

LEY DE ESTACIONAMIENTOS:

DEL POPULISMO PARLAMENTARIO

AL APROVECHAMIENTO EMPRESARIAL

MINUTOS	NORMAL	Arauco TAG
0 a 30	\$0	\$0
31 a 40	\$500	\$400
cada 10 minutos adicionales	\$100	\$80

LEY 19.944 "DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONSUMIDORES"

DERECHOS

- 1. El consumidor tiene derecho a:
- 2. El consumidor tiene derecho a:
- 3. El consumidor tiene derecho a:
- 4. El consumidor tiene derecho a:

OBLIGACIONES

- 1. El proveedor de bienes o servicios tiene la obligación de:
- 2. El proveedor de bienes o servicios tiene la obligación de:
- 3. El proveedor de bienes o servicios tiene la obligación de:
- 4. El proveedor de bienes o servicios tiene la obligación de:

Central

TARIFA | 1:00 a 0



Foto: [www.T13.cl](http://www.T13.cl)

## I. INTRODUCCIÓN

El 17 de noviembre de 2016 se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 20.967, que regula el cobro del servicio de estacionamientos. Dicha normativa está plenamente vigente hace poco más de un mes (al cumplirse los 90 días otorgados por la ley para su entrada en vigor), y su implementación ha generado una serie de controversias. Tal ha sido el negativo impacto mediático de la nueva ley, que ya se han presentado 5 mociones en el Congreso que buscan modificarla.

El evidente alza en el precio de este servicio por parte de los proveedores, ha generado la sensación de que los parlamentarios –en especial los senadores– habrían actuado motivados por intereses distintos al de los consumidores. En este escenario, es necesario clarificar ciertas cosas.

## II. CONTEXTO

Actualmente, la mayor parte de los establecimientos no cobran por el servicio de estacionamiento, siguiendo un modelo utilizado en otros países, en que son gratuitos en los centros comerciales y similares ubicados en la periferia de la ciudad, fuera del cono urbano. Por el contrario, sólo el 30% de los mall y strip centers cobran por el servicio de estacionamientos, siendo ellos básicamente los ubicados en sectores céntricos, donde hay alta densidad de comercio y gran cantidad de oficinas.

En otras partes del mundo, tales como Alemania, Suecia, Japón o España, el cobro por el uso de estacionamientos en centros comerciales es una política asociada al uso del transporte público, con la finalidad de evitar las externalidades negativas que produce el uso del automóvil.

# III. MOCIÓN ORIGINAL Y LEY APROBADA

## MOCIÓN ORIGINAL

El proyecto original, presentado por parte de la banca de diputados de la Democracia Cristiana, pretendía dar gratuidad a todo evento en el servicio accesorio de estacionamientos hasta por 30 minutos, extensible hasta por 120 minutos más presentando boleta de consumo. Dicha moción, aprobada en primer trámite constitucional en la cámara de Diputados, con los votos en contra de parte importante de la oposición, fue desestimada en el Senado, luego de escuchar las exposiciones de gran cantidad de expertos que participaron en la Comisión especial que se convocó al efecto, que unió las comisiones permanentes de Transportes y Economía. Los argumentos esgrimidos para rechazar la gratuidad fueron:

**Constitucionales:** La propuesta original imponía la gratuidad en un bien privado. Así, se producía una fijación de precios y se vulneraba el derecho de propiedad, ya que la discusión gira en torno a bienes que son de privados y de dominio privado, dedicados a un uso comercial. El proyecto era discriminatorio, ya que el dueño de un bien desarrollaría una actividad mercantil por la cual no tendría derecho a cobrar, lo que sería un caso único en nuestro país. En su intervención en el Senado, el profesor Jorge Correa Sutil señaló al respecto que “La norma de gratuidad obligatoria contenida en el Proyecto se presenta como única y anómala en el sistema de protección de los derechos de los consumidores. La Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores se erige sobre la noción de que el proveedor ofrece sus bienes o servicios a cambio de un precio o tarifa y que el consumidor los adquiere a título oneroso. Incluso en el caso de los bienes complementarios, esa ley inequívocamente autoriza a cobrar

por ellos, salvo que se trate de contratos de adhesión en los que el bien accesorio establezca incrementos en el precio del principal y las prestaciones adicionales no sean susceptibles de ser aceptadas o rechazadas por el consumidor y no estén consignadas por separado en forma específica. Los estacionamientos no cumplen con ninguna de estos requisitos copulativos que hacen ilícito el cobro adicional, pues se trata de un servicio que el consumidor puede aceptar o rechazar con independencia de su operación comercial principal y se estipula y cobra por separado”<sup>1</sup>.

**Económicos:** De haberse aprobado la gratuidad, los dueños de los centros comerciales, y de los estacionamientos que operan en ellos, dejarían de recibir ingresos, lo que derivaría en un aumento de los arriendos y, consecutivamente, en un aumento del valor de los productos que se venden. Finalmente, los consumidores que no acuden en automóvil a los centros comerciales terminarían subsidiando el costo de estacionar al que sí ocupa su automóvil, lo que provocaría un aumento en la demanda de vehículos y zonas de estacionamientos. La gratuidad generaría una falta constante de estacionamientos, y una gestión ineficiente de ellos.

**Medioambientales y de Transporte:** La gratuidad desincentiva el uso del transporte público o bicicleta en una ciudad colapsada vialmente, lo que además de la molestia que ello conlleva, produce un daño al medioambiente irreversible. Diversos estudios muestran que un 30% de la congestión vehicular se debe a personas que buscan un estacionamiento libre. Además, se genera una rivalidad respecto al uso del automóvil o del transporte público, generando un costo social, medio ambiental y vial. Así lo constató Louis de Grange en su exposición, al señalar que “el proyecto en debate genera consenso absoluto en el mundo técnico y académico en cuanto al rechazo del mismo. Se trata de un proyecto en su parecer inconstitucional y que

<sup>1</sup> Informe Comisión unida de Transportes y Economía: Senado

genera grandes asimetrías... es muy distinta la realidad del Mall Costanera Center, ubicado en el centro neurálgico de negocios en Santiago, uno de los lugares más congestionados de Chile, que la del Mall Plaza Trébol en Concepción, o del Mall Plaza Oeste en Santiago. Tratándose de estos últimos, dada su ubicación, tienen permanentemente disponibilidad de estacionamientos, y lo más probable es que una medida como la propuesta no les afecte en nada. Pero en el caso del Mall Costanera Center, ubicado en Providencia con una capacidad de 5.700 estacionamientos, de los que al día de hoy están en operación 3 mil, pues falta habilitar las torres, regalando dos horas de gratuidad el colapso sería absoluto, los tiempos de espera para salir serían eternos; en efecto, en edificios aledaños, con solo 900 estacionamientos, es decir la sexta parte, el tiempo de espera para salir en la hora punta es de 45 minutos<sup>2</sup>. Por último, la gratuidad va en la dirección contraria de las conclusiones obtenidas por la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad, convocada por este gobierno.

En definitiva, las distintas argumentaciones dan cuenta de que el estacionamiento no es un “derecho social”, y la propuesta original hubiese generado efectos negativos para los propios consumidores.

## **LEY APROBADA:** **ELECCIÓN ENTRE COBRO POR MINUTO O TRAMO DE TIEMPO VENCIDO**

Las modificaciones efectuadas por el Senado, y que luego fueron refrendadas por gran parte de la Cámara de Diputados, permitieron la aprobación de una legislación equilibrada para proveedores y consumidores. Así, la ley le entregó a los operadores del servicio de estacionamientos -cualquiera sea este-, la opción de elegir la modalidad de cobro, en caso de querer hacerlo (ya que también se puede optar por la gratuidad), entre dos opciones:

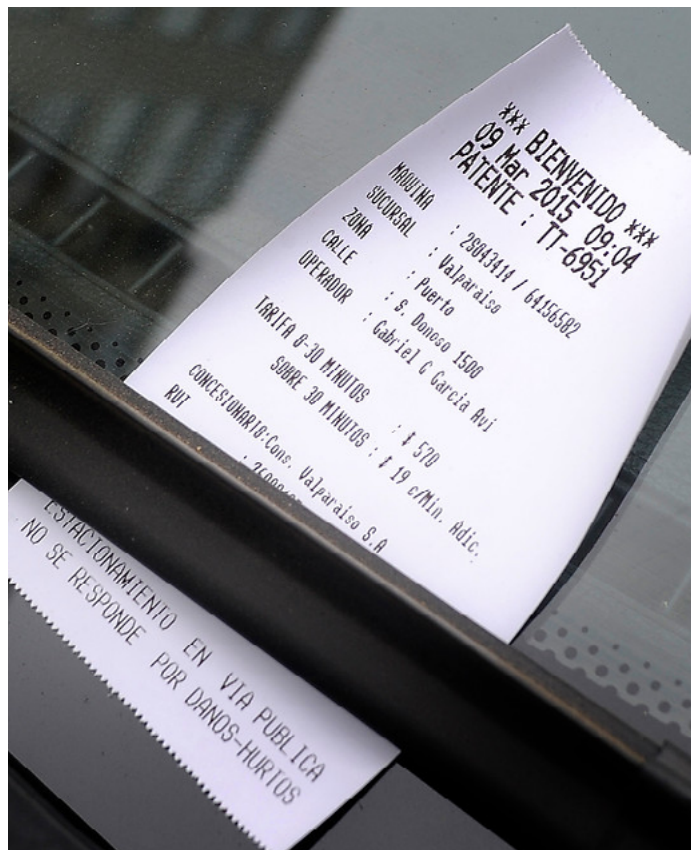


Foto: [www.24horas.cl](http://www.24horas.cl)

a) Cobro por minuto efectivo de uso del servicio, quedando prohibido el cargo por períodos, rangos o tramos de tiempo.

b) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un período inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o períodos no podrán ser inferiores a diez minutos cada uno.

Asimismo, no podrá cobrarse tarifa diaria en caso de pérdida del ticket; y la responsabilidad será del proveedor en caso de robo o hurto del vehículo. Claramente, del texto legal se desprende un beneficio al consumidor en cuanto a que el pago se efectuará por servicios efectivamente prestados, y no podrá redondearse al alza la tarifa. Dicho beneficio es importante, más considerando que en este mercado -aun cuando existen varias empresas operadoras del servicio- la demanda es bastante inelástica, y los bienes sustitutos (micro, taxi, metro) no prestan un buen servicio.

<sup>2</sup> Informe Comisión unida de Transportes y Economía: Senado





Foto: [www.24horas.cl](http://www.24horas.cl)

## IV. EFECTOS EN EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTOS DE LA NUEVA LEY

Una vez implementada la ley –a mediados de febrero– se han evidenciado alzas importantes en los precios del servicio. Se esperaban algunas alzas en los tramos de tiempo completos, para compensar los subsidios cruzados que se producían con la modalidad anterior de cobro –debido a que el cobro era el mismo para quien utilizaba el servicio por 31 minutos y para quien lo hacía por 59–, pero un estudio del SERNAC evidenció alzas de hasta un 88,7%, analizando las tarifas promedios de los establecimientos. ¿Constituye eso una falta? Por supuesto que no. En una economía de mercado debe existir libertad para fijar los precios.

Sin embargo, ha habido acciones deshonestas por parte de algunos operadores del servicio, con el objeto de desinformar dolosamente a los consumidores respecto a los alcances de la ley. Hubo un aprovechamiento malicioso de algunos empresarios del descrédito que hoy tiene el Congreso, para cargar exclusivamente en él la

responsabilidad por las alzas de precios. Muestra de ello es que los operadores de estacionamientos concesionados, para quienes la ley comienza a regir una vez concluido el plazo de concesión, subieron los precios aduciendo que la ley los obligó a hacerlo. Incluso, se llegó al extremo de que algunos operadores señalaron que estaban eximidos de responder por hurto o robo, informando que esto obedecía a ciertos artículos de la nueva ley, los cuales resultaron ser inexistentes. En esto se debe ser claro y preciso: el alza de precios no responde a la nueva normativa, sino que exclusivamente a políticas comerciales de las empresas.

En vista de lo anterior, es deber de las empresas operadoras del servicio justificar las alzas de precios en el servicio de estacionamientos. Faltó transparencia, y endosar al legislador la culpa por los nuevos precios constituye una conducta que riñe con la buena fe.

## V. CONCLUSIÓN

La legislación finalmente aprobada es un justo equilibrio entre las demandas de los consumidores -para evitar cobros injustificados- y el respeto irrestricto al derecho de propiedad y la libre iniciativa económica.

Para quienes creemos que la economía de mercado, basada en la libertad, es el motor de la movilidad social y el progreso, actitudes como las evidenciadas en las últimas semanas por algunas empresas sólo entorpecen la profundización de este modelo económico, y dan pie a que propuestas populistas y de corte estatista -como la moción original presentada por diputados DC- vuelvan a tener tribuna.

De aprobarse la gratuidad en el servicio de estacionamientos se generaría un pésimo precedente para futuras regulaciones, en diversos ámbitos sensibles para el día a día de las personas.

En un año electoral como el que enfrenta nuestro país, el espacio político para delimitar acciones parlamentarias que buscan impresionar al votante es mucho menor, en vista del fastidio que esto puede generar en la ciudadanía. En el caso que nos ocupa, el mal precedente que se ha generado fue producto, no de la ley, como se ha intentado decir, sino que de las conductas abusivas de algunos, que se aprovecharon de un hito específico para modificar sus políticas comerciales, sin que ello tuviese una justificación de mercado.



Capullo 2240, Providencia.

[www.jaimeguzman.cl](http://www.jaimeguzman.cl)



[/FundacionJaimeGuzmanE](https://www.facebook.com/FundacionJaimeGuzmanE)



[@FundJaimeGuzman](https://twitter.com/FundJaimeGuzman)