PN-ACE-213
100152

NEPAI PROJECT
Nicaragua Economic Policy Analysis & Implementation

**LOS TAXIS EN MANAGUA Y EL
PROBLEMA DEL TRANSPORTE**

A Report by Dr Julio E Revilla

Prepared under USAID Contract #524-0339-C-00-4015-00
August 1995
Managua, Nicaragua

Los taxis en Managua y el problema del transporte

Julio E. Revilla
Proyecto NEPAI
Agosto 25, 1995

En los últimos días un grupo de taxistas ha decidido iniciar nuevamente los ya conocidos “plantones”. Este uso de la fuerza tiene como objetivo presionar al Gobierno y perjudicar a la ciudadanía. De esta manera se pretende conseguir una serie de ventajas, entre ellas, que se les dé la exclusividad en el negocio de taxis en Managua. La finalidad última es, de acuerdo a los mismos taxistas protestantes, eliminar a los llamados taxis “Piratas”.

De lo que se trata, entonces, es que quienes ostentan la “Patente de Corso” otorgada por el Gobierno, sean los únicos que pueden operar en el mercado. Cualquier intento por parte de otros taxistas, de entrar a competir en el negocio de los taxis, ha sido respondido incluso con violencia. ¿A qué se debe esto? ¿Qué es lo que debe hacer el Gobierno? ¿Es la exclusividad la mejor respuesta, que desde el punto de vista social, debe tomar el Gobierno?

En primer lugar, es necesario reconocer que el problema planteado ha sido originado por la decisión del Gobierno de otorgar a un determinado número de individuos un derecho que se les niega a otros. Este problema, entonces, reside en una intervención estatal mal diseñada. ¿Por qué no se permite que otros trabajadores participen en la producción de un servicio como el de transporte? La restricción de la que hablamos es similar a la que se impondría, por ejemplo, a los productores de café. Siguiendo la lógica utilizada en el mercado del servicio de taxis, sólo se permitiría la producción de café a ciertos agricultores y se prohibiría la entrada a otros. La reacción ante esa imposición sería la de una comprensible indignación, no sólo por los potenciales caficultores (muchos de ellos, a no dudarlo, se convertirían en productores “Piratas”) sino por la ciudadanía en general.

Es necesario señalar que el Estado en Nicaragua tiene roles muy importantes

que cumplir. Estos roles se dan principalmente en los sectores de educación, salud y seguridad ciudadana. El transporte es también un sector en que el Estado tiene mucho que aportar, pero no precisamente poniendo restricciones para favorecer a pequeños grupos privilegiados.

¿Cuál debe ser el rol del Gobierno? Este debe simplemente garantizar que los taxistas respeten las normas básicas de tráfico vehicular, que sus vehículos estén en buen estado, que estén debidamente registrados para así hacer frente a sus responsabilidades con los pasajeros. Pero fuera de eso, se debe dejar que quienes cumplan con estas reglas puedan ser taxistas. El papel del Gobierno no es el de decidir quienes son o no taxistas. El número y el nombre de los taxistas no puede estar determinado por una oficina gubernamental, o lo que es peor, por la negociación con un grupo de presión. La razón por la que no es necesario delimitar el número de taxistas es muy simple: el mercado se encarga de ello. Así, la existencia de los llamados taxis "Piratas" no hace sino poner en evidencia que ser taxista es rentable. Lo que los taxistas formales o "Corsarios" quieren es mantener parte de la demanda insatisfecha para así asegurarse tarifas más altas que les permitan obtener mayores ingresos al trabajar menos. En una situación de desempleo como la existente en Nicaragua, no es ni eficiente ni justo el poner barreras a quienes están dispuestos a trabajar, incluso poniendo su seguridad personal en peligro.

El rol del Estado es fundamental para la promoción de condiciones de competencia que van a beneficiar a la sociedad en su conjunto, y no sólo a un grupo. Esto se consigue garantizando la protección de los derechos de mercado de los agentes económicos. En el caso de los taxistas, esto significa garantizar la libre entrada y salida de taxis al mercado. En el caso de los consumidores, la protección de sus derechos de mercado se basa en su poder de elección en condiciones de competencia, así como garantizar su seguridad.

En un esquema más competitivo, contrario a lo que se pudiera pensar, el Gobierno, a través del Ministerio de Construcción y Transporte tiene una responsabilidad importante en la regulación del sector. Cada unidad que circule, por ejemplo, debe mantener ciertas normas mínimas de seguridad, los taxistas deben haber obtenido una licencia de conducir taxis, etc. Así pues, las restricciones que se

impongan tienen que ver con un mínimo de seguridad que se brinde a los consumidores, y aquí es donde el Estado juega el rol más importante

Sabemos que, por un lado, los beneficios en el sector de taxis parecen ser tan importantes que quienes detentan la exclusividad legal están dispuestos a defender a garrotazos ese poder monopólico. Sabemos también que el Gobierno no debería perjudicar a potenciales taxistas a costa de proteger a un grupo privilegiado. Pero la razón más importante es que los consumidores tenemos el derecho de exigir tanto al Gobierno como a los taxistas, que sea la acción del mercado, y no un arreglo político, el que determine tanto el precio como la calidad del servicio. Los consumidores tenemos el derecho a poder elegir el tipo de servicio que queremos y poder pagar un precio determinado por el mercado (que con la mayor competencia será menor). Si quien fija el número de taxis es el Gobierno en una negociación con un grupo de presión, lo más probable es que los principales perjudicados seamos los consumidores, que vamos a tener que pagar precios más altos y encontrar un servicio peor. Además, muchas de las presiones de los taxistas "Corsarios" le exigen al Gobierno subsidios. ¿Quiénes van a pagar esos subsidios? Todos los que pagamos impuestos, y en última instancia los pagarán los niños y los enfermos que vean reducidas las asignaciones presupuestales a la educación y a la salud.

Las ventajas de la solución de mercado son claras. El Gobierno deja de intervenir en el mercado y se concentra en sus funciones básicas como son la regulación del tráfico. Los taxistas en conjunto se beneficiarían por la mayor libertad para entrar al mercado (los únicos perjudicados serían los "Corsarios" actuales que estarían obligados a competir). Finalmente, los consumidores se verán beneficiados por un mejor servicio y menores precios.