios de tarificación y la discriminación de precios existentes. Predominando aquellos criterios que implican menores niveles de justicia social.

Los incrementos de precios han sido inflacionistas en Jaén, Málaga y Sevilla, mientras que en Córdoba prácticamente se han congelado (un ligero decrecimiento).

a-3) Finalmente cabe señalar descapitalización por la que atraviesan las empresas de Jaén, Málaga y Sevilla que frena el crecimiento del sector por un lado y por otro lo hace empeorar en el sentido de la calidad, de manera que se va convirtiendo en un cuasi-servicio público al igual que en el caso del transporte aunque algo menos agravado.

b) *Recomendaciones.*

b-1) Es necesaria la publicitización del subsector, al igual que en el caso del transporte urbano colectivo, en base a la concepción actual de los servicios públicos, como ya decíamos anteriormente en el caso del transporte urbano colectivo.

b-2) Son necesarias tarifas autosuficientes que permitan su desarrollo evitando su destrucción y posibilitando el equilibrio financiero de las empresas. En cuanto al criterio de tarificación, hemos de señalar que estamos a favor de la gratuidad de los servicios públicos, siempre y cuando el sistema fiscal sea progresivo, pues si no la carga recaería sobre los sectores de población más débiles económicamente. Sin embargo, pensamos que la solución no vendrá de esta actuación administrativa «establecimiento de la gratuidad» ya que los problemas de las grandes ciudades y de sus áreas metropolitanas no acaban estableciendo los abastecimientos gratuitos, pues hay otros muchos factores de los que dependen, ya que el problema financiero no puede desligarse del urbanís-

tico, ni del teórico, condicionados ambos a su vez por la realidad imperante del sistema económico. Siendo la solución, una solución global para nuestra sociedad, que lógicamente pasa por un cambio del modelo económico, que se plasmará en un nuevo modelo de crecimiento urbano.

b-3) Sería necesario potenciar todo tipo de estudios en este campo, así como la formación de un banco de datos, ya que según hemos dicho en muchas ocasiones los estudios no se realizan por carecer de información (estadísticas) sobre el tema.

RESUMEN:

El artículo se encuentra dividido en dos partes bien diferenciadas, siendo abordado en primer lugar los planteamientos teóricos en torno al concepto de servicio público para pasar a analizar, en segundo lugar, la problemática concreta de dos servicios públicos: transporte colectivo y distribución de aguas en algunas ciudades andaluzas.

El análisis que se realiza de los transportes urbano y metropolitano se centra en los núcleos de Málaga y Sevilla, resaltándose como en ambas ciudades y por razones similares se está produciendo una descapitalización de dichas empresas, situación que viene explicada entre otras variables, por los niveles de tarifas, notoriamente insuficientes. Se procede a la vista del análisis realizado a recetar una serie de medidas tendentes a resolver el actual estado de penuria en que se encuentran dichos servicios.

El campo de estudio del servicio de distribución de aguas es más amplio, analizándose la problemática que tal servicio plantea en las ciudades de Córdoba, Jaén, Málaga y Sevilla. Los autores señalan como una de las causas de la penuria de este servicio, las diferentes modalidades tarifarias, así como el control en manos privadas de ciertos canales de distribución.

Concluyen los autores, señalando la necesidad de un cambio en el concepto global de la economía para poder ofrecer unos servicios públicos con un nivel de calidad aceptable.

RESUME:

L'article est divisé dans deux parties bien différenciées, en abordant en premier lieu les éconécés théoriques autour du concept de service public pour analyser, á la deuxieme partie la problématique concrète de deux services public transport collectif et distribution de l'eau dans quelques volles andalouses.

L'analyse qu'an fait des transports urbain et metropolitain est axée aux noyaux de Málaga et Seville, en mettant bien clair comment dans toutes les

deux villes, et par des raisons similaires, il est en train de se produire une décapitalisation de ces entreprises, situation que s'explique, entre des autres variables, par les niveaux des tarifs, clairement insuffisants. A la vue de l'analyse fait, on propose une série de mesures visant à résoudre l'état actuel de pénurie dans lequel se trouvent ces services.

Le domaine d'étude du service de distribution des eaux est plus large, en analysant la problématique que ce service pose aux villes de Cordoue, Jaen, Málaga, et Sevilla. Les auteurs soulignent comment une des plusieurs causes de la pénurie de ce service-ci, les différentes modalités tarifaires, ainsi que le contrôle privé de certains circuits de distribution.

Les auteurs terminent en soulignant la nécessité d'un changement dans la conception globale de l'économie pour pouvoir offrir des services publics avec un niveau de qualité acceptable.

SUMMARY:

The article is divided into two clearly distinct parts: *First*, the theoretical explanation about the concept of public service. *Second*, the analysis of the concrete problems of two public services, namely, public transportation and water distribution in some Andalusian cities.

The analysis of both urban and metropolitan transportation is focused on the population centers of Malaga and Sevilla, pointing out how in these two cities and for similar reasons the capital of such enterprises has been diminishing, a situation which is explained, among other variables, because of the obviously insufficient fare levels. In view of this analysis, the article proceeds with the recommendation of a series of measures to solve the present state of want in such services.

The field of study of the water distribution service is larger. It analyzes the problems which this service poses to the cities of Cordova, Jaen, Malaga and Sevilla. The authors point out as one of the many causes for want in this service, the diversity in collecting taxes, as well as the private control of certain channels of distribution.

They conclude by indicating the need of a change the total concept of economy in order to render a public service with a minimum level of acceptability.