

TAXIS MENGUANTES

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 6 de junio de 2007)

En Barcelona se está extendiendo con rapidez la cultura económica general. En particular, en su vertiente de la teoría de juegos. Cada vez gastamos más tiempo tratando de conseguir un taxi libre. La competencia por los bienes escasos estimula el ingenio de los consumidores. Por esto, un ritual de creciente seguimiento en las esquinas de la ciudad es el análisis de la posición ocupada por otros conciudadanos que tratan también de otear un taxi libre. Cuando caen dos gotas (o cuando hay Fira, o cuando...) la pregunta pertinente es ¿Dado que la esquina de enfrente está ocupada, cómo puedo moverme para mejorar mi posición y aumentar mis probabilidades de conseguir el próximo taxi libre? Teoría de juegos en estado puro, a la que cada semana podemos dedicar más tiempo.

¿Hay pocos taxis? ¿Hay demasiados taxis? Así planteada la cuestión pueden obtenerse respuestas variadas. Los consumidores (usuarios si lo prefieren) tendemos a creer que hay pocos; los profesionales del sector tienden a creer que hay muchos. Todo muy lógico. ¿Qué dice el mercado? Pues no hay mercado: la entrada en el negocio (o en el servicio, si lo prefieren) del taxi está regulada a nivel metropolitano. De ahí que la oferta no pueda adaptarse por sí sola a los cambios en la demanda.

A falta de un sistema flexible de entrada y salida de oferentes que proporcione información, disponemos de un sistema alternativo para encontrar precios que contengan señales: el mercado de licencias de segunda mano. Aquí las transacciones sí son libres. Según datos del Institut Metropolità del Taxi (IMET) los precios de las licencias han pasado de 40.000 euros en 2002 a 120.000 en la actualidad, aunque en realidad las licencias se están transfiriendo a precios de hasta 200.000 euros. Ciñéndonos a las (muy bajas) cifras del IMET, el precio de la licencia se ha multiplicado por tres desde 2002. Esta rentabilidad del activo está muy por encima de las rentabilidades logradas en el mismo período en mercados tan calientes como el inmobiliario o como el mercado de valores. Para el análisis económico el diagnóstico es inmediato: tales aumentos de precio en el mercado libre revelan escasez del producto (licencia de taxis). En un mercado tan sometido a contingente como este se están generando cuantiosas rentas de monopolio.

¿Qué ha generado la creciente escasez, detectada en la evolución de los precios de las licencias? Algunos datos pueden resumir el cuadro (todos ellos disponibles en la página web del ayuntamiento de Barcelona). Por el lado de la demanda, el número de ocupados en la ciudad ha aumentado más del 30% desde 2002; el número de turistas ha crecido más del 60% desde 1995; y el número de pasajeros en el Prat se ha más que duplicado en el mismo período. Vayamos ahora a los datos de la oferta: como es bien sabido, el número de licencias de taxi está congelado desde 1999 en algo menos de 10.500. Como es menos sabido, en 1995 el número de licencias de taxi era de casi 11.000. En suma, el número de licencias se ha reducido en un 4% desde 1995, mientras que el número de kilómetros recorridos ha aumentado el 8%. Y habría aumentado más si hubiese más taxis.

Una ciudad con vocación global no puede permitirse problemas como la creciente escasez de servicios de taxi. Este sector, como otros, requiere reformas. Y estas reformas no van a ser fáciles ni van a estar exentas de oposición. El nuevo gobierno de la ciudad necesita un fuerte impulso reformista. Porque es preferible aprender teoría de juegos en las aulas y practicarla en las ocupaciones profesionales, que aprenderla y practicarla por las esquinas de Barcelona.