



## **Historia de la Ley N° 20.967**

Regula el cobro de servicios de estacionamiento

## **Nota Explicativa**

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

## ÍNDICE

<b>1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados</b> .....	3
1.1. Moción Parlamentaria .....	3
1.2. Primer Informe de Comisión de Economía .....	5
1.3. Discusión en Sala .....	26
1.4. Boletín de Indicaciones .....	54
1.5. Segundo Informe de Comisión de Economía .....	55
1.6. Informe de Comisión de Economía .....	67
1.7. Discusión en Sala .....	71
1.8. Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora .....	99
<b>2. Segundo Trámite Constitucional: Senado</b> .....	101
2.1. Informe de Comisiones Unidas .....	101
2.2. Discusión en Sala .....	198
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen .....	207
<b>3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados</b> .....	210
3.1. Informe de Comisión de Economía .....	210
3.2. Discusión en Sala .....	215
3.3. Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora .....	244
<b>4. Trámite Comisión Mixta: Cámara de Diputados-Senado</b> .....	245
4.1. Informe Comisión Mixta .....	245
4.2. Discusión en Sala .....	268
4.3. Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora .....	285
4.4. Discusión en Sala .....	286
4.5. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen .....	300
<b>5. Trámite Finalización: Cámara de Diputados</b> .....	301
5.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo .....	301
<b>6. Publicación de Ley en Diario Oficial</b> .....	303
6.1. Ley Nº 20.967 .....	303

## Moción Parlamentaria

## 1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

### 1.1. Moción Parlamentaria

Moción de los señores Diputados Víctor Torres Jeldes, Marcelo Chávez Velásquez, Pablo Lorenzini Basso, Sergio Espejo Yaksic, Matías Walker Prieto, Fuad Chahin Valenzuela, Aldo Cornejo González y Iván Flores García. Fecha 18 de noviembre, 2014. Moción Parlamentaria en Sesión 94. Legislatura 362.

Proyecto de ley que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica. BOLETÍN N° 9729-03

#### CONSIDERACIONES PRELIMINARES

1.- En mayo del año 2012, el Servicio Nacional del Consumidor, en uso de sus atribuciones, ordenó que no se realizarán cobros por el uso de estacionamientos y baños en los centros comerciales. Esto, en el caso de los estacionamientos, debido a:

La Ley General de Urbanismo y Construcciones señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad. Es el espíritu de esta Ley, es que los centros comerciales cuenten con estacionamientos para evitar las externalidades negativas que se producirían si no contaran con estos espacios, colapsando las calles colindantes.

A la vez, hay varios fallos de tribunales que sostienen que los estacionamientos son parte del servicio principal de la empresa; y que actúan como un factor de atracción para los clientes, lo que les asegura un acceso fluido y cómodo a los locales comerciales.

Incluso, existen dictámenes de la Contraloría donde se puede deducir que estos establecimientos sólo podrían cobrar a quienes no son sus clientes, confirmando con ello que los centros comerciales y sus estacionamientos no son elementos separados, sino integran un solo servicio.

Además, las empresas tienen la obligación de tomar todas las medidas para que el vehículo no sufra daños o robos, y eso no puede ser un argumento para el cobro. El consumidor tiene derecho a un consumo seguro, se trate de estacionamientos gratuitos o pagados, siendo ilegal el mensaje de que no se responde por los daños en ellos ni el que dejar el vehículo estacionado no constituye contrato de depósito del mismo ni de los objetos existentes en él.

2.- En junio del 2012, el Servicio Nacional del Consumidor anunció que la mesa técnica, conformado además por la el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y la Cámara Chilena de Centros Comerciales, llegaron a un acuerdo en torno al cobro por el uso de los baños y estacionamientos.

En tanto a los estacionamientos, el convenio sostenía que existirá media hora de gratuidad, tras lo cual cada recinto establecerá si el cobro posterior se realizará por periodo vencido o no.

De igual forma, se señala que los recintos comerciales deberán responder por los robos o daños que sufran los vehículos, por lo que tendrán que retirar los letreros donde advertían que no se hacían responsables por estas acciones.

El director del SERNAC de la época también sostuvo que también se realizaba un llamado a los otros rubros, especialmente a las clínicas y supermercados, para que se sumen a este acuerdo.

Pese a esto, al día de hoy encontramos que existen centros comerciales que siguen cobrando el estacionamiento desde el primer minuto en que los automóviles se encuentran en ellos y también existen advertencias de que no se responde por los daños.

Por último, consideramos necesario regular el cobro del servicio de parquímetros, en cuanto a que se cobre el tiempo exacto de permanencia en ellos y no en fracciones de tiempo que muchas veces no son utilizados por los consumidores.

## Moción Parlamentaria

Por lo anterior, es que venimos a presentar el siguiente

## PROYECTO DE LEY

Artículo único: Agréguese a la Ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 BIS y 15 TER.

Artículo 15 Bis: En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento.

1. La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.

2. A partir de la primera media hora y hasta las dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, presentando una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en la edificación principal o anexa al centro comercial que sirven a los estacionamientos.

3. El cobro, una vez pasadas las dos horas de estadía del automóvil en el estacionamiento deberá ser cobrado por minuto, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

Artículo 15 TER: Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.

## Primer Informe de Comisión de Economía

**1.2. Primer Informe de Comisión de Economía**

Cámara de Diputados. Fecha 06 de marzo, 2015. Informe de Comisión de Economía en Sesión 126. Legislatura 362.

¿INFORME DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, FOMENTO, MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 19.496, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 9.729-03

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, de origen en una moción de los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías.

**I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS****1.- Idea matriz o fundamental del proyecto**

Regular el cobro por el servicio de estacionamientos en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares, así como en parquímetros.

**2.- Normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado**

No hay.

**3.- Trámite de Hacienda**

No requiere.

4.- El proyecto fue aprobado en general por 9 votos a favor y 1 voto en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Núñez, don Daniel; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Saldívar, don Raúl y Van Rysselberghe, don Enrique. Votó en contra el diputado Kast, don Felipe.

**5.- Artículos o indicaciones rechazadas**

- Indicación del diputado Kast, don Felipe, para reemplazar el artículo único del proyecto que agrega un artículo 15 bis.

- Indicación del diputado Bellolio, don Jaime, para sustituir el artículo 15 bis propuesto en el artículo único del proyecto.

- Indicación de los diputados señores Bellolio, Lavín y Kast para modificar el encabezamiento del artículo 15 bis.

- El numeral 2) del artículo 15 bis del proyecto.

- Indicación del diputado señor Tuma para agregar un artículo nuevo.

**6.- Se designó Diputado Informante al señor CHÁVEZ, don MARCELO.**

La Comisión contó con la asistencia de la señora Paulina Saball, Ministra de Vivienda y Urbanismo y su Asesora Legislativa, doña Jeannette Tapia; los señores Andrés Gómez-Lobo, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Ernesto Muñoz, Director Nacional del Sernac; Manuel Melero, Presidente de la Cámara Chilena de Centros Comerciales y Cristián Acuña, Asesor Jurídico de dicha entidad; Stefan Larenas, Presidente de Odecu; Hernán Calderón, Presidente de Conadecus, y el señor Armín Quilaqueo, Abogado de Odecu.

## Primer Informe de Comisión de Economía

## II.- ANTECEDENTES

Se expresa en la moción que dio origen al proyecto que en mayo del año 2012, el Servicio Nacional del Consumidor, en uso de sus atribuciones, ordenó que no se realizaran cobros por el uso de estacionamientos y baños en los centros comerciales. Esto, en el caso de los estacionamientos, debido a que:

La Ley General de Urbanismo y Construcciones señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad. Está en el espíritu de esta normativa, que los centros comerciales cuenten con estacionamientos para evitar las externalidades negativas que se producirían si no contaran con estos espacios, colapsando las calles colindantes.

A su vez, hay varios fallos de tribunales que sostienen que los estacionamientos son parte del servicio principal de la empresa; y que actúan como un factor de atracción para los clientes, lo que les asegura un acceso fluido y cómodo a los locales comerciales. Incluso, existen dictámenes de la Contraloría en que se puede deducir que estos establecimientos sólo podrían cobrar a quienes no son sus clientes, confirmando con ello que los centros comerciales y sus estacionamientos no son elementos separados, sino integran un solo servicio.

Además, las empresas tienen la obligación de tomar todas las medidas para que el vehículo no sufra daños o robos, y eso no puede ser un argumento para el cobro. El consumidor tiene derecho a un consumo seguro, se trate de estacionamientos gratuitos o pagados, siendo ilegal el mensaje de que no se responde por los daños en ellos ni el que dejar el vehículo estacionado no constituye contrato de depósito del mismo ni de los objetos existentes en él.

En junio del 2012, el Servicio Nacional del Consumidor anunció que la mesa técnica, conformada además por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y la Cámara Chilena de Centros Comerciales, llegaron a un acuerdo en torno al cobro por el uso de los baños y estacionamientos.

En tanto a los estacionamientos, el convenio sostenía que existirá media hora de gratuidad, tras lo cual cada recinto establecerá si el cobro posterior se realizará por periodo vencido o no. De igual forma, se señala que los recintos comerciales deberán responder por los robos o daños que sufran los vehículos, por lo que tendrán que retirar los letreros donde advertían que no se hacían responsables por estas acciones.

El director del SERNAC de la época también sostuvo que se realizaba un llamado a los otros rubros, especialmente a las clínicas y supermercados, para que se sumaran a este acuerdo.

Pese a esto, al día de hoy encontramos que existen centros comerciales que siguen cobrando por el estacionamiento desde el primer minuto en que los automóviles se encuentran en ellos y también existen advertencias de que no se responde por los daños.

Por último, los autores de la moción consideran necesario regular el cobro del servicio de parquímetros, en cuanto a que se cobre el tiempo exacto de permanencia en ellos y no en fracciones de tiempo que muchas veces no son utilizados por los consumidores.

## III.- DISCUSIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El señor Ernesto Muñoz hizo presente que, de un total de 3.063 reclamos relacionados con el servicio de estacionamientos ingresados al Sernac entre enero y octubre de 2014, la mayor parte se dirigió contra los supermercados (37%), los malls (19%) y aquellas empresas que ofrecen estacionamientos como servicio principal (14%). Según los mismos datos, el 62% de tales reclamos se refieren a robos de los que los proveedores no se hacen responsables; el 10% está referido a daños (choques, abolladuras y rayones), y el 8% obedece a un servicio defectuoso (cobros abusivos e injustificados, tales como redondeo de minutos, cobro por tiempos no utilizados y pérdida de tickets, entre otros). De estas quejas, el 66% no son acogidas y el 18% no son respondidas por los proveedores, sea que proporcionen el servicio de estacionamiento como negocio principal o accesorio, lo que hace una media de 85% de reclamos no resueltos, muy por encima del 45% registrado en otros rubros.

Ante esta realidad, el año 2012, se estableció una mesa de trabajo entre el Sernac, los Ministerios de Transportes y Vivienda, y la Cámara Chilena de Centros Comerciales, para establecer criterios sobre el cobro de estacionamientos y baños, donde se acordó estudiar la posibilidad de diferenciar el cobro por el primero de dichos servicios, con media hora de gratuidad y la sujeción de los proveedores a altos estándares de responsabilidad por

## Primer Informe de Comisión de Economía

robos y daños a los vehículos. Sin embargo, el acuerdo expresaba disposición a estudiar, pero no obligaciones susceptibles de ser controladas, por lo que varios de los temas han seguido siendo objeto de debate en tribunales.

En resumen, el Sernac ha continuado defendiendo los principios de profesionalidad, seguridad e indemnidad establecidos en la LPDC (artículos 3°, 12 y 23), en pro del interés general de los consumidores. Se han incoado 10 juicios contra empresas prestadoras del servicio de estacionamiento y 131 contra empresas de retail, por seguridad en el consumo (robo o daños), de los cuales 3 en el primer caso y 44 en el segundo, ya se encuentran cerrados.

En relación con el estacionamiento como parte del servicio principal, recordó el señor Muñoz que la obligación legal del proveedor (supermercados y malls) es contar con estacionamientos con el objeto de evitar el colapso de las calles colindantes (artículo 2.4.1. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción). Al respecto, las Cortes de Apelaciones y la Corte Suprema han señalado que el estacionamiento forma parte de la oferta de productos en cumplimiento de la obligación de entregar el bien (ponerlo a disposición del consumidor). Esto deriva además del deber de profesionalidad de quienes invitan a los consumidores a concurrir a sus instalaciones, incorporándose el estacionamiento como un servicio accesorio que se rige por las normas de la LPDC aplicables al servicio principal (información completa, veraz y oportuna; derecho a la indemnización de todo daño; cumplimiento de obligaciones, etcétera). Así, la jurisprudencia ha sido consistente en argumentar una infracción al deber de profesionalidad establecido en la LPDC para condenar a los centros comerciales al pago de las indemnizaciones o reparaciones que procedan para el caso de siniestros, robos o cualquier daño que pueda ocasionarse en los bienes o en la persona del consumidor en un estacionamiento, y el mismo criterio ha operado respecto de los prestadores del servicio de estacionamiento.

Respecto del cobro por el servicio efectivamente prestado, señaló que este principio surge de lo dispuesto en los artículos 1°, N° 2; 3°, inciso primero, letra a); 12; 16, letra g), y 23 de la LPDC). Según éste, el proveedor es quien se encuentra en mejores condiciones para calcular la cantidad de tiempo que el consumidor estuvo dentro del estacionamiento, a través de la emisión de tickets o boletos de estacionamiento, por lo que no existe excusa razonable que permita a los proveedores eximirse de cobrar el tiempo que efectivamente se utilizó el puesto de estacionamiento. No obstante, la práctica usual en la actualidad es el cobro por tramos, redondeando el tiempo, lo que implica un cobro indebido que debiera restituirse.

En relación con el proyecto en estudio, observó que éste reitera el principio de prestación efectiva del servicio como un criterio clave para justificar el cobro, buscando especificar el deber de las empresas. En tal sentido, avanza en la dirección correcta, recogiendo el desarrollo jurisprudencial que el Sernac ha venido impulsando en los últimos años. Destacó que todo proveedor cuenta con medios adecuados para cumplir con la obligación señalada en el proyecto, ya sea que el estacionamiento constituya el giro principal del negocio o un servicio accesorio. Finalmente, planteó que es tal la claridad de los principios que sustentan el proyecto, que incluso podría eventualmente regularse la materia por la vía reglamentaria, en virtud del artículo 62, inciso primero, de la LPDC.

El señor Hernan Calderón sostuvo que el tema de los estacionamientos saltó el año 2012 a la discusión pública debido al cobro que se había iniciado en lugares que son de uso público, pero también en supermercados, clínicas, hospitales, centros médicos, etcétera. Durante muchos años, en dichos lugares no se había cobrado el servicio de estacionamiento, probablemente porque había una interpretación distinta de la LGUC y porque la OGPU es clara en señalar que los edificios de acceso público deben contar con cierta cantidad de estacionamientos de acuerdo con su destino y carga de ocupación.

Sin embargo, el problema se origina porque la Ordenanza no establece si tales estacionamientos deben ser gratuitos o no. Como constructor civil, siempre ha sostenido que este servicio es obligatorio y gratuito porque sin los estacionamientos, que deben formar parte del proyecto de construcción, el edificio no podría funcionar, pero la ambigüedad de la OGPU permite sostener también lo contrario. Ello, porque cuando ésta fue redactada no existía el conflicto surgido cuando los malls consideraron que sería un buen negocio vender el servicio de estacionamiento. Probablemente, cuando hicieron la inversión ni siquiera consideraron que este sería un gasto que podrían recuperar, porque para construir el centro comercial debían incluir los estacionamientos, fueran gratuitos o de cobro, como una facilidad para sus clientes y para evitar las externalidades negativas que se producirían de no contar con estos espacios, colapsando las calles colindantes. Menos se podía prever que el cobro se haría por tramos y no por minuto, obligando al consumidor a pagar por un servicio no prestado.

Por ello, estimó que la iniciativa parlamentaria en comento apunta en la dirección correcta, al pretender regular la



## Primer Informe de Comisión de Economía

prestación del servicio de estacionamiento en los términos propuestos, sin perjuicio de observar que hay algunos puntos que no están considerados y que en su opinión debieran incluirse.

Así, en primer lugar, respecto del artículo 15 bis que se propone agregar en la LPDC, compartió la idea de que la primera media hora de uso de los estacionamientos allí mencionados sea gratuita, sin que pueda condicionarse en modo alguno el ejercicio de este derecho. Sin embargo, planteó que en los hospitales, clínicas y centros médicos, tratándose de atenciones de urgencia, los usuarios debieran ser liberados de todo pago, cualquiera sea la duración de su estadía.

En segundo lugar, le parece bien que en los centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares se otorguen dos horas de gratuidad al consumidor y que el cobro se haga por el tiempo efectivamente utilizado, pero en el artículo 15 ter, que trata únicamente de los parquímetros establecidos en la vía pública, sugiere incluir también los edificios construidos ex profeso y cualquier otro recinto destinado a estacionamientos, para que el cobro se efectúe en todos ellos por minuto y no por tramos.

El diputado señor Chávez confirmó que el año 2012 surgió una fuerte disputa por el cobro de estacionamientos en centros comerciales y que la única solución a que arribó la mesa técnica convocada por el Sernac consistió en consagrar la gratuidad por la primera media hora de uso, que con el transcurso del tiempo tampoco ha sido respetada por todos. Se menciona que la LGUC tampoco ha sido clara en establecer con precisión las obligaciones que los centros comerciales u otros análogos tienen en esta materia. A la luz de aquello, se ha considerado necesario dictar una reglamentación que pueda normar esta situación.

Al efecto, el proyecto busca regular el cobro del servicio de estacionamiento en la vía pública y en los centros comerciales más que consagrar la gratuidad del mismo, fijando un parámetro que lo haga racional. También se han incluido las clínicas y hospitales, pero después de presentada la iniciativa, atendida la diferencia que reviste concurrir a uno u otro recinto, se ha llegado a la conclusión de que tal vez requieran un tratamiento diferenciado.

Lo que se pretende es que la gente que va a comprar un bien o servicio tenga derecho, como contrapartida de la actividad comercial que genera, a usar un estacionamiento, sin que se produzca por otro lado el abuso de quienes dejan sus vehículos estacionados todo el día en un centro comercial mientras realizan actividades en otros lugares. El diputado señor Kast, don Felipe, consideró positivo que se establezca la gratuidad de los estacionamientos en aquellos lugares a los que la gente debe concurrir obligadamente, como es el caso de los centros hospitalarios de urgencia y otros que cumplen una función pública.

Pero en los demás casos, afirmó que la gratuidad podría perjudicar a los consumidores. Primero, porque debido a un principio básico de la economía, este menor ingreso de los proveedores se va a traspasar a precios de los bienes y servicios ofrecidos. En efecto, al ser gratis los estacionamientos, habrá mayor concurrencia de público a los centros comerciales, con lo cual aumentará la demanda, lo que a su vez hará que suban los arriendos a los locatarios, provocando el alza de los precios. Por otra parte, se generaría un subsidio cruzado, ya que los consumidores que no asistan en vehículo a los centros comerciales estarán pagando mayores precios en beneficio de los que concurren motorizados por la gratuidad de los estacionamientos. Más aún, advirtió que esto implicaría incentivar el uso de vehículos particulares, en contra de lo que persigue la política ambiental.

Por último, señaló que la OGPU obliga a los grandes centros comerciales a tener estacionamientos, independientemente de que sean gratuitos o no, para que no sea el entorno el que deba hacerse cargo del crecimiento transitorio del parque vehicular. De todos modos, planteó que los vecinos de esos centros se verán también perjudicados, ya que al ser gratuitos los estacionamientos, se repletarán los espacios disponibles, forzando el uso de las calles aledañas por parte de los automovilistas.

El diputado señor Tuma comentó que los servicios públicos, en general, no tienen estacionamientos disponibles para sus usuarios y planteó la conveniencia de exigir que un porcentaje mínimo de los existentes, y de los que se construyan a futuro, se destinen a ellos.

El diputado señor Jarpa estimó que el estacionamiento debe formar parte del servicio al cliente en el caso de los centros comerciales y que éstos deben responder por los robos o daños que sufran los vehículos. Cree que el proyecto es necesario, aunque debe perfeccionarse.

El señor Armín Quilaqueo sostuvo que el tema de los parquímetros ha concentrado la atención de Odecu en el

## Primer Informe de Comisión de Economía

último tiempo, particularmente por el alto costo que ellos tienen y la gran concentración de la propiedad de las concesionarias en ciertos grupos económicos, que cobran por estacionar en bienes nacionales de uso público en virtud de un convenio con las respectivas municipalidades. Se dice que la razón para concesionar estos espacios es la necesidad de racionalizar su uso debido a su escasez en ciertas comunas.

La fijación de los precios, sin embargo, no es muy clara, quedando sujeta a las negociaciones entre los privados y los municipios. Llama la atención que el Presidente de la AChM haya criticado este modelo, siendo justamente sus asociados quienes participan directamente en el proceso de tarificación. Cabe señalar que el valor que se cobra por los estacionamientos en Chile es comparativamente muy alto, superior incluso al vigente en países europeos como Inglaterra.

En otro ámbito, Odecu está evaluando la posibilidad de reclamar judicialmente frente al cobro por intervalos de tiempo y siempre completos, aunque solo se utilice una parte. Hay aquí varias consideraciones porque hay efectivamente un servicio que no se presta durante el tiempo que resta a quien paga y se retira antes de completar el periodo, arrendándose el lugar a otro usuario inmediatamente y cobrándole un nuevo periodo completo, lo que aumenta exponencialmente las ganancias del negocio. También se tiene en cuenta la imposibilidad que tienen los usuarios de oponerse a este sistema de cobro, para, además de denunciar públicamente estos casos, llevarlos al plano judicial por vulneración del derecho a la información sobre el tiempo efectivamente utilizado y cobrado, para lo cual ya existe la tecnología adecuada, entre otras razones.

El señor Andrés Gómez-Lobo estimó pertinente, considerando lo dispuesto en la LPDC y en la OGPU, establecer un período sin cobro en los estacionamientos de centros comerciales -en cuanto estos tienen la obligación de contar con una dotación mínima de ellos-, así como de clínicas y hospitales, debiendo tenerse en cuenta, sin embargo, lo siguiente:

1) La posibilidad de abusos por parte de personas que estacionan en los lugares mencionados para realizar actividades fuera de ellos, por lo que sería recomendable exigir, en el caso de los centros comerciales, un valor mínimo de compra para gozar de gratuidad entre la primera media hora y las dos horas de estadía que contempla el proyecto.

2) No incentivar excesivamente el uso del automóvil en zonas y ciudades con altos niveles de congestión. En tal sentido, esta iniciativa podría ser una buena oportunidad para establecer requisitos a fin de que los futuros proyectos y las edificaciones existentes adopten medidas que potencien el uso del transporte público y vehículos no motorizados, como por ejemplo:

- Accesos adecuados para el ingreso de buses y taxis a sus recintos.
- Puntos de regulación.
- Zona de paraderos de alto estándar (se ha incorporado en la licitación del aeropuerto de Santiago).
- Fortalecer estaciones intermodales.
- Estacionamientos de bicicletas.
- Terminales.

También sugirió al efecto, y el Mintratel ya lo está haciendo, dijo el señor Ministro, fortalecer la orientación que se ha dado para que los EISTU (Estudios de impacto sobre el sistema de transporte urbano) contemplen medidas de mitigación que favorezcan al transporte público, además de otorgar facilidades operacionales al transporte público mayor para el acceso o estacionamiento en los recintos a que se refiere el proyecto de ley, estableciendo gratuidad. Ejemplos de lo primero se pueden apreciar en el siguiente cuadro:

## Primer Informe de Comisión de Economía

D	Comuna	Tipo de Proyecto	Descripción Unidad de Estudio	Medidas de Mitigación
1	Lo Barnechea	Comercio	1000 estacionamientos	*Reposición paradero Transantiago. Contará con los dispositivos viales tales como refugio peatonal, demarcación de leyenda "Solo Bus" y señal informativa de buses. *Instalación de paradero de transporte público en Aida El Rodeo, al oriente del cruce con Aida La Diessa. Este paradero servirá a los recorridos C18 y C21. Contará con los dispositivos viales tales como refugio peatonal, demarcación de leyenda "Solo Bus" y señal informativa de buses
2	Providencia	Comercio	318 estacionamientos	*Se considera un mejoramiento en el estacionamiento de buses, ubicado en frente al Parque Metropolitano, donde se produce una pérdida de seguridad peatonal.
3	Mtacoara	Comercio	300 estacionamientos	*Retrazamiento de la Demarcación asociada a paradas de transporte público limpieza de los dispositivos y sustitución del mobiliario. Lo anterior aplicado a las paradas que se encuentran dentro del área de influencia del proyecto. Se incorpora al proyecto sector de estacionamiento para bicicletas (22 sitios)
4	Quilicura	Comercio	195 estacionamientos	*Mejoramiento del refugio PB1004, ubicado en la acera sur de San Ignacio de Loyola. Este mejoramiento consiste en un nuevo refugio y el mejoramiento de la vereda en este sector.
5	Independencia	Local Escolar	1200 Alumnos y 21 estacionamientos	*Aumento de zona de estacionamientos para bicicletas al interior del colegio.
6	Mtacoara	Oficina	394 estacionamientos	*Mejora a los rebajes de solera en los atraesos al transporte público.
7	Peñalolén	Comercio	1800 estacionamientos	Implementación de solución para el transporte público dentro del proyecto para el retorno de buses hacia el poniente, transferencia de pasajeros y regulación de frecuencias con sus respectivos andenes y 5 refugios. Lo anterior, deberá ser acorde a las especificaciones de DGTP-Transantiago y coordinado con la municipalidad respectiva. Habilitar estacionamientos para bicicletas al interior del proyecto. Habilitar un circuito para bicicletas al interior del proyecto, los cuales se conectarán con la ciclovía de Aida Las Perdices con Departamental.
8	Puente Alto	Local Escolar	844 alumnos y 12 estacionamientos	*Limpieza de las señales y de la estructura de los refugios ubicados en las paradas PF233, PF234, PG183 y PG118 producto del graffiti.

Otro ejemplo es que, en el caso del Costanera Center, como una medida para adelantar la entrada en funcionamiento de algunos pisos, se negoció la instalación de un terminal en sus estacionamientos que ya está operativo y que sirve también como punto de regulación, permitiendo inyectar buses a ciertos servicios en casos de alta demanda. Igualmente, se ha exigido al proyecto Territoria, que está en Apoquindo con Tobalaba, incluir una bahía de entrada de buses, un punto de regulación y un terminal nocturno, además de un túnel que permita unir la estación del Metro ubicada allí con el otro lado de Avenida Apoquindo para reducir la congestión que se produce en ese lugar.

En resumen, en los 40 Eiestu aprobados durante el año 2014, se contemplan las siguientes medidas de mitigación, que el proyecto en estudio podría contribuir a multiplicar:

## Primer Informe de Comisión de Economía

MEDIDAS	TOTALES
SEÑALES	14
DEMARCAACION	46
BICICLETAS	4
REFUGIOS NUEVOS	21
REFUGIOS REPARADOS	35
BUS DE ACERCAMIENTO	1
PUNTO DE REGULACION	2

Respondiendo a una consulta del diputado Bellolio, señaló el Ministro que media hora de gratuidad en los estacionamientos de los centros comerciales no hará gran diferencia en la utilización de vehículos particulares, pero sí el hecho de favorecer el uso del transporte público, por lo que esto último resulta en su opinión más importante que lo primero.

La diputada señora Sabat planteó la necesidad de establecer sanciones para desincentivar el estacionamiento de automóviles en sectores residenciales de ciertas comunas, como Ñuñoa y Providencia, velando así por la tranquilidad de los vecinos.

El diputado señor Núñez, don Daniel, sostuvo que el proyecto en estudio podría hacer un pequeño aporte para desincentivar el uso del automóvil, pero advirtió sobre la inconveniencia de desnaturalizar sus objetivos, exigiéndole resolver los problemas de tipo estructural que tiene el transporte público.

En lo que respecta al tema concreto que la iniciativa busca regular, estimó que la exigencia de efectuar una compra por un monto mínimo determinado, para tener derecho a usar gratuitamente un estacionamiento, es bastante arbitraria.

Respecto de las medidas de mitigación que se han impuesto a los nuevos proyectos de construcción a través de los Eistu, observó que todos los ejemplos dados por el Ministro se refieren a obras situadas en la Región Metropolitana de Santiago, y particularmente en la zona oriente, siendo que los problemas del transporte público no se agotan en ella. En tal sentido, comentó que los proyectos capaces de resolver cuestiones que interesan a la población tienen al parecer una distribución social bastante inequitativa.

El diputado señor Chávez enfatizó que el objetivo primordial del proyecto es regular una situación que sus autores consideran abusiva, como es el cobro asociado a la concurrencia a un centro comercial, donde los estacionamientos no constituyen el servicio principal, sino uno funcional al acto de consumo. Advirtió que nada impide que las medidas destinadas a favorecer el uso del transporte público se adopten en forma independiente de lo que disponga la iniciativa en comento acerca de estos estacionamientos donde, incluso durante muchos años, nunca se cobró a los usuarios.

El Ministro señor Gómez-Lobo puntualizó que el tema de la planificación urbana y de la localización de los centros comerciales, y de la cantidad de estacionamientos que deben tener, debe ser abordado a través de una política más amplia de desarrollo urbano, que está elaborando la comisión presidencial pro movilidad. En muchos aspectos, la localización de los estacionamientos es facultad de las municipalidades, que muchas veces no toman en cuenta los impactos supramunicipales. En todo caso, la propuesta de medidas de mitigación no apunta a solucionar todos los problemas del transporte público, pero se trata de pequeños aportes que pueden contribuir a ello.

## Primer Informe de Comisión de Economía

La señora Paulina Saball afirmó que hay varias dimensiones asociadas al proyecto que vale la pena considerar.

Una de ellas es la congestión en las ciudades, que amerita tomar medidas como las sugeridas por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. En tal sentido, comparte la necesidad de desincentivar el uso de vehículos particulares, mejorando el transporte público; y si una forma de lograr esto implica mejorar la llegada del transporte público a determinados centros de afluencia de público y la capacidad de contener la locomoción colectiva en ellos, apoya plenamente la medida.

Otra dimensión es la complejidad que generan desde el punto de vista del desarrollo urbano, pero al mismo tiempo la utilidad que prestan, los centros hospitalarios, comerciales, etcétera. El impacto de estos centros respecto de los lugares donde se emplazan y las condiciones necesarias para que se desarrollen dentro de las ciudades son temas importantes de tratar y, de hecho, en la Comisión de Vivienda de esta misma Corporación se está estudiando un proyecto de ley relativo a la localización y desarrollo de centros comerciales.

En lo que se refiere específicamente al contenido del proyecto, consideró necesario remitirse a la LGUC y su Ordenanza. La primera regula el tema de los estacionamientos en dos aspectos. Primeramente, alude a ellos como parte de las disposiciones que deben estar incorporadas en los planos reguladores comunales y, en segundo lugar, como parte de las normas urbanísticas que deben ser consideradas por los directores de obras municipales cuando aprueban un determinado proyecto. Por su parte, la OGCU se refiere a los estacionamientos como parte de los servicios asociados a un determinado uso; es decir, como parte de las normas que debe cumplir un proyecto de construcción según el uso a que esté destinado. En efecto, la Ordenanza señala que todo edificio debe contar con la cantidad mínima de estacionamientos que señale el instrumento de planificación territorial correspondiente, teniendo en cuenta el uso permitido y la carga de ocupación. A su vez, la Ley de Copropiedad Inmobiliaria dispone que los edificios adscritos a ella deben tener una cantidad mínima de estacionamientos destinados a los copropietarios y solo aquellos que excedan el mínimo exigido pueden tener otro destino.

Atendido lo expuesto, los estacionamientos son para el Minvu parte de las exigencias normativas que deben cumplir y de los servicios complementarios que deben ofrecer los centros comerciales y hospitalarios y, desde esa perspectiva, comparte la idea de regular su uso y las condiciones para acceder a ellos, sea en forma gratuita u onerosa. Lo anterior no tiene que ver, sin embargo, con las mitigaciones que cada día se hacen más necesarias para sostener la carga de uso en las distintas ciudades del país, para lo cual se está gestionando en el Senado, en segundo trámite constitucional, un proyecto de ley relacionado con los aportes al espacio público que deberán contemplar los proyectos de edificación a futuro.

La diputada señora Fernández planteó que el atochamiento provocado por el boom inmobiliario en algunas comunas es mucho más grave que el generado por la instalación de grandes supermercados y centros comerciales. Al respecto, se supone que por cada 150 estacionamientos que tenga un edificio debe haber medidas de mitigación del impacto vial, pero muchos eluden esta obligación usando RUT distintos para subdividir la construcción. Urge resolver este problema, señaló. Insistió en la necesidad de solucionar el problema de los vecinos que no tienen donde estacionar porque sus casas no cuentan con espacio para ello y las calles aledañas están concesionadas por los municipios o llenas de vehículos provenientes de otros sectores.

El diputado señor Chávez recordó que la obligación de que los centros comerciales cuenten con estacionamientos según lo dispuesto en la LGUC y la Ordenanza respectiva fue precisamente el argumento utilizado para establecer en su momento la gratuidad de los mismos, como se acordó el año 2012 entre el Sernac y los representantes del sector. Preguntó a la Ministra de Vivienda si los municipios tienen la facultad de regular el cobro del servicio complementario de estacionamiento a través de los instrumentos de que disponen. Observó que el proyecto propone, en el caso de los estacionamientos en la vía pública, reemplazar el actual sistema de cobro por periodos fijos de tiempo por otro que atienda al tiempo de uso efectivo de tales espacios, pero los demás aspectos que sería necesario abordar sobre la materia exceden largamente los objetivos del proyecto en estudio.

La señora Ministra Saball reconoció que hoy en día se utilizan distintos mecanismos para burlar la normativa sobre mitigaciones viales en el desarrollo de los proyectos inmobiliarios y, precisamente por eso, se ha estado trabajando con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que en el proyecto de ley sobre aportes al espacio público que se tramita en el Senado se exijan mitigaciones a todos los proyectos sin distinción, en función de su tamaño y lugar de emplazamiento.

En segundo lugar, señaló que todo lo relacionado con el uso y disposición de las calles como estacionamientos o

## Primer Informe de Comisión de Economía

para otros objetos está sujeto a las ordenanzas municipales en tanto los municipios son los encargados de administrar los bienes nacionales de uso público, y es efectivo que hay aquí un problema por resolver, ya que el tamaño de las calles no siempre se corresponde con el crecimiento de las ciudades, lo que se suma a lo señalado respecto de que muchas viviendas antiguas no disponen de espacio para guardar vehículos.

Luego, está el tema de los estacionamientos concesionados, donde lo que se ha buscado es entregar a privados la posibilidad de proveer el servicio de estacionamiento sin afectar el desenvolvimiento de las ciudades. Por eso se trata generalmente de estacionamientos subterráneos, cuyo sistema de cobro está establecido en los respectivos contratos de concesión.

Confirmó que el proyecto se refiere concretamente a los estacionamientos que la ley exige a las edificaciones destinadas ya sea a un uso comercial o de salud, pero el problema es que no hay ninguna norma que especifique que dichos espacios deban ser provistos gratuitamente. Hay un vacío legal en esta materia, que es el que ha dado origen a la iniciativa en debate. Para el Minvu hay en este caso distintos caminos: definir en la ley una cantidad mínima de estacionamientos que dichas construcciones deban poner a disposición del público gratuitamente o por un tiempo determinado, o regular el cobro como se propone en el proyecto. Lo claro es que ese vacío debe ser abordado desde el punto de vista del rol que cumplen los estacionamientos como parte de las normas urbanísticas exigibles a los centros comerciales y hospitalarios, que muchas veces tienen más calzos que la cantidad mínima establecida, por lo que se podría diferenciar el tratamiento dado a unos y otros en cuanto a la gratuidad.

El señor Manuel Melero afirmó que, en lo que respecta a los estacionamientos, los centros comerciales han hecho bien su trabajo, pues cumplen satisfactoriamente su rol de proveer este servicio a los consumidores, el cual entienden formar parte de su actividad normal; cobran las tarifas promedio más bajas del mercado, según estudio realizado sobre la base de una investigación efectuada por la Odecu; han incorporado progresivamente nuevos y mejores estándares de seguridad (cámaras de seguridad, lectores de patentes, guardias, cajas de seguridad para objetos valiosos, luces de disponibilidad, etcétera), en más estacionamientos que los que la ley les exige; cumplen la recomendación alcanzada con el Sernac el año 2012 acerca de la gratuidad (en el 70% de los casos no hay cobro alguno) y, cuando se cobra, consideran externalidades como la ubicación, el nivel de congestión y uso alternativo en zonas saturadas.

En relación con el proyecto en análisis, planteó que éste no conseguirá los propósitos buscados por las siguientes razones:

1. Discrimina a sectores específicos, incorporándoles restricciones únicas.
2. Establece un sistema de cobro engorroso y burocrático.
3. Afecta la calidad del servicio y costo de los consumidores de centros comerciales, que hoy pagan los precios más bajos del mercado.
4. No considera la realidad existente en zonas saturadas vialmente.
5. Es regresivo.
6. Es contrario a la tendencia mundial de desincentivo al uso del automóvil.
7. No considera el principio de generalidad y no incluye a todos los prestadores.
8. Puede afectar garantías constitucionales.

Con respecto al primer punto, se pregunta por qué regular sólo a un segmento de la oferta total de estacionamientos, siendo que los centros comerciales representan sólo el 10% de ella en el Gran Santiago, donde éstos se concentran. De hecho, el mayor oferente es el sector público, pero el proyecto no regula ni los estacionamientos situados en la vía pública ni los ubicados en cines, estadios, hoteles, oficinas, universidades y aeropuertos, entre otros. Por lo demás, los centros comerciales son el único sector que ha avanzado en protocolos de funcionamiento, dialogando y llegando a acuerdos con la autoridad que se cumplen cabalmente, salvo en dos casos que referirá más adelante.

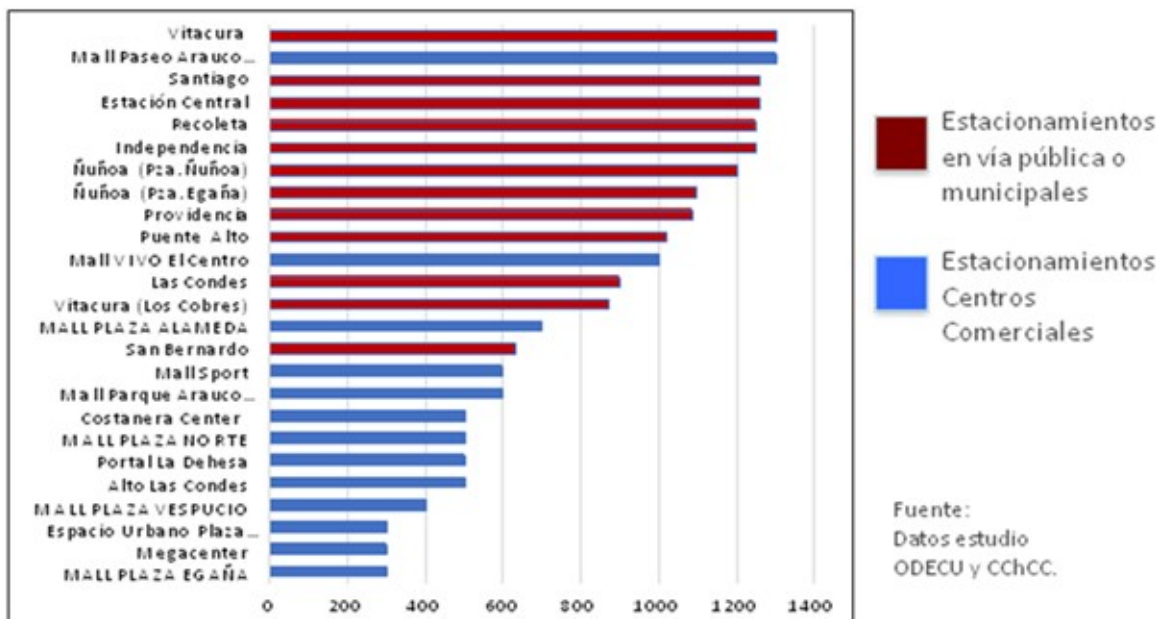
En cuanto al sistema de cobro, planteó que la propuesta de gratuidad y/o cobro posterior basado en verificación de

Primer Informe de Comisión de Economía

compra con boleta de compraventa generará trámites adicionales para los consumidores, los centros comerciales y los locatarios, además de un incremento significativo de los costos del servicio, dada la enorme casuística involucrada en él. Destacó que no se conocen antecedentes sobre este sistema de cobro en centros comerciales extranjeros, existiendo en Chile algunos supermercados que lo han implementado, pero eso es porque se trata de operadores únicos que emiten boletas electrónicas y pueden cruzar fácilmente la información, lo que no sería posible en un centro comercial con 600 o más locatarios donde más del 80% de ellos usan boletas timbradas en soporte de papel. A modo de ejemplo, informa que Parque Arauco tiene un flujo de 23 mil vehículos diarios, saliendo de sus estacionamientos -en horas peak- más de 2.500 a 3.000 vehículos cada hora, el 90% de los cuales permanece en ellos más de 30 minutos. En tanto, para atender a ese flujo en una carretera -con una tarifa plana y previamente conocida- se necesitan al menos 15 casetas, y aún así colapsan. En todo caso, cree que tal sistema podría instaurarse mediante un sofisticado sistema informático o con gran cantidad de validadores humanos, que permitan calcular la tarifa verificando el tiempo de estadía del cliente y la efectividad de su compra, pero en ambos casos ello implicaría un alto costo.

En conclusión, señaló que al regular sólo a este sector, el legislador genera una distorsión que afecta patrimonialmente a los centros comerciales, los cuales pierden competitividad con respecto a otros proveedores de estacionamientos que no tienen las mismas restricciones.

Sobre la afectación de la calidad del servicio y de los costos para los consumidores, destaca que actualmente los estacionamientos de los centros comerciales están diseñados para facilitar el acto de compra de sus clientes y funcionan en base a las reglas de la libre competencia. Por otra parte, se requieren altos niveles de inversión no sólo para construirlos sino también para habilitarlos. De ahí que los cobros, cuando los hay, se hacen cargo de las externalidades que implica alcanzar crecientes estándares de seguridad: vigilancia, cámaras de reconocimiento de patentes, barreras automáticas, salas de custodia de artículos de valor, luces de disponibilidad, etcétera). Reiteró, sin embargo, que el 70% de los centros comerciales no cobra por el uso de sus estacionamientos y que aquéllos que lo hacen -justamente para garantizar el uso por parte de sus clientes- cobran menos que otros proveedores (especialmente estacionamientos en vía pública) y por tramo vencido, como se aprecia en el siguiente cuadro:



En cuanto a la falta de consideración de las zonas saturadas vialmente, afirmó que el 70% de los estacionamientos públicos y privados de la Región Metropolitana se ubican en las comunas de Santiago, Las Condes y Providencia, y que el proyecto de ley cambiaría negativamente la dinámica de uso de este recurso. Hoy existe un desincentivo al uso del automóvil y establecer la gratuidad en los centros comerciales provocaría el efecto contrario y haría que la gestión de los estacionamientos se tornara altamente ineficiente.

Insistió en que el proyecto es regresivo, pues no considera un diagnóstico en profundidad para prevenir otros efectos no deseados. Se está legislando para resolver el problema puntual de los consumidores de los centros

## Primer Informe de Comisión de Economía

comerciales, pero debería hacerse un análisis más amplio acerca de los efectos de la iniciativa sobre la vialidad urbana, la congestión, la contaminación, el transporte público, etcétera. Además, la gratuidad de los estacionamientos actúa como un subsidio al uso del automóvil, beneficiando a los estratos socioeconómicos más altos, ya que los estacionamientos pagados se ubican mayoritariamente en los sectores donde se concentra el 65,6% de los hogares del V quintil, y perjudicando a los consumidores, ya que el costo de la gratuidad se traspaasa a todos los visitantes de los centros comerciales, pero afecta en mayor medida a los peatones. Llama a tener presente que los estacionamientos en centros comerciales no son un “bien público” y que los beneficios de la gratuidad sólo los percibe el grupo de consumidores que los utiliza.

Reiteró que el gobierno y los expertos coinciden en la necesidad de generar desincentivos al uso del automóvil, para lo cual proponen establecer impuestos verdes a la compra de automóviles, tarificar zonas saturadas para disminuir la congestión vial y la contaminación ambiental (30% de la cual es generada por quienes buscan estacionamiento), y privilegiar el uso del transporte público; y que el proyecto va en sentido contrario a todos esos propósitos.

Finalmente, sugirió que el proyecto debería considerar el principio de generalidad e incluir a todos los prestadores de servicios de estacionamiento, pues no hay razón alguna para gravar (con la gratuidad) solamente a los centros comerciales, donde la gente concurre por último voluntariamente, habiendo otros lugares a los que debe asistir para recibir prestaciones de primera necesidad, que no están considerados en esta iniciativa.

El señor Cristián Acuña planteó que las normas que regulan la gratuidad de los estacionamientos podrían afectar algunas garantías constitucionales. En efecto, al no regular a los estacionamientos públicos ni a otros servicios privados, que constituyen la mayoría de la oferta, el proyecto daría un trato diverso a quienes se encuentran en una situación fáctica y jurídica similar, atentando contra el principio de igualdad ante la ley.

Asimismo, se vería afectado el derecho de propiedad que tienen los centros comerciales sobre los espacios destinados a prestar el servicio de estacionamiento y, en particular, la facultad de gozar del bien que les pertenece, en cuanto no podrían percibir los frutos civiles de éste, como es el precio o renta de arrendamiento, sino bajo ciertas condiciones. Esto implica restringir una de las facultades esenciales del derecho de dominio, lo cual puede hacer legítimamente el legislador invocando la función social de la propiedad, que comprende los intereses generales de la Nación, la seguridad nacional, la utilidad y la salubridad públicas, y la conservación del patrimonio ambiental. Ninguna de estas consideraciones está expuesta en el proyecto como justificación para restringir la facultad de goce de los propietarios de centros comerciales respecto de la prestación del servicio de estacionamiento.

Reconoció sí que lo que está en juego es el establecimiento de reglas respecto del cobro de un servicio que se presta a consumidores y es por eso que la iniciativa modifica la LPDC, en cuyas normas estaría la justificación para exigir que dicho cobro obedezca al servicio efectivamente prestado, pero no para imponer la gratuidad del mismo.

En cuanto al vacío legislativo que habría respecto de los estacionamientos que la LGUC exige tener adheridos o que sirvan a un proyecto inmobiliario, ello tampoco justifica la invocación de la función social de la propiedad para restringir el derecho de dominio. Si bien los centros comerciales tienen que cumplir con la normativa urbanística y ésta no asegura la gratuidad de los estacionamientos, no hay tal vacío legal, pues lo que prima es la naturaleza de bien privado que tienen dichos espacios adscritos a los respectivos proyectos inmobiliarios, lo que faculta a sus dueños para ejercer todas las facultades del dominio.

Desde otra perspectiva, se produciría una asimetría regulatoria con otros actores del mercado, interfiriendo el legislador en el derecho a desarrollar una actividad económica lícita y afectando la igualdad ante las cargas públicas. Por lo demás en Chile no existe un sistema de fijación de precios, salvo en mercados regulados como electricidad y agua potable, donde la regulación se justifica por la necesidad de corregir las distorsiones que producen los monopolios naturales. En el caso de los estacionamientos no existe un monopolio, sino un mercado competitivo, donde los centros comerciales son los operadores que cobran el menor precio por el servicio prestado.

#### IV. DISCUSIÓN PARTICULAR DEL PROYECTO

El proyecto de ley objeto de este informe contiene el siguiente artículo:

“Artículo único: Agréguese a la Ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes



## Primer Informe de Comisión de Economía

artículos 15 BIS y 15 TER.

Artículo 15 Bis.- En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento.

1. La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.

2. A partir de la primera media hora y hasta las dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, presentando una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en la edificación principal o anexa al centro comercial que sirven a los estacionamientos.

3. El cobro, una vez pasadas las dos horas de estadía del automóvil en el estacionamiento deberá ser cobrado por minuto, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

Artículo 15 Ter: Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo."

El diputado señor Kast, don Felipe, formuló una indicación para sustituir el artículo único del proyecto, por el siguiente:

"Artículo único.- Agréguese a la ley N° 19.946, sobre protección de los derechos de los consumidores, el siguiente artículo 15 bis:

'Artículo 15 bis: Para el cobro del servicio de estacionamiento, el proveedor o concesionario deberá cobrar por minuto, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.'."

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 4 votos a favor y 6 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Poblete, don Roberto, y la diputada señora Fernández, doña Maya.

El diputado señor Bellolio formuló una indicación para sustituir el artículo 15 bis, por el siguiente:

"Artículo 15 bis.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en clínicas u hospitales; centros comerciales; malls; strip centers; supermercados; otros similares, que formen parte del proyecto aprobado por la respectiva Dirección de Obras Municipales y parquímetros establecidos en vía pública, colindantes a bienes nacionales de uso público o concesiones de todo tipo o naturaleza, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto vencido, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo que no reflejen el uso del servicio contratado."

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada igualmente por 4 votos a favor y 6 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Poblete, don Roberto, y la diputada señora Fernández, doña Maya.

Los diputados señores Kast, don Felipe; Lavín y Van Rysselberghe formularon una indicación para suprimir, en el encabezamiento del artículo 15 bis, la expresión "y otros similares", a fin de evitar ambigüedades en relación con los sujetos obligados por la norma.

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 3 votos a favor y 5 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Jarpa, don Carlos Abel; Poblete, don Roberto, y la diputada señora Fernández, doña Maya.

## Primer Informe de Comisión de Economía

Puestos en votación el encabezamiento del artículo único del proyecto, con modificaciones formales, y del artículo 15 bis propuesto, fueron aprobados por 9 votos a favor y 1 voto en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Van Rysselberghe, don Enrique, y la diputada señora Fernández, doña Maya. Votó por la negativa el diputado señor Kast, don Felipe.

El diputado señor Chávez formuló indicación para sustituir, en el numeral 1) del artículo 15 bis, la frase "la primera media hora" por "las primeras dos horas".

Su objeto es consagrar la gratuidad de los estacionamientos en los lugares que indica la norma, por el tiempo señalado, a todo evento.

Puesto en votación el numeral 1) en comento, con la indicación, fue aprobado por 6 votos a favor y 4 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Poblete, don Roberto; y la diputada señora Fernández, doña Maya. Votaron por la negativa los diputados señores Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique.

Se sometió a votación el numeral 2) del artículo 15 bis, siendo rechazado por unanimidad, con el voto en contra de los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Van Rysselberghe, don Enrique; y la diputada señora Fernández, doña Maya.

Puesto en votación el numeral 3) del artículo 15 bis, que pasa a ser N° 2, fue aprobado por unanimidad, con el voto favorable de los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Van Rysselberghe, don Enrique; y la diputada señora Fernández, doña Maya.

El diputado señor Chávez formuló indicación para agregar al artículo 15 bis el siguiente inciso segundo, que pasa ser N° 3:

"En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa pre fijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor."

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor, 1 voto en contra y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Van Rysselberghe, don Enrique; y la diputada señora Fernández, doña Maya. Votó por la negativa el diputado señor Kast, don Felipe. Se abstuvo el señor Tuma, don Joaquín.

Los diputados señores Chahin, Chávez y Espejo formularon una indicación para intercalar el siguiente artículo 15 ter:

"Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicios de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia, hasta por un cupo por paciente."

Su objeto es impedir que los servicios de urgencia, cuando provean estacionamientos a sus pacientes o a quienes los acompañen, cobren por su uso.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por unanimidad, con el voto conforme de los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Van Rysselberghe, don Enrique, y la diputada señora Fernández, doña Maya.

El diputado señor Bellolio formuló una indicación para sustituir el artículo 15 ter original, que pasaría a ser 15 quáter, por el siguiente:

"Artículo 15 ter.- En el caso de los estacionamientos ubicados en clínicas u hospitales; centros comerciales; malls; strip centers; supermercados u otros similares, que formen parte del proyecto aprobado por la respectiva Dirección

## Primer Informe de Comisión de Economía

de Obras Municipales, el primer período vencido será siempre de 30 minutos, en tanto que los siguientes períodos serán de un minuto conforme lo dispone el artículo precedente."

El diputado señor Lavín formuló indicación para agregar el siguiente artículo 15 quáter:

"Artículo 15 quáter.- La clínicas privadas y hospitales públicos deberán proporcionar un cupo de estacionamiento gratuito, por el tiempo que dure la prestación, a todo paciente que acuda al servicio de urgencia de dicha institución."

Por ser incompatibles estas dos indicaciones con lo aprobado anteriormente, el Presidente de la Comisión las dio por rechazadas, conforme al inciso segundo del artículo 149 del Reglamento.

El diputado señor Farcas formuló indicación para agregar en el artículo 15 ter, que pasó a ser 15 quinquies, a continuación de la frase "deberá cobrar por minuto", la expresión "efectivo de permanencia", seguida de una coma (,).

Puesto en votación el artículo 15 ter, con la indicación precedente, fue aprobado por unanimidad, con el voto conforme de los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Van Rysselberghe, don Enrique; y la diputada señora Fernández, doña Maya. El diputado señor Lavín formuló una indicación para agregar un artículo 15 quinquies que pasó a ser 15 quáter, del siguiente tenor:

"Artículo 15 quáter.- Los hospitales públicos concesionados que entreguen a sus funcionarios el servicio de estacionamiento, deberán realizarlo de forma gratuita por el tiempo efectivo en que el funcionario esté prestando sus servicios."

Explicó su autor que, en la actualidad, los funcionarios de los establecimientos hospitalarios entregados en concesión tienen derecho a usar gratuitamente un estacionamiento durante la jornada de trabajo estipulada en sus contratos, pero cuando deben cumplir labores fuera de ella son obligados a pagar una tarifa.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín; Van Rysselberghe, don Enrique; y la diputada señora Fernández, doña Maya. Se abstuvo el señor Espejo, don Sergio.

El diputado señor Tuma formuló una indicación para agregar el siguiente artículo:

"Artículo ....- Los usuarios de los órganos y servicios de la Administración del Estado tendrán derecho al diez por ciento de los estacionamientos que éstos posean, para la realización de consultas, trámites, gestiones o cualquier acto de procedimiento ante ellos. La primera hora de uso de estos estacionamientos será gratuita."

Puesta en votación esta indicación fue rechazada por 3 votos a favor, 1 voto en contra y cuatro abstenciones. Votaron por la afirmativa los diputados señores Espejo, don Sergio; Jarpa, don Carlos Abel, y Tuma, don Joaquín. Por la negativa lo hizo el diputado señor Van Rysselberghe, don Enrique. Se abstuvieron la diputada señora Fernández, doña Maya, y los diputados señores Chahin, don Fuad; Lavín, don Joaquín, y Poblete, don Roberto.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las demás consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo, recomienda aprobar el siguiente:

## PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Modifícase la ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, agregando los siguientes artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies:

Artículo 15 bis.- En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento.

## Primer Informe de Comisión de Economía

1. Las primeras dos horas de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.

2. El cobro, una vez pasadas las dos horas de estadía del automóvil en el estacionamiento sólo podrá ser por minuto, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

3. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa pre fijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia hasta por un cupo por paciente.

Artículo 15 quáter.- Los hospitales públicos concesionados que entreguen a sus funcionarios el servicio de estacionamiento, deberán realizarlo de forma gratuita por el tiempo efectivo en que el funcionario esté prestando sus servicios.

Artículo 15 quíntes.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 9 y 16 de diciembre de 2014; 6 de enero y 3 de marzo, de 2015, con la asistencia de los diputados (as) señores (as) Chahin, don Fuad (Presidente); Bellolio, don Jaime; Edwards, don José Manuel; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Fernández, doña Maya; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Núñez, don Daniel; Poblete, don Roberto; Saldívar, don Raúl; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Concurren, además, el diputado señor Chávez, don Marcelo y la diputada señora Sabat, doña Marcela.

Sala de la Comisión, a 6 de marzo de 2015.



JAVIER ROSSELOT JARAMILLO  
Abogado Secretario de la Comisión

## ÍNDICE

	Páginas
1. Constancias reglamentarias previas	1
2. Asistentes	2
3. Antecedentes	2
4. Discusión general	3
5. Discusión particular	16
6. Texto aprobado por la Comisión	21
7. Tratado y Acordado	22

Documento adjunto

Comentarios y sugerencias de la BCN sobre el proyecto de ley

Comentarios al Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 19.496 en materia de estacionamientos

A expresa solicitud de la Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo de la Cámara de Diputados, se comenta y elabora una propuesta de texto dispositivo que recoge diversas inquietudes regulatorias surgidas en la citada comisión con ocasión de la discusión del Proyecto de Ley que modifica la ley N° 19.496, estableciendo normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, individualizado con el Boletín N° 9.729-03. Para ello, se analizan las materias planteadas, observando respecto de cada una de ellas aquellos aspectos tanto sustanciales como de técnica legislativa.

**Tabla de contenido**

<b>I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY</b>	<b>25</b>
<b>II. ANÁLISIS PARTICULAR DE PROPUESTAS REGULATORIAS COMPLEMENTARIAS</b>	<b>26</b>
<b>1. COBRO DE ESTACIONAMIENTO EN SERVICIOS DE URGENCIA</b>	<b>27</b>
<b>2. RESPONSABILIDAD DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTOS</b>	<b>27</b>
<b>3. PÉRDIDA DE COMPROBANTE DE INGRESO</b>	<b>29</b>
<b>4. CUPO DE ESTACIONAMIENTOS PARA TRABAJADORES</b>	<b>29</b>
<b>5. BENEFICIOS PARA DISCAPACITADOS</b>	<b>30</b>

## Introducción

Por Oficio N° 35 de fecha de fecha 11 de diciembre de 2014, la Comisión de Economía, Fomento, MIPYMES, Protección al Consumidor y Turismo de la Cámara de Diputados (en adelante “la Comisión”) solicitó a la Biblioteca del Congreso Nacional, en el marco de la discusión del Proyecto de Ley que modifica la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, en materia de cobro de servicios de estacionamiento, comentara las normas de la citada iniciativa de ley, y analizara propuestas regulatorias complementarias surgidas durante la discusión de dicha iniciativa. Para lo anterior, se utilizó en la medida de lo posible los argumentos expuestos en la misma Comisión.

## Antecedentes del Proyecto de Ley

De acuerdo con sus fundamentos, el Proyecto de Ley que modifica la ley N° 19.496, estableciendo normas destinadas a regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, Boletín N° 9.279, tiene por objeto normar a nivel legal diversos aspectos referidos al cobro por uso de estacionamientos públicos. Para ello, la iniciativa propone modificar la Ley N° 19.496, incorporando dos nuevos artículos al párrafo 3º referido obligaciones del proveedor: el primero destinado a fijar parámetros para el cobro por el uso de estacionamientos en ciertos establecimientos; y el segundo destinado normar el cobro por uso de estacionamientos establecidos en la vía pública.

## II.Comentarios generales a las normas propuestas

## a. Al artículo 15 bis

i. Sobre los sujetos obligados: La norma regula el cobro por el uso de estacionamiento en establecimientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares. La norma propone incorporar esta regulación a la Ley N° 19.496. Siendo así, estimamos que debiera identificarse a los sujetos obligados, primeramente, como proveedores, para luego desarrollar las características de éstos que suponen la sujeción a la norma.

De acuerdo a ello, y siguiendo la idea regulatoria propuesta, el sujeto obligado sería el proveedor que en su establecimiento ponga a disposición de los consumidores estacionamientos, por cuyo uso cobre, directa o indirectamente, una determinada tarifa o precio. Una definición adecuada del sujeto obligado permite evitar eventuales discriminaciones arbitrarias, originadas en cargas regulatorias diferenciadas para una misma práctica o sujeto. Por ejemplo, podría estimarse que el establecimiento de una tienda de retail que se ubica en un edificio aislado de otros proveedores, no posee las características de un centro comercial y, por ende, no se encontraría

## Primer Informe de Comisión de Economía

sujeto al marco normativo que se pretende establecer.

ii. Sobre la liberación de pago contra presentación de boleta de compra: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en su exposición ante la Comisión, el día 13 de enero de 2015, planteó, entre otras observaciones, la necesidad de fijar un valor mínimo de la boleta para eximirse de pago por el uso de estacionamientos, evitando así eventuales abusos derivados de la utilización de los referidos estacionamientos para fines distintos a los relacionados con los servicios ofrecidos por el proveedor.

Una alternativa a tal preocupación sería disponer se exima el pago por el estacionamiento, proporcional a la compra; considerando como elementos para la determinación del precio o tarifa el tiempo de uso y la tarifa normal (sin adquisición de bienes o servicios) dispuesta para dicho periodo de tiempo.

b. Al artículo 15 ter

Esta norma prohíbe el cobro por rangos o tramos de tiempo en estacionamientos dispuestos en la vía pública, permitiendo sólo el cobro en base a minutos.

De acuerdo al texto propuesto, esta disposición sería aplicable a todo servicio de estacionamientos “establecidos en la vía pública. A diferencia de la disposición anterior, el ámbito de aplicación de esta norma afecta a actos administrativos de las municipalidades, como administradoras de los bienes nacionales de uso público que se encuentren dentro de sus comunas [1]. Conforme la Ley Orgánica de Municipalidades, tal administración puede ser ejercida, ya sea de manera directa, o bien estableciendo concesiones y permisos en virtud de los cuales pueden traspasar a los privados el uso de tales bienes con cargo al pago de contraprestaciones a favor de cada administración local (artículo 8º).

La Ley de Tránsito ratifica lo anterior. Así se deduce del numeral 20 del artículo 2º y de los artículos 149, 158 y 159. En ellos se establece que a la municipalidad le corresponde regular los lugares que se encuentran habilitados para estacionar vehículos dentro de la comuna, pudiendo ser dichos lugares de uso oneroso o gratuito.

De acuerdo a lo expuesto, podría discutirse si la prestación de un servicio de estacionamiento contra el pago de un precio o tarifa por parte de una municipalidad, como administradora de los espacios donde éstos se emplazan, constituye un acto de consumo amparado por la Ley N° 19.496, espacio regulatorio donde se pretende regular esta actividad. Tal naturaleza dependerá, principalmente de los términos y condiciones del contrato de concesión, de existir éste, o de la naturaleza del permiso otorgado al tercero. Así lo ha entendido la jurisprudencia, que ha considerado que constituye una relación de consumo la relación de un usuario y el concesionario, apoyado en el hecho de ser este último un ente con fines de lucro, facultado para cobrar un precio o tarifa por dicho servicio [2].

### III. Análisis particular de propuestas regulatorias complementarias

A continuación se analizan las propuestas regulatorias complementarias surgidas durante la discusión del Proyecto de Ley, referentes a las siguientes materias:

- Cobro de servicio de estacionamiento por parte de prestadores de urgencia;
- Responsabilidad de los prestadores de servicios de estacionamientos;
- Cobros por pérdida de comprobante de ingreso;
- Cupos de estacionamientos para trabajadores; y
- Beneficios para personas con discapacidad.

#### 1. Cobro de estacionamiento en servicios de urgencia

Esta propuesta complementaria surgida durante la discusión del Proyecto de Ley en la Comisión, pretende asegurar la gratuidad de los servicios de estacionamientos en los centros de urgencia, en beneficio del paciente y por el tiempo que dure la prestación.

Comentarios

## Primer Informe de Comisión de Economía

a. Respecto al sujeto obligado: Se estima necesario definir adecuadamente al sujeto pasivo. Para ello debemos remitirnos al Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2006, del Ministerio de Salud, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 2.763, de 1979 y de las Leyes N° 18.933 y N° 18.469.

Este Decreto Ley distingue [3] entre prestadores institucionales y prestadores individuales de salud. Estimamos que la obligación de gratuidad debiera recaer sólo respecto de prestadores institucionales, que conforme al citado DFL corresponden a Hospitales, clínicas, consultorios y centros médicos, entre otros. Lo anterior, por cuanto son éstos quienes comúnmente prestan servicios de urgencia; y los que disponen, generalmente, de estacionamientos para sus pacientes y/o usuarios.

b. Respecto del beneficiario: El beneficiario debe corresponder a un sujeto amplio, que no se limite al paciente que recibe la atención. Para ello se propone limitarlo por cupo. Un cupo de gratuidad de libre disposición por cada usuario del servicio de urgencias, independientemente de quien utilice finalmente el beneficio.

c. En cuanto al contenido de la obligación: La obligación supone otorgar servicio de uso gratuito de estacionamiento por un tiempo no inferior al que duren las prestaciones de salud de urgencia o emergencia, como indistintamente las denomina el citado DFL N° 1.

## 2. Responsabilidad de los prestadores de servicios de estacionamientos

Se planteó la idea de legislar estableciendo, expresamente en la ley, la responsabilidad de los prestadores por las pérdidas o daños ocurridos durante el estacionamiento, disponiendo que las publicaciones destinadas a desentenderse de dicha responsabilidad carecen de valor.

### Comentarios

a. El servicio de estacionamiento –gratuito o no- ofrecido por locales comerciales, grandes tiendas, conjuntos comerciales o supermercados constituyen, para la jurisprudencia nacional “parte integrante e inseparable del acto jurídico de venta entre proveedor y consumidor, y no un servicio anexo o adicional”. Por ello, el usuario del servicio de estacionamiento es igualmente un consumidor y es sujeto, por tanto, de los derechos y acciones consagrados en la Ley N° 19.496 [4];

b. Como tal, el usuario de los servicios de estacionamiento sería titular del derecho a la seguridad en el consumo de bienes y servicios establecido en el artículo 3º letra d) de la citada ley. Como contrapartida, el proveedor que ofrece o pone a disposición estacionamientos es, a su vez, sujeto del deber de resguardar la seguridad en el consumo, que supone otorgar al consumidor un “mínimo de seguridad en la realización y operación del acto específico de la prestación de servicios de venta de mercancías o servicios”. El incumplimiento de este deber lo sanciona el artículo 23 de la misma Ley N° 19.496 que, textualmente, dispone: “Comete infracción a las disposiciones de la presente ley el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio”;

c. La jurisprudencia ha estimado en “varios casos, que el citado deber implica la obligación del proveedor de tomar todas las medidas para evitar que los vehículos sufran daños o robos en los estacionamientos y que deben responder si no hacen bien su trabajo”. Asimismo, ha dispuesto que los carteles ubicados en los estacionamientos en virtud de los cuales los proveedores intentan desentenderse de su responsabilidad, no tiene ningún valor” [5];

d. En definitiva, bajo el amparo del marco preceptivo que otorga la Ley N° 19.496, es decir, en el ámbito de las relaciones de consumo, los proveedores de servicios de estacionamiento que complementan la relación de consumo con otros servicios o productos, son actualmente responsables por las pérdidas y daños que sufren los vehículos que estacionan, en la medida que no cumplan con el deber de resguardo que impone esta ley, por lo que el establecimiento a nivel de ley de dicha responsabilidad confirmaría el criterio vigente sobre la materia.

e. En la perspectiva comparada, una norma en el mismo sentido es la que dispuso recientemente la Ciudad de Buenos Aires. En efecto, por Ley N° 5.007 de junio de 2014, estableció que “en las playas de estacionamiento vehicular de carácter público o privadas existentes en la Ciudad de Buenos Aires, sean gratuitas o tarifadas, se considerará cláusula ineficaz la publicación en carteles, tickets o cualquier otro documento similar entregado por el establecimiento, de la leyenda “La empresa no se responsabiliza por los daños, robos o hurtos que pudieran sufrir los vehículos” o frases similares, que tiendan a evadir la responsabilidad de la empresa”.



## Primer Informe de Comisión de Economía

## 3. Pérdida de comprobante de ingreso

Esta propuesta complementaria pretende evitar el cobro de un periodo mayor al efectivamente utilizado de estacionamiento, en circunstancia que el usuario pierda el comprobante de ingreso o ticket que permita el cálculo del tiempo de estadía.

## Comentarios

Actualmente se trata de una situación que ha sido resuelta comúnmente con la obligación del consumidor o usuario de pagar el valor por un día completo de servicio de estacionamiento.

En la legislación comparada, de los casos revisados y de que da cuenta el informe complementario, sólo Argentina, específicamente la Ciudad de Buenos Aires, dispone de una solución regulatoria a la circunstancia descrita, obligando al proveedor del servicio a consultar sus registros para determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, a efecto de hacer efectivo el cobro por tal concepto, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor.

## 4. Cupo de estacionamientos para trabajadores

Se plantea la posibilidad de disponer en la ley la obligatoriedad de que los “estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares”, dispongan de cupos de estacionamiento de uso gratuito para sus trabajadores.

## Comentarios

Del análisis de la propuesta surgen algunas hipótesis que supondrían inconvenientes prácticos para aplicar una eventual disposición en este sentido:

a. La necesidad de limitar tal beneficio a un cupo determinado de estacionamientos o a un porcentaje del total dispuesto por el sujeto obligado. En algunos casos la aplicación de una eventual norma en el sentido planteado podría transformarse en que la totalidad de los estacionamientos dispuesto por la clínica, hospital, centro comercial, etc. sea ocupado gratuitamente por los trabajadores, en el caso que éstos excedan el número de estacionamientos. Ello podría ocurrir en espacios reducidos, con pocos estacionamientos, como strip centers, clínicas y supermercados;

b. A lo anterior se suma que, de disponerse de una norma en tal sentido, surge la necesidad de regular cómo debe distribuirse el porcentaje, para evitar medidas eventualmente arbitrarias, que signifiquen beneficiar a determinados trabajadores por sobre otros en iguales condiciones.

## 5. Beneficios para discapacitados

Se plantea la posibilidad de regular la obligación de que “Clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares” dispongan de estacionamientos gratuitos para personas con discapacidad.

## Comentarios

a. Actualmente la Ley N° 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, exige a “establecimientos comerciales, industriales y de servicios, públicos o privados; a los que exhiban espectáculos artísticos, culturales o deportivos; a los edificios destinados a un uso que implique la concurrencia de público, y los espacios de uso público que cuenten con estacionamientos para vehículos, reservar un número suficiente de ellos para el uso de las personas con discapacidad, conforme a las disposiciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

b. Si bien la obligación descrita ampararía la propuesta regulatoria en comento, la norma de la citada ley no exige que el uso de esos estacionamientos por parte de sus beneficiarios, sea gratuito o sin costo. Por lo anterior, el desarrollo de la propuesta, en esta sede, se entendería en que la citada obligación legal no signifique el pago de una contraprestación por parte de los beneficiarios.

## Primer Informe de Comisión de Economía

---

[1] Artículo 5º de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. Disponible en: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl) (enero 2015)

[2] Sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago (Quinta Sala) recaída en los autos rol N° 132/2013 de fecha 20 de agosto de 2013

[3] Artículo 4º numeral 11 del DFL N° 1 de 2006 del Ministerio de Salud. Disponible en: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl) (Enero 2015)

[4] Jurisprudencia por Daños en Estacionamientos de Vehículos regido por la Ley del consumidor". Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Número 34. Primer semestre 2010. Pag. 39-73

[5] Ibidem

## Discusión en Sala

**1.3. Discusión en Sala**

Fecha 11 de marzo, 2015. Diario de Sesión en Sesión 2. Legislatura 363. Discusión General. Se aprueba en general.

REGULACIÓN DE COBRO DE SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS (PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL. BOLETÍN 9729-03)

El señor CORNEJO (Presidente).-

Corresponde tratar el proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

Diputado informante de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo es el señor Marcelo Chávez .

Antecedentes:

-Moción, sesión 94ª de la legislatura 362ª, en 18 de noviembre de 2014. Documentos de la Cuenta N° 4.

-Informe de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo, sesión 126ª de la legislatura 362ª, en 10 de marzo de 2015. Documentos de la Cuenta N° 5.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado informante.

El señor CHÁVEZ (de pie).-

Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Economía; Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo, paso a informar la moción que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, de los diputados señores Chahin, don Fuad ; Chávez, don Marcelo ; Cornejo, don Aldo ; Espejo, don Sergio ; Flores, don Iván ; Lorenzini, don Pablo ; Torres, don Víctor , y Walker, don Matías .

La moción tiene por objeto regular el cobro por el servicio de estacionamientos en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares, así como en parquímetros.

Expusieron en la comisión la señora Paulina Saball , ministra de Vivienda y Urbanismo, y su asesora legislativa, doña Jeannette Tapia ; los señores Andrés Gómez-Lobo , ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Ernesto Muñoz , director nacional del Sernac; Manuel Melero , presidente de la Cámara Chilena de Centros Comerciales, y Cristián Acuña , asesor jurídico de dicha entidad; Stefan Larenas , presidente de Odecu; Hernán Calderón , presidente de Conadecus, y el señor Armín Quilaqueo , abogado de Odecu.

En los fundamentos de la moción se hace hincapié en que durante el mes de mayo de 2012, el Servicio Nacional del Consumidor, en uso de sus atribuciones, ordenó que no se realizaran cobros por el uso de estacionamientos y baños en los centros comerciales.

En junio del mismo año, el Servicio Nacional del Consumidor anunció que la mesa técnica, conformada además por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y la Cámara Chilena de Centros Comerciales llegaron a un acuerdo en torno al cobro por el uso de los baños y estacionamientos.

En cuanto a los estacionamientos, el convenio sostenía que existirá media hora de gratuidad, tras lo cual cada recinto establecerá si el cobro posterior se realizará por período vencido o no. De igual forma, se señala que los recintos comerciales deberán responder por los robos o daños que sufran los vehículos, por lo que tendrán que retirar los letreros donde advertían que no se hacían responsables por estas acciones.

## Discusión en Sala

El director del Sernac de la época también sostuvo que se realizaba un llamado a los otros rubros, especialmente a las clínicas y supermercados, para que se sumaran a este acuerdo.

Pese a esto, al día de hoy encontramos que existen centros comerciales que siguen cobrando por el estacionamiento desde el primer minuto en que los automóviles se encuentran en ellos y también existen advertencias de que no se responde por los daños.

Por último, los autores de la moción consideran necesario regular el cobro del servicio de parquímetros, en cuanto a que se cobre el tiempo exacto de permanencia en ellos y no en fracciones de tiempo que muchas veces no son utilizados por los consumidores.

Respecto de la discusión general, el señor Ernesto Muñoz observó, en relación con el proyecto en estudio, que este reitera el principio de prestación efectiva del servicio como un criterio clave para justificar el cobro, buscando especificar el deber de las empresas. En tal sentido, avanza en la dirección correcta, recogiendo el desarrollo jurisprudencial que el Sernac ha venido impulsando en los últimos años.

Destacó que todo proveedor cuenta con medios adecuados para cumplir con la obligación señalada en el proyecto, ya sea que el estacionamiento constituya el giro principal del negocio o un servicio accesorio. Finalmente, planteó que es tal la claridad de los principios que sustentan el proyecto, que incluso podría eventualmente regularse la materia por la vía reglamentaria, en virtud del artículo 62, inciso primero, de la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores.

El señor Hernán Calderón sostuvo que el tema de los estacionamientos saltó a la discusión pública en 2012 debido al cobro que se había iniciado en lugares que son de uso público, pero también en supermercados, clínicas, hospitales, centros médicos, etcétera. Durante muchos años, en dichos lugares no se había cobrado el servicio de estacionamiento, probablemente porque había una interpretación distinta de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y porque las ordenanzas en la materia son claras en señalar que los edificios de acceso público deben contar con cierta cantidad de estacionamientos, de acuerdo con su destino y carga de ocupación.

Consideró que la iniciativa parlamentaria en comento apunta en la dirección correcta, al pretender regular la prestación del servicio de estacionamiento en los términos propuestos, sin perjuicio de observar que hay algunos puntos que no están considerados y que, en su opinión, debieran incluirse.

El señor Andrés Gómez-Lobo estimó pertinente, considerando lo dispuesto en la ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores y en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, establecer un período sin cobro en los estacionamientos de centros comerciales -en cuanto estos tienen la obligación de contar con una dotación mínima de ellos-, así como de clínicas y hospitales.

La señora Paulina Saball afirmó que hay varias dimensiones asociadas al proyecto que vale la pena considerar. Una de ellas es la congestión en las ciudades, que amerita tomar medidas como las sugeridas por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Otra dimensión es la complejidad que generan desde el punto de vista del desarrollo urbano, pero, al mismo tiempo, la utilidad que prestan los centros hospitalarios, comerciales, etcétera.

En lo que se refiere específicamente al contenido del proyecto, consideró necesario remitirse a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y a su ordenanza. La primera regula el tema de los estacionamientos en dos aspectos.

En primer lugar, alude a ellos como parte de las disposiciones que deben estar incorporadas en los planos reguladores comunales y, en segundo lugar, como parte de las normas urbanísticas que deben ser consideradas por los directores de obras municipales cuando aprueban un determinado proyecto.

Por su parte, la ordenanza se refiere a los estacionamientos como parte de los servicios asociados a un determinado uso, es decir, como parte de las normas que debe cumplir un proyecto de construcción, según el uso a que esté destinado. En efecto, la ordenanza señala que todo edificio debe contar con la cantidad mínima de estacionamientos que señale el instrumento de planificación territorial correspondiente, teniendo en cuenta el uso permitido y la carga de ocupación. A su vez, la Ley de Copropiedad Inmobiliaria dispone que los edificios adscritos a ella deben tener una cantidad mínima de estacionamientos destinados a los copropietarios y solo aquellos que excedan el mínimo exigido pueden tener otro destino.

## Discusión en Sala

Atendido lo expuesto, para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, los estacionamientos son parte de las exigencias normativas que deben cumplir y de los servicios complementarios que deben ofrecer los centros comerciales y hospitalarios y, desde esa perspectiva, comparte la idea de regular su uso y las condiciones para acceder a ellos, sea en forma gratuita u onerosa.

El diputado que habla, Marcelo Chávez, recordó que la obligación de que los centros comerciales cuenten con estacionamientos, según lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y la ordenanza respectiva, fue precisamente el argumento utilizado para establecer en su momento la gratuidad de los mismos, como se acordó en 2012 entre el Sernac y los representantes del sector.

Confirmó que el proyecto se refiere concretamente a los estacionamientos que la ley exige a las edificaciones destinadas a un uso comercial o de salud, pero el problema es que no hay ninguna norma que especifique que dichos espacios deban ser provistos gratuitamente. Hay un vacío legal en esta materia, que ha dado origen a la iniciativa en debate.

El señor Manuel Melero afirmó que, en lo que respecta a los estacionamientos, los centros comerciales han hecho bien su trabajo, pues cumplen satisfactoriamente su rol de proveer este servicio a los consumidores, el cual forma parte de su actividad normal; cobran las tarifas promedio más bajas del mercado, según estudio realizado sobre la base de una investigación efectuada por la Odecu; han incorporado progresivamente nuevos y mejores estándares de seguridad (cámaras de seguridad, lectores de patentes, guardias, cajas de seguridad para objetos valiosos, luces de disponibilidad, etcétera), en más estacionamientos que los que la ley les exige; cumplen la recomendación del Sernac de 2012 acerca de la gratuidad, pues en el 70 por ciento de los casos no hay cobro alguno y, cuando se cobra, consideran externalidades como la ubicación, el nivel de congestión y el uso alternativo en zonas saturadas.

En conclusión, señaló que al regular solo a este sector, el legislador genera una distorsión que afecta patrimonialmente a los centros comerciales, los cuales pierden competitividad con respecto a otros proveedores de estacionamientos que no tienen las mismas restricciones.

Sugirió que el proyecto debería considerar el principio de generalidad e incluir a todos los prestadores de servicios de estacionamientos, pues no hay razón alguna para gravar con la gratuidad solamente a los centros comerciales, donde la gente concurre, por último, voluntariamente, habiendo otros lugares a los que debe asistir para recibir prestaciones de primera necesidad, que no están considerados en esta iniciativa.

Discusión particular.

Diversas modificaciones introducidas al proyecto derivaron en el siguiente texto que se propone a la Sala para su consideración:

“Artículo único.- Modifícase la ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, agregando los siguientes artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies:

Artículo 15 bis.- En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento.

1. Las primeras dos horas de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.
2. El cobro, una vez pasadas las dos horas de estadía del automóvil en el estacionamiento, solo podrá ser por minuto, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.
3. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa prefijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros, a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto

## Discusión en Sala

con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia hasta por un cupo por paciente.

Artículo 15 quáter.- Los hospitales públicos concesionados que entreguen a sus funcionarios el servicio de estacionamiento, deberán realizarlo de forma gratuita por el tiempo efectivo en que el funcionario esté prestando sus servicios.

Artículo 15 quinquies.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 9 y 16 de diciembre de 2014, 6 de enero y 3 de marzo de 2015, con la asistencia de los diputados señores Chahin, don Fuad (Presidente); Bellolio, don Jaime ; Edwards, don José Manuel ; Espejo, don Sergio ; Farcas, don Daniel ; la diputada señora Fernández, doña Maya ; los diputados señores Jarpa, don Carlos Abel ; Kast, don Felipe ; Lavín, don Joaquín ; Núñez, don Daniel ; Poblete, don Roberto ; Saldívar, don Raúl ; Tuma, don Joaquín , y Van Rysselberghe, don Enrique . Concurren, además, el diputado señor Chávez, don Marcelo , y la diputada señorita Sabat , doña Marcela .

Es cuanto corresponde informar a esta Sala.

He dicho.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Diputados de distintas bancadas se han acercado a la Mesa para señalar su intención de presentar indicaciones para perfeccionar el presente proyecto.

En consecuencia, solicito la unanimidad de la Sala para votar hoy en general el proyecto, abrir un plazo de indicaciones hasta el martes próximo, a las 15.30 horas, y despacharlo en particular en el primer lugar de la Tabla de la sesión del próximo miércoles.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor ROBLES.-

Señor Presidente, pido la palabra.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra, diputado Robles .

El señor ROBLES.-

Señor Presidente, concurro al acuerdo, pero solicito que la comisión reciba al presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, porque este tema afecta particularmente a los municipios del país.

Los alcaldes no fueron escuchados durante la tramitación del proyecto, por lo que solicito que ahora sean escuchados.

He dicho.

El señor CORNEJO (Presidente).-

## Discusión en Sala

Señor diputado, le transmitiremos su solicitud al presidente de la comisión.

En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Jaime Bellolio .

El señor BELLOLIO.-

Señor Presidente, como es de público conocimiento, el Congreso Nacional está sometido a una crítica importante de parte de la ciudadanía, así como a una muy baja evaluación. En mi opinión, eso se debe en parte a nuestra incapacidad de tener un estándar alto en nuestros debates, en nuestra argumentación, en nuestro comportamiento y en nuestra coherencia.

Para reparar esta situación -que es urgente- no sirve cualquier camino. Es decir, no por la urgencia y la necesidad de fortalecer a la Cámara de Diputados y a nuestra democracia se justifica hacer cualquier cosa, con la suposición de que ello significará el agrado popular. Eso es una ilusión. Podrá servir en el corto plazo, pero sin duda será un daño en el mediano y largo plazo.

Este proyecto es precisamente uno de esos que alimenta esa ilusión de corto plazo, pero es un tremendo error en el mediano y largo plazo.

¿Por qué un proyecto que podría ser totalmente razonable y proporcionado termina siendo completamente injusto y desproporcionado? Quiero hacer un llamado a reflexionar acerca de lo que aquí estamos legislando. ¿Qué se quiere lograr con este proyecto y qué se está logrando en realidad?

El espíritu del proyecto es evitar cualquier abuso hacia los consumidores y cautelar su bienestar, lo que es completamente compartido, porque es razonable y proporcionado. Pero, como sabemos, ni el fin justifica los medios ni cualquier medio sirve para llegar al fin. ¿Qué estamos haciendo en concreto? Estamos obligando, por ley, a los particulares a prestar un servicio legítimo de manera gratuita, lo cual es completamente inconstitucional.

Hoy son los estacionamientos; mañana ¿qué otro servicio querrán algunos que los privados presten en forma gratuita? Quién sabe.

¿Por qué pasar desde lo razonable, que es establecer un cobro por minuto vencido, por el servicio efectivamente prestado, y la exención de pago mientras dure la atención de urgencia médica en clínicas y hospitales, a obligar a dar gratuidad por un servicio legítimo? Transformamos algo razonable en una propuesta que vulnera la Constitución Política de la República.

Además, se establecen diferencias arbitrarias, hay una carga pública arbitraria, se transgrede la libertad económica, el derecho de propiedad y se afectan los derechos en su esencia. Es un catálogo completo de contrariedades a nuestra Constitución.

Antes de detenerme en puntos más jurídicos, quiero hacer notar otras inconsistencias del proyecto.

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones y la ministra de Vivienda y Urbanismo expusieron en la comisión e hicieron hincapié en lo importante que es regular el lugar donde se construyen estos establecimientos, si están en el cono urbano o fuera de él y cuáles son las características que deben tener.

Ambos ministros fueron muy claros en destacar la importancia de incentivar el transporte público; sin embargo, este proyecto hace exactamente lo contrario: transporte público versus gratuidad para los automóviles particulares. Me parece increíble que el mismo ministro que dijo que iba a apoyar cualquier proyecto que incentivara el uso del transporte público hoy señale, a través de los medios de comunicación, que este proyecto le parece muy popular. Por supuesto que es popular, pero no estamos para legislar sobre lo que es popular, sino sobre lo que es bueno y justo.

Además de hacer exactamente lo contrario -es decir, no incentivar el uso del transporte público-, el proyecto se torna regresivo. La construcción de estacionamientos es una obligación, ya que se establece un número mínimo de ellos, medida que se justifica en la necesidad de desatochar las calles aledañas a esas construcciones, es decir, para que el bien nacional de uso público pueda ser fácilmente transitable. Se establece el mínimo, pero no la

## Discusión en Sala

obligación de gratuidad. Y no se trata de que haya quedado un vacío; simplemente, lo contrario es inconstitucional.

No se puede desprender que cualquier regla que establezca la ley como obligación, como es el caso de la ley general de Urbanismo y Construcciones -en este caso, de construir estacionamientos-, implique que deba ser gratuito. Eso sería absurdo y desproporcionado.

Ahora bien, ¿cuál es la situación real de cobro y dónde se realiza? En el 30 por ciento de los malls y strip centers se cobra por estacionar; es decir, el 70 por ciento restante no lo hace. ¿Dónde se concentran aquellos que cobran? En los conos urbanos, en los centros de las ciudades y en las comunas con mayores ingresos del país. En aquellos que están fuera de la ciudad no se cobra; en regiones, tampoco, salvo algunas excepciones.

Entonces, ¿qué estamos haciendo? Estamos estableciendo una medida completamente regresiva. Dejemos la ilusión a un lado. Si creemos que al obligar a los privados a que los estacionamientos sean gratuitos, nos estamos engañando. ¡No será gratuito, porque finalmente alguien pagará por eso! ¿Quién? El mall puede traspasar ese costo a los arriendos de los locales comerciales, y estos, a su vez, lo traspasarán a los consumidores. ¿Y quiénes serán los consumidores que van a terminar pagando por igual? ¡Los que van en bicicleta, a pie, en transporte público y en automóvil! Es decir, estamos ante una medida injusta y regresiva, porque logrará exactamente lo contrario de lo que supuestamente buscaba.

¿Cuál es la razón por la cual se cobra por los estacionamientos? La cercanía de oficinas y servicios distintos a los del mall. ¿Cómo discrimino entre la persona que va a consumir al centro comercial y entre aquel que se estaciona en el lugar para hacer trámites que no tienen relación con el mall o el strip center?

Además, probablemente, va a ocurrir otro fenómeno más. Las cadenas de malls que hoy no cobran estacionamiento en algunos sectores, pero que sí lo hacen en el centro de las ciudades, dado que ahora los obligarán a dar un servicio gratuito, harán subsidio cruzado. Es decir, aquellos malls que se encuentran ubicados en la periferia de la ciudad y que no cobran, van a comenzar a hacerlo gracias a este proyecto de ley. O sea, la suposición de que iba a beneficiar a un grupo de consumidores era equivocada, porque, finalmente ocurrirá exactamente lo contrario: va a terminar perjudicando a la inmensa mayoría de esos consumidores.

Por último, hay otro aspecto a considerar, que dice relación con el servicio al cliente, que también lo manifiestan los ciudadanos. Es de toda lógica que un usuario espera encontrar un estacionamiento en buenas condiciones, tanto de visibilidad, como de limpieza y seguridad; sin embargo, al ser gratuito, es evidente que se va a reducir la rotación, el uso se hará más ineficiente y puede presentar inconvenientes en seguridad, porque puede haber menos de la necesaria. Nuevamente encontramos factores que jugarán en contra de quienes supuestamente se pretende ayudar. O sea, el objeto de este proyecto, que busca proteger a los consumidores, va a terminar perjudicando a muchos más que los que se pretendía beneficiar.

Ahora, por si esto no fuese suficiente, también se dará otra gran contradicción: se cobrará por minutos en los bienes nacionales de uso público, en las calles, y será gratuito en los bienes privados. Me imagino que quienes sostienen la gratuidad de los bienes públicos al menos se deberían sentir molestos con esta iniciativa.

Además de ser una incongruencia, es inconstitucional. Al no regular los estacionamientos públicos ni otros servicios privados que constituyen la mayoría de la oferta, el proyecto da un trato diverso a quienes se encuentran en una situación fáctica y jurídica similar, atentando en contra del principio de igualdad ante la ley, en general, y contra la garantía de no discriminación arbitraria en materia económica, en particular (artículo 19, números 2° y 22°, de nuestra Constitución Política).

También se produce una asimetría regulatoria entre los actores del mercado, porque se interfiere el derecho a desarrollar una actividad económica lícita (artículo 19, número 21°), afectando la igualdad ante las cargas públicas (artículo 19, número 20°).

En Chile no existe un sistema de fijación de precios, salvo en mercados regulados, como la electricidad o el agua potable, en donde la regulación se justifica por la necesidad de corregir las distorsiones de los monopolios naturales. Nadie podría decir que en este caso existe un monopolio natural.

Obviamente, también se ve afectado el derecho de propiedad (artículo 19, número 24°) y, por si fuera poco, el artículo 19, número 26°, por afectar los derechos en su esencia. El proyecto implica restringir una de las facultades esenciales del derecho de dominio, lo que se puede hacer legítimamente cuando se invoca la función social de la



## Discusión en Sala

propiedad. Ello puede ocurrir cuando haya un interés general de la nación, la seguridad nacional y la salubridad pública y la conservación del patrimonio ambiental. A todas luces es evidente que ninguna de estas condiciones se cumple en este proyecto.

Hagamos una reflexión en serio. La iniciativa no se refiere solo a los estacionamientos, sino a la obligación que quiere imponer la ley a un particular de prestar un servicio gratuito. Esta es una; después vendrán otras más.

Es un proyecto que marcará un grave y peligroso precedente, por su desproporción, incoherencia, contradicción y afectación grave a nuestra propia Constitución Política de la República.

Por lo tanto, hago reserva de constitucionalidad respecto de los puntos que acabo de mencionar. Hago un llamado a los señores diputados: no por la urgencia de acercarnos a la ciudadanía, de ganar coherencia y obtener su confianza vamos a aprobar cualquier cosa.

Por lo expuesto, anuncio que votaré en contra del proyecto. Además, he repuesto una nueva indicación que establece el cobro por minuto, que es lo razonable y proporcionado. No podemos aprobar un proyecto como este, que no es razonable y es totalmente desproporcionado.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Pablo Lorenzini .

El señor LORENZINI.-

Señor Presidente, en esta ocasión hablaré despacio.

Siempre que tratamos un proyecto que toca a los empresarios, de inmediato viene la reacción. Por eso digo que hablaré despacio, para no asustar a nadie, con mayor razón en estos tiempos, en donde se hacen muchas consideraciones -que respeto- desde el punto de vista legal y constitucional.

Cuando legislamos a favor de los empresarios, ¿por qué no se tocan estos temas? Ahí sí que las platas van y vienen, presentamos dilaciones y no entregamos la información.

La Democracia Cristiana ha presentado proyectos liderados por los diputados Chávez , Torres, Chahin , el propio Presidente de la Corporación -que, según entiendo, es abogado-, don Aldo Cornejo, al igual que los diputados Espejo y Walker , pero siempre que presentamos algún proyecto ciudadano, no hay espacio para su discusión y se posterga para la semana siguiente. Pero cuando debemos tratar temas que tienen que ver, por ejemplo, con el decreto ley N° 600, que está poniendo nervioso a todos los inversionistas que han asistido a la Comisión de Hacienda, se nos impele a sacarlo adelante lo antes posible; para ese tipo de iniciativas no puede haber dilaciones. Puedo estar de acuerdo en que sea uno, cinco o diez minutos, pero son temas que debemos debatir. Como está funcionando hoy el sistema, no concuerda con la realidad internacional y no tiene ninguna lógica.

Los malls fueron diseñados para estar fuera de las ciudades. Y obviamente fuera de las ciudades estos no afectan, por lo que en tal caso no se justifica cobrar porque existe espacio. El problema es con los que se construyeron en los centros de las ciudades, a un costado de los edificios donde se desarrollan otro tipo de negocios y con los cuales están conectados. Por otra parte, les recuerdo que este es un tema que discutimos en 2012, si mal no recuerdo diputado Chávez . Incluso, se llegó a un acuerdo con el Sernac y se estableció una pauta de trabajo al respecto.

Le voy a hacer una sugerencia, señor Presidente. Se lo digo con mucho respeto. Creo que a nuestros invitados, que diariamente visitan la Corporación, deberíamos cobrarles por el uso de los baños. Como sabemos necesitamos más recursos porque llegan más diputados. Así es que creo que sería válido cobrar por su uso. Es una iniciativa que presentaré en mi bancada.

Los baños y los estacionamientos son parte del negocio. Si usted va a comprar le deben brindar todas las facilidades al respecto. Así fue la idea desde un principio. Incluso, entiendo que la Contraloría General emitió un dictamen en el sentido de que, por lo menos, a los clientes no se les cobrara y a los no clientes se les aplicará,

## Discusión en Sala

como en todas partes, un sistema distinto.

Más aún, todos hemos visto y escuchado como se producen robos al interior de los supermercados y malls. ¿Y estos responden? Es cosa de ver los reclamos en los diarios y medios de comunicación.

Hace poco el diputado Morano me contaba acerca de una situación que ocurrió en su zona. ¿A quién se acude cuando suceden estos hechos? La empresa dice: "no soy responsable". O sea, venga, compre, le cobro y pague estacionamiento, pero si le roban, no sé. ¡Esto no puede ser! Además existe una obligación de lo que se conoce como consumo seguro, es decir, el cliente llega, se estaciona, compra y circula tranquilo por el mall porque los guardias le garantizan la seguridad en el estacionamiento y en su traslado. Eso es lo que uno entiende de un negocio razonable. Finalmente, sigue siendo igual un negocio. Ahora, ¿qué sucede con las clínicas, supermercados y atenciones de urgencia?

Creo que el tema es absolutamente debatible, diputado Chávez. A lo mejor, aún faltan algunas cosas en el proyecto, pero esa es la idea: ponerlo sobre la mesa y debatirlo. Pero así tal cual, no está funcionando.

Ahora, al que no es cliente, como alguien dijo por ahí, que muestre la boleta que comprueba la compra que realizó. Sin embargo, ¿cuál fue la reacción desde el otro lado? Es cosa de leer los diarios de ayer y de hoy. Inmediatamente surge la amenaza empresarial y con los mejores abogados, esos que cobran mucho. Y se escuchan opiniones del tipo "¡qué inconstitucionalidad!", "¡qué locura!", "¡qué populismo!".

Lo que más me preocupa es que han amenazado que si no cobran por estacionamiento, traspasarán ese costo al incrementar en 1 o 2 por ciento el precio de los productos; o sea, a los usuarios les van a cobrar en la tienda lo que no pagan abajo.

Esa parte no está, diputado Chávez; se ha dicho que lo van a conversar.

Este es un buen negocio: un 5 por ciento o un 10 por ciento de los ingresos de estos establecimientos lo obtienen por concepto de estacionamiento. Y los empresarios sostienen que si se les quita ese porcentaje, subirán el precio de los productos. Entonces, el cuchufli, el maní, el traje de baño y el abrigo pagarán el costo del estacionamiento. Y pagarán todos, porque no solo subirán el costo al que se estaciona, sino que a todos, dado que no pueden discriminar los precios. Esto no tiene ningún sentido.

Se dice que ese proceder es inconstitucional, que van a apelar, que no sé qué. Me parece que ese no es el problema. Los estacionamientos deben ser gratuitos, aunque controlados en algunos casos.

La otra amenaza -es por escrito- está en el Senado. Dicen que los diputados no "cachan una", que la reforma tributaria se fue al Senado y que quedó una reformita. Si es así, qué bien que en este caso la iniciativa pase al Senado. Como ellos entienden de estas cosas no dejarán que pase este proyecto. ¿Seremos demasiado acelerados en la Cámara de Diputados? ¿Seremos demasiados ciudadanos? ¿Le ponemos pasión a las cosas? A lo mejor eso no es bien visto. Pero este es un proyecto real y debemos avanzar.

A modo de anécdota, el otro día pasé por Reñaca. Quise comprar el diario, estacioné mi auto, me bajé, me demoré cinco minutos, me subí a mi vehículo y antes de partir un señor me golpea el vidrio y me dice: "Son cuatro "lucas" ¡Cuatro "lucas" por cinco minutos! Tengo la boleta. Está bien, quizá a uno lo conocen o me encontraron cara de diputado que gana más. Por último cóbrenme una "luca", no cuatro. Y el señor, además, me dice: "Ahí están los precios", y me apunta un letrero chiquitito, el mismo que está instalado cada 300 metros. Y agrega: "No es culpa mía, diputado; soy un trabajador. Usted debió quedarse en el auto, bajar la ventanilla, pedirme que le compre el diario, me da una propinita de 500 pesos y, mientras no se baje del auto, no le cobro las cuatro "lucas"; pero yo vi que se bajó y no tengo nada más que hacer. Pague las cuatro "lucas". Las pagué y guardé la boleta para el recuerdo.

O sea, algo no está funcionando. Estamos provocando el debate al citar algunos ejemplos extremos, pero esto se debe corregir.

Ahora, reconozco que tenemos un par de temas pendientes. Lo conversé con la diputada Camila Vallejo. Por ejemplo, si se dice que a partir de dos horas u hora y media van a cobrar por minuto, las dos primeras horas deben ser gratis y a partir de ese tiempo el minuto puede tener un valor de 500 pesos. Esa es otra manera de desquitarse sin subir el precio de los productos en las tiendas. Estamos dejando ese punto libre y deberíamos controlarlo, pues

## Discusión en Sala

-repito- si no se cobra durante las dos primeras horas, el valor por minuto a cobrar a partir de entonces es libre, por lo que se puede cobrar, por ejemplo, una "luca" por los primeros cinco minutos, por los siguientes cinco minutos 500 pesos y con eso compensarían lo que no cobraron por las dos horas iniciales. Como dije, conversé con la diputada Vallejo y deberíamos presentar una indicación al respecto.

El segundo punto, el Sernac, ¡Viva el Sernac! En la Comisión de Economía, con el diputado Chahin, pretenden fortalecerlo. Pero en este caso, si un usuario no está de acuerdo con un cobro, ¿a quién le reclama? Debe ir y hacer una cola. Pero, ¿cuáles son las multas? ¿A quién se le reclama? ¿Cuál es el sistema? ¿Quién cursa la multa cuando no se hace lo reglamentado? Es más, si un funcionario del Sernac acude a un mall para investigar un cobro, ¡también le van a cobrar estacionamiento! ¡Cuatro lucas por investigar! ¡No!

Creo que el gobierno ha actuado bien. La ministra Rincón, el ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo, han aceptado abordar un tema que hay que poner sobre la mesa; el diputado Leopoldo Pérez tiene algunas indicaciones sobre los supermercados y los prestadores de salud. Está bien que hagamos el debate, pero, ojalá, que no triunfe el mundo empresarial y empecemos con las dilaciones.

Ya sé cuándo vamos a aprobar el proyecto -diputado Chávez, puede organizar la recepción-: el 28 de diciembre, por la mañana.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra la diputada Denise Pascal.

La señora PASCAL (doña Denise).-

Señor Presidente, escuchar a los diputados Bellolio y Lorenzini nos lleva a reflexionar. Creo que si bien ambos pueden tener razón, no cabe duda de que este proyecto tiene validez ciudadana, aunque al señor Bellolio no le guste.

Lo que dijo el diputado Lorenzini es verídico, pues, por ejemplo, una madre al ir a buscar a su hijo al colegio y dejar el auto en uno de estos estacionamientos por 20 minutos le cobran por el valor de toda una mañana, lo que tiene un valor de 4.500 pesos; por estacionar en un supermercado y bajar a dejar una bolsa -media hora- se debe pagar 2.200 pesos. Así, vamos sumando.

Ahora, ¿cuál es la situación de los estacionamientos en los diferentes centros comerciales o centros de atención hospitalaria? Hace cuatro años los supermercados y los centros comerciales no cobraban; eran gratuitos y un servicio al cliente. Al darse cuenta de que era un negocio decidieron cobrar. Es un negocio que, a mi parecer, es ilegal. Me explico.

En los centros comerciales o mall -como esa torre horrible del señor Paulmann que se instaló en el cruce de la Costanera- es obligatorio dar servicio de estacionamiento para no producir en la zona un caos vehicular. Es una regulación existente en el sistema urbano para que todos estos lugares cumplan con la normativa y se autorice la construcción de esos centros.

No soy abogada, pero basarse en proposiciones de diferentes abogados en beneficio de los empresarios para que sigan cobrando creo que es no pensar en cuáles son los servicios que deben dar las empresas al instalar este tipo de centros. Por ejemplo, hace dos años la Clínica Las Condes no cobraba por estacionamiento. Hoy cobra hasta por ir a tomarse una muestra para un examen, en circunstancias de que ya se debe pagar por esa muestra. ¿Por qué cobran si se trata de una urgencia? Cobran y es carísimo. Entonces, en todos lados cobran por estacionamiento y uno se da cuenta de que se trata de un negocio más de los empresarios.

Ahora bien, ya que no hemos podido lograrlo, ¿por qué no encargamos al diputado Bellolio que busque la fórmula para regular las tarifas del transporte interurbano? Se producen muchos abusos durante los fines de semana largo. Los ciudadanos que viven en zonas aledañas a Santiago, como Talagante, Melipilla, San Bernardo, etcétera, cuando deben cumplir servicios en beneficio propio o de sus comunidades deben pagar altos costos por concepto de transporte interurbano, porque no hemos podido regular esa situación.

## Discusión en Sala

Me parece bien que el proyecto vuelva a comisión, a fin de lograr un objetivo concreto y justo. Creo que las modificaciones que propone son las adecuadas para regular este servicio. Sin embargo, me preocupa que después de las dos horas gratis que se establecen se cobre el triple por el minuto, con lo cual de igual modo se ganará el equivalente a las dos horas gratis. Ese es el punto que deberíamos estudiar; es decir, cómo hacer para que no se cobre.

A mi juicio, hay fórmulas para regular los sistemas. No es excusa el que no se puede tocar lo que es privado, porque en ese caso no podríamos legislar sobre nada, ya que acá casi todo es privado.

Este es un método inventado por los municipios, que ha ido en aumento. Recordemos lo que pasó en las playas durante el verano, oportunidad en que esas entidades decidieron cobrar por bajar a la playa o por estacionar en sus calles, lo que queda como un ingreso para ellas. De esa manera, no se puede estacionar en ningún lado cuando la persona va a realizar un trámite o a visitar a alguien.

Si el Congreso Nacional no es capaz de hacer leyes que vayan en beneficio de los ciudadanos, no sé quién puede hacerlo. La búsqueda de regular de manera adecuada el estacionamiento de un vehículo no significa aumentar la posibilidad de que la gente ande en auto.

Hay que hacer trámites. En ese sentido, concuerdo con esta iniciativa y sería positivo si se presenta alguna indicación para mejorarla. No obstante, no creo que sea inconstitucional o que pase a llevar los valores, porque aquí sin duda lo que estamos haciendo es afectar los bolsillos de algunos empresarios, que habían hecho un negocio paralelo al que estaban autorizados, como es la instalación de los malls o de los centros comerciales.

Lo peor es el cobro por el estacionamiento que se realiza en los centros de atención de salud. Deberíamos legislar para establecer que no tengan derecho a cobrar cuando se va a los sistemas de urgencia, porque la gente llega a ese lugar por la necesidad obligatoria de ser atendida, sea en el sector público o privado.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Cristián Campos .

El señor CAMPOS.-

Señor Presidente, en primer lugar, saludo a los autores de este proyecto. La génesis del mismo radica en las prácticas del principal centro comercial de la provincia de Concepción, denominado Mall Plaza Trébol, en el que de un momento a otro se instalaron estacionamientos para cobrar a quienes concurren a él. Por lo tanto, al diputado Jaime Bellolio , quien afirmó que en las regiones no se cobra por estacionar, le respondo que eso no es así. El abuso por estos cobros indebidos no se da solo en la Región Metropolitana. En este caso sí ha operado el concepto de “descentralización”, pues los abusos han llegado a nuestras comunas.

El Mall Plaza Trébol está apartado de la ciudad, no en el centro. Se lo digo al diputado Bellolio . Por tanto, es mentira que en los malls no se cobra por estar fuera de la ciudad. Por eso, lo invito a Talcahuano para que vea la reacción no solo de los consumidores que concurren de manera importante a ese centro comercial, sino también para que consulte a los trabajadores. Varios diputados de la provincia de Concepción concurrimos al centro comercial, entre ellos el diputado Marcelo Chávez . Nos dieron un período para postular a la entrega de tarjetas que permitan utilizar los estacionamientos del centro comercial, pero no de manera gratuita. Cobran diez mil pesos mensuales por ocupar los estacionamientos.

Nadie ha dicho que la instalación del mall no haya jugado un rol importante para las familias, para quienes deben realizar compras o concurrir a los bancos. Sin embargo, en sus inicios ese servicio era gratuito. Esa fue la oferta que se entregó a los consumidores de la provincia de Concepción. Se les invitó a ir, porque tendrían los estacionamientos de manera gratuita.

Me extraña que diputados, como Felipe Kast , digan algo que también han expresado quienes representan a los dueños de los malls: que todo se traspasará a los consumidores. Me parece que eso constituye una amenaza para quienes consideramos que debe mantenerse la oferta que se formuló a los habitantes de una región. Porque al

## Discusión en Sala

menos hay un principio y es que se debe regular la situación.

Comparto lo que dijo el diputado Lorenzini en cuanto a que por lo menos tendremos que regular ciertas tarifas, porque se puede dañar a la gente con precios arbitrarios después de la aprobación de la indicación del diputado Marcelo Chávez , en el sentido de proponer la gratuidad de las dos primeras horas de uso de los estacionamientos.

Por otro lado, habría que preguntarse acerca de algo que señaló el ministro de Transportes, lo que se puede resolver con una indicación que, con seguridad, tendrá que presentarse en el Senado. ¿Qué pasará con el transporte público? En la actualidad, este no puede ingresar de manera gratuita, por lo menos, al mall que conozco, así como tampoco lo pueden hacer los colectivos en la ciudad de Coronel debido a una especie de licitación privada que efectuó un operador, quien no tiene ni un taxi, pero sí controla el negocio. Este permite que ingrese un número equis de esos vehículos, a los cuales les cobra una tarifa. Si ingresa otro, le aplica una multa. Lo denunciamos el lunes en una audiencia que tuvimos con el ministro de Transportes, a fin de que realice las gestiones y coordinaciones necesarias que impidan la vulneración de la ley, pues eso es grave.

En consecuencia, las expresiones del diputado Bellolio , en la línea de defender el derecho de propiedad, contrasta completamente con la esencia de este proyecto, que busca proteger a los ciudadanos.

Con el senador Alejandro Navarro interpusimos un recurso, pero se me ocurre que a lo mejor quedó obsoleto, porque este proyecto apunta a generar reglas del juego mucho más claras.

En el mismo mall a que he hecho referencia hay una clínica. Claramente, cuando alguien tiene una urgencia, no puede estar pensando cuánto le va a costar el estacionamiento. Lo prioritario es resolver la situación de urgencia que está ocurriendo con un vecino o vecina que va a ese centro asistencial, a los cuales hoy, por cierto, les realizan un cobro. ¿Y qué pasa cuando debe ingresar a uno de estos malls una ambulancia pública o privada? También le cobran; no tienen un ticket, un pase libre; no tienen un acuerdo o convenio.

Reitero, no me parece que se haya incorporado un nuevo descuento a las remuneraciones a los trabajadores de las distintas tiendas que asisten a trabajar en su vehículo. Muchos van a dejar a sus hijos al colegio y después van a sus trabajos. Por ello, al menos en Concepción, se les descuenta de sus remuneraciones la suma de 10 mil pesos.

Se ingresan otras materias, como la pérdida del ticket de estacionamiento, que será equiparable a haber permanecido el día completo en el estacionamiento. Por cierto que el centro comercial tiene que tener las herramientas adecuadas para cobrar lo que corresponda, como el control de la placa patente. Y eso no lo puede asumir quien por algún tema accidental ha perdido su ticket. La responsabilidad debe ser del centro comercial para generar el correcto pago.

Aquí estamos en una discusión de fondo sobre los abusos cometidos por parte de los centros comerciales, los que de un momento a otro -no le preguntan a nadie, por cierto- pueden llamar a una licitación de estacionamientos y cambiar las reglas del juego.

Hasta septiembre de 2014 las utilidades del grupo Plaza alcanzaban a 96 millones de dólares. Me imagino que a diciembre de ese año superaron los 100 millones de dólares. Incluso, uno de sus principales ejecutivos señaló, en una entrevista al cierre de 2014, que concluyeron un año de consolidación.

¿Cuál es el objetivo de querer ganar más? ¿Por qué tratar de sacar utilidades y mejorar los ingresos a través del cobro por el uso de estacionamientos, que son tan necesarios para realizar la actividad comercial? Nos dicen -es uno de los argumentos- que se va a generar mayor seguridad; que van a disminuir los robos permanentes en los estacionamientos del mal. Pero resulta que en menos de un mes, en el mall a que he hecho referencia, se denunció el robo de un vehículo. Y al parecer nadie se ha hecho cargo.

Por lo tanto, le digo al diputado Jaime Bellolio que estoy contento porque este proyecto se va a aprobar en general y en particular. Si hay otros abusos que vamos a regular, proyectos como este serán bienvenidos en la Cámara de Diputados.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

## Discusión en Sala

Tiene la palabra el diputado señor Felipe Kast .

El señor KAST (don Felipe).-

Señor Presidente, sin duda, cuando uno legisla tiene el objetivo de mejorar el bienestar de los ciudadanos. El problema es cuando se legisla sin ningún tipo de rigurosidad, sin ningún tipo de análisis sobre el impacto que se generará con las medidas a implementar. Esa forma de hacer las cosas, para mí que cumplí un año en el Congreso Nacional, me sorprende, porque creo que la historia de nuestras políticas públicas en general no caía en formatos tan populistas como los que hemos escuchado. Y son populistas por una razón muy simple: porque no van a lograr lo que se dice.

Esta es una propuesta que desgraciadamente es completamente regresiva. Aquí los que van a pagar el estacionamiento gratuito de quienes van en autos son todos aquellos chilenos que no tienen autos y que optan por dirigirse en transporte público a los malls. Y eso puede explicarlo cualquier estudiante de primer año de ingeniería comercial a cualquiera de los que están acá. ¿Cómo son tan poco serios que ni siquiera pueden hacer un análisis de impacto? Le pregunto a la Biblioteca del Congreso Nacional cómo no ha sido capaz de efectuar un análisis serio sobre qué va a pasar y quién va a pagar. Porque convengamos en que como no podemos fijar los precios y los estacionamientos serán gratuitos, el centro comercial va a subir los arriendos y traspasará ese mayor cobro a precios. O sea, el que le paga el estacionamiento gratuito a los que van en auto cómodamente será la familia que irá en transporte público.

Esta es una política completamente populista y regresiva. Suena muy bien en los titulares. Es fácil de entender, pero no es gratis. Paremos de vender humos y de mentirle a la gente diciéndole que las cosas que creemos que son gratis verdaderamente lo son. Por algo existen las ciencias económicas.

Segundo, ¿dónde están los urbanistas que, se supone, no tienen que fomentar el flujo de autos en los lugares saturados? Porque, paradójicamente, sabemos que todos los centros comerciales ubicados en lugares no saturados no cobran. Lo que quieren es que la gente vaya en auto. Pero resulta que ahora vamos a tener gratuidad, y, por lo tanto, vamos a fomentar aún más el uso de los automóviles en zonas que están saturadas. ¿A dónde están los urbanistas?

En verdad, esta situación me sorprende y me da tristeza. Por ello valoro que el diputado Joaquín Tuma , al interior de la Nueva Mayoría, haya entendido la gravedad de este asunto. Y espero que el Senado, una vez más, haga la pega en serio y que no simplemente tratemos de sacar titulares fáciles, haciendo políticas populistas y vistiéndonos de superhéroes en la Cámara como si al final del día todo lo que hiciéramos no va a tener efectos secundarios.

Les pregunto a los diputados -y me llama la atención que sea la Democracia Cristiana la autora de este proyecto- si son capaces de firmar un documento donde digan que efectivamente esto no lo van a pagar aquellos ciudadanos que van a ir en transporte público; si son capaces de justificar el hecho de que no va a afectar los precios de los arriendos para los emprendedores, ni tampoco el de los bienes finales.

El diputado Campos quiere a fijar otros precios. En verdad no comparto el nivel de ingenuidad social y el sesgo de planificación central que algunos tienen en la cabeza.

Pido que seamos un poco más serios; que no caigamos en el populismo, y que, ojalá, podamos rechazar el proyecto. Sin duda tiene cosas valorables, como por ejemplo que los estacionamientos sean gratuitos en los centros de urgencia. Es obvio que en las urgencias ello no afecta a ningún precio y que el costo de declarar los estacionamientos de uso gratuito no se va a traspasar a nadie. Podemos exigirles a todas las clínicas, a los hospitales públicos, que tengan estacionamientos gratuitos, pero cómo vamos a pensar que los dueños de los malls no van a reaccionar ante medidas como declarar gratuitos sus estacionamientos. ¡Los dueños de los malls no van a perder nunca!

Seamos serios y rechacemos el proyecto de ley.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

## Discusión en Sala

Tiene la palabra la diputada señora Camila Vallejo .

La señora VALLEJO (doña Camila).-

Señor Presidente, después de la intervención del diputado Jaime Bellolio una se da cuenta de que da lo mismo quien lidere la UDI. Da lo mismo el recambio; da lo mismo que renuncie un presidente de ese partido y entre otro. Está en la esencia de la UDI proteger los intereses de los grandes grupos económicos; está en la esencia de la UDI proteger la propiedad privada de los grandes grupos económicos, sus utilidades y el libre mercado. Cualquier proyecto de ley que vaya a tocar esos intereses para ellos es inconstitucional, populista o una aberración.

Ahora, con los mismos argumentos, se suma también el diputado Felipe Kast : cualquier cosa que vaya en beneficio de la ciudadanía, del consumidor, es populismo, es una irresponsabilidad, es poco riguroso. En fin, parece que cada vez que queremos ponernos del lado de la gente estamos cayendo en populismos. Y quiero señalar esto con mucha fuerza porque encierra una contradicción.

El diputado Jaime Bellolio dijo que nada es gratis, que si obligamos a los centros comerciales a no cobrar por el uso de los estacionamientos ese gasto no lo asumirá el consumidor, sino que el centro comercial, el que lo traspasará al precio de los arriendos de los locales comerciales que se ubican dentro de los malls, por lo que recaerá nuevamente en el consumidor. Felipe Kast dijo recientemente que nada es gratis; por lo tanto, siempre va a perder el consumidor, dado que la gran empresa nunca pierde. Sin embargo, jamás alguien de Derecha ha dicho que es necesario regular los precios o el nivel de las utilidades de las empresas; nunca han cuestionado las ganancias de los centros comerciales.

Podrían decir que los centros comerciales perderán dinero con esta medida, pero estos cobros se están realizando desde hace muy poco tiempo, ya que los centros comerciales no cobraban por ese servicio y muchos no lo hacen en la actualidad.

También podrían afirmar que los centros comerciales están perdiendo plata, por lo que necesitan cobrar por el uso de los estacionamientos; pero la Superintendencia de Valores y Seguros señalaba en 2013 que las empresas del retail exhibieron incrementos en sus ganancias de 21,7 por ciento respecto de 2012 y que totalizaba 1.136 millones de dólares; es decir, las empresas no están perdiendo nada. Lo único que están haciendo con el cobro de los estacionamientos es incrementar sus utilidades.

Por lo tanto, regulemos las utilidades y fijemos precios; pero cada vez que adoptamos medidas para defender los derechos de los consumidores no digan que generarán pérdidas en un área a los grandes grupos económicos, por lo que tendrán que aumentar los cobros a los consumidores por otros rubros. En consecuencia, ¿de qué sirve proteger los derechos de los consumidores si siempre se ven perjudicados?

Si es que realmente a la Derecha le interesan los consumidores, la llamo a cambiar aspectos importantes de la Constitución, en lugar de defenderla, porque impide meternos en esta total desregulación del mercado y en los abusos que cometen los grandes grupos económicos. Si queremos proteger a la ciudadanía, pongámosle límite a esas utilidades, y así evitaremos que, cuando se le impida cobrar por un rubro, no aumenten los precios de otros; pero parece que la voluntad no va por ahí.

Se habla de proteger la propiedad privada, pero solo la de los grupos económicos. ¿Quién protege la propiedad privada de los ciudadanos que pagan permisos de circulación, estacionamientos, atención de salud, educación? O sea, ¿quién se está preocupando de los gastos que deben realizar diariamente para acceder a servicios y a derechos fundamentales? ¿Quién resguarda la propiedad privada de esos ciudadanos, que mayoritariamente son trabajadores? ¡Nadie! De lo único que están preocupados es de defender la propiedad privada de los grandes grupos económicos que anualmente generan utilidades multimillonarias gracias al abuso que cometen en contra de esos ciudadanos que trabajan todos los días.

Señor Presidente, me parece que aquí hay un tema de fondo que trabajar.

A propósito de Penta, Caval y todos los casos que han provocado el descrédito de la política, quiero hacer mención de un conflicto de intereses que me parece importante.

Lamento que no esté el diputado Melero , porque su hermano, Manuel Melero Abaroa , presidente de la Cámara de Centros Comerciales, ha dicho públicamente que está en completo desacuerdo con este proyecto de ley, porque

## Discusión en Sala

establece una medida injusta y discriminatoria, argumento similar al que usó el diputado Jaime Bellolio .

Por lo tanto, dado el descrédito de la política que han producido los hechos conocidos por todos y como este tema tiene directa incidencia en los intereses del presidente de la Cámara de Centros Comerciales, ya que afecta las ganancias de los centros comerciales, considero que el diputado Melero debiera inhabilitarse, cuestión que, obviamente, queda a su criterio.

Felicito a los autores de la moción, que leí con atención, pero me parece que tiene dos deficiencias.

El diputado Pablo Lorenzini mencionó una que se la comenté apenas terminé de revisar el proyecto de ley. ¿Qué pasa después de que una persona se estaciona durante las dos horas gratuitas en los centros comerciales? El cobro por minuto podría ser de 500 pesos, de mil pesos o de 2 mil pesos, porque no se fija un máximo. Es decir, esto también podría prestarse a abuso, por lo que considero que tendríamos que revisarlo. Además, se podría alegar inadmisibilidad, porque tiene que ver con regulación de precios; pero, reitero, considero que es un tema importante de revisar, con el objeto de resguardar el espíritu del proyecto de ley.

En segundo lugar, no figuran en el proyecto las sanciones o las multas. En 2012 se estableció que no se podía cobrar por estacionarse en los centros comerciales durante la primera media hora; sin embargo, siguieron cobrando por el uso de los estacionamientos y pusieron carteles que decían que esas empresas no eran responsables por los robos, pérdidas o daños en los automóviles, cuestión que es totalmente ilegal. No obstante, no hubo ninguna sanción ni multa.

Por lo tanto, para cumplir con el objeto del proyecto de ley y para evitar lo que ya sucedió, la iniciativa debe considerar multas importantes, de acuerdo con las utilidades que generan los cobros por estacionar en los centros comerciales.

De más está decir que no corresponde el cobro por ocupar los estacionamientos de los hospitales y de las clínicas cuando las personas recurren a esos establecimientos para obtener atención de salud, ya que la Ley General de Urbanismo y Construcciones obliga a toda la infraestructura de servicios, incluso a las viviendas y edificios, a contar con un número mínimo de estacionamientos para evitar externalidades negativas a los usuarios.

Señor Presidente, también se argumentó que el proyecto produce un desincentivo para el uso del transporte público, con el objeto de trabar la tramitación del proyecto o rechazarlo. Me parece que es un argumento cuestionable, porque si establecemos que no se debe cobrar por estacionar en los centros comerciales, no implicará que una mayor cantidad de gente usará sus vehículos, porque eso tiene un límite, además de que los estacionamientos ya están llenos.

Por otro lado, la tarea de incentivar el uso del transporte público tiene que ver con otras medidas y otras políticas, como mejorar el Metro y las conexiones, revisar el sistema del Transantiago, incentivar el uso de la bicicleta, mejorar la infraestructura pública para facilitar el uso del transporte público; o sea, se trata de adoptar medidas complementarias.

Además, como dije, el desincentivo para el uso del automóvil se produce con el pago del permiso de circulación, de las patentes, de los impuestos por compra de autos, del uso de las autopistas urbanas mediante el TAG.

Para terminar, creo que el proyecto es un gran paso, necesario para detener un abuso que ha soportado la ciudadanía durante los últimos años, pero debemos revisarlo y mejorarlo; en ningún caso votarlo al tacho de la basura, porque aquí debemos poner, de una vez por todas, los derechos de los consumidores en el centro de la atención, por sobre la propiedad privada de los grandes grupos empresariales.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Alberto Robles .

El señor ROBLES.-



## Discusión en Sala

Señor Presidente, el proyecto de ley busca dos o tres objetivos que, a mi juicio, es importante discutir. Asimismo, desde el punto de vista de la técnica legislativa y de las disposiciones del proyecto de ley, hay algunos elementos que tenemos que comentar y mejorar. Incluso, algunas cosas se abordan muy mal en la iniciativa.

Me voy a explicar.

No quiero pronunciarme respecto de los establecimientos en los malls, porque es un tema de mercado, el cual se regula por sus propias leyes. En consecuencia, los malls tendrán que ajustar sus precios como lo estimen conveniente para cumplir con la ley.

Evidentemente, me parecen desmedidas algunas situaciones adoptadas en relación con la permanencia de automóviles en los estacionamientos de los centros comerciales. Hay temas que me hacen sentido, por el ejemplo el hecho de que siempre el mercado apunta a que alguien pague y a que nada es gratuito en ningún aspecto. Ni la educación es gratuita. Estamos esperando que el Estado financie la educación pública gratuita, pero alguien, en definitiva, la financia y no es gratis.

Respecto del mercado de los malls tengo la impresión de que se regulará. El diputado Bellolio dijo que terminará pagando el consumidor. Como dije antes, siempre hay alguien que paga.

Me preocupan los otros tres artículos del proyecto, dos de los cuales han sido poco debatidos. Uno, obliga a los prestadores institucionales con servicios de urgencia, por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, a no realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia hasta por un cupo por paciente.

Entiendo que el objetivo es que donde hay un servicio de urgencia, hospital público o clínica privada, si alguien llega de urgencia en auto no le cobren por estacionarse, lo que es racional en términos éticos. Una persona que llega a una clínica en vehículo a dejar a un paciente en urgencia debe estacionarse y no es lógico que se le cobre. El problema que se presenta, señor Presidente, es que hay que buscar una redacción adecuada al artículo porque esto de que se permita un cupo por paciente es absurdo.

Respecto de lo anterior, el 13 de marzo de 2014, se atendió en el Hospital San Juan de Dios y en la Posta 3 a 162 pacientes en urgencia, es decir, ¿vamos a necesitar 162 estacionamientos? En Copiapó, a 229 pacientes, pero el estacionamiento de dicho recinto es bastante pequeño. ¿Se tendrían que construir 229 estacionamientos? En el Hospital Guillermo Grant Benavente se atendió a 420 pacientes en urgencia ese mismo día. Por eso, no tiene sentido cómo está redactado el artículo. Lo que busca es razonable, pero la forma en que lo persigue es poco racional. Los hospitales públicos no tienen ni podrán tener esa capacidad de estacionamiento para las urgencias, más cuando en urgencia a veces una persona debe esperar más de 12 horas para que la atiendan y hay hospitales públicos en Santiago, en el recinto central, en que van a tener que esperar todo el día. Por lo mismo, ¿va a tener ese hospital que tener estacionamientos durante todo el día para esa persona? Eso es poco razonable.

Otro artículo, el 15 quáter, plantea que los hospitales públicos concesionados que entreguen estacionamiento, deberán realizarlo de forma gratuita por el tiempo efectivo en que el funcionario esté prestando sus servicios. Los hospitales públicos tienen estacionamiento para sus funcionarios, pero si se obliga a los hospitales públicos a tener estacionamientos para los funcionarios entramos en un conflicto porque solo en el Hospital Guillermo Grant Benavente hay 600 médicos. Entonces, si un enfermero o un auxiliar van en su auto, ¿por qué no van a tener estacionamiento también? ¿Sabe cuál es el número de funcionarios que tiene el Hospital Guillermo Grant Benavente? Cerca de 2 mil. ¿Hay necesidad de 2 mil estacionamientos para los funcionarios?

Por ende, la norma que persigue ser racional no se justifica con la redacción que tiene. Está mal hecha. Por lo mismo, estoy de acuerdo con algunos diputados que dijeron que al respecto se está legislando en forma apresurada, sin una racionalidad completa. Redactemos bien la norma.

El artículo 15 quinquies se refiere al cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública. Ello es justo porque si una persona se estaciona por 5 minutos, como lo hizo el diputado Lorenzini, tendrán que cobrarle los 5 minutos y si se estaciona durante 20, le cobrarán los 20 o lo que sea necesario. Cada cual sabrá cuánto tiempo está estacionado y cuánto va a pagar. Eso es claro, racional y todos estamos de acuerdo con ello. Sin embargo, los municipios son los grandes proveedores de servicio de estacionamiento en casi todas las regiones y en todo el país y ellos y, por lo tanto, van a tener que regular esto. Este servicio lo hace a través de

## Discusión en Sala

distintos proveedores. Entonces tiene contratos. Por lo mismo, debemos dejar claramente establecido en la ley cuándo comienza a regir esto porque el contrato que tiene el municipio deberá cumplirlo, pero resulta que el contrato, por ejemplo, en Vallenar es por tres o cuatro años y restan como dos años para que se le dé término. ¿Qué hacemos? ¿Esto regirá a partir del término de los contratos? Eso me parece razonable porque si lo hacemos de inmediato empezaremos a tener una cantidad importante de renegociaciones o de demandas a nuestros municipios, los que son parte del Estado. Ello es poco razonable y por eso hay que precisar bien qué haremos.

Por otro lado, este asunto afectará desde el punto de vista económico. El costo por minuto va a subir. Si antes el diputado Lorenzini por la primera media hora en ese estacionamiento al que fue le cobraban 4 mil pesos, por minuto le cobrarán bastante menos, pero el promedio de horas en ese estacionamiento va a subir. Hay que buscar, por lo mismo, una fórmula económica que permita una base para que los municipios tengan sus costos fijos regulados; contemplar cuál es el criterio económico y pensar que este proyecto de ley es de mercado y no de otro tipo ya que afecta a los que tienen auto y estos son los que tienen más ingresos. Este proyecto no se relaciona con la locomoción pública, sino con los usuarios de automóvil. En nuestro país tenemos muchos automóviles porque la sociedad ha crecido, pero hay que regularlo bien.

Señor Presidente, en los artículos que dicen relación con los prestadores de salud presentaré indicaciones. No podemos obligar a los hospitales públicos a entregar estacionamiento a todos sus funcionarios. Creo en la igualdad y en que se debe buscar una alternativa razonable. No sé qué hospitales públicos cobran estacionamiento a sus funcionarios. No conozco a ninguno. Se habla de los hospitales concesionados y no sé si estos piensan cobrar estacionamiento a sus funcionarios. Lo preguntaré en estos días porque me llama la atención.

Por último, señor Presidente, hay gente a la que debemos escuchar. Planteé y se acordó invitar al presidente de la Asociación de Municipios para que exponga acerca del tema que compete a la gran mayoría de los establecimientos. En la Región de Atacama, el mall llegó hace muy poco tiempo. Cobra por estacionamiento desde el primer día. Me parece razonable que se haga solo por minuto o por el tiempo en que la persona estará estacionada. Debiera contemplarse que se cobre en el mall solo por minuto y debiera ser parte de la política de ellos disponer de un tiempo gratuito para sus clientes. Hay que legislar bien y, en ese sentido, espero que las indicaciones sean discutidas en forma adecuada.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado Joaquín Lavín .

El señor LAVÍN.-

Señor Presidente, tuvimos la oportunidad de hacer un buen proyecto que regule el cobro de estacionamientos. Es más, voté en general a favor en la Comisión de Economía, ya que el espíritu de este proyecto era resguardar que se cobrara lo justo, por el tiempo efectivo de uso de estacionamiento; que se cobrara por minuto y no por tramos o franjas. Lamentablemente, el populismo fue más fuerte y lo que pudo ser un buen proyecto se transformó en uno discriminatorio y claramente inconstitucional. Por eso me extraña el apoyo que ha dado el Ejecutivo a este proyecto y, en especial, la postura del señor ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que en enero, cuando visitó la Comisión de Economía, señaló que no estaba de acuerdo con la gratuidad de dos horas a todo evento y señaló que el ministerio buscaba impulsar proyectos que desincentiven el uso del automóvil, lo que resulta totalmente contrario a lo propone este proyecto.

Lo que sí es positivo, y fue una indicación que redactamos junto a otros parlamentarios de la comisión, es que no se pueda cobrar estacionamiento a los usuarios de los servicios de urgencia, pues es de toda lógica y humanidad.

En el distrito que represento, junto al diputado Pepe Auth , tenemos el caso del Hospital El Carmen, que atiende a los vecinos de Cerrillos y Maipú . Es un hospital concesionado y cobra 550 pesos por cada media hora de estacionamiento. Los vecinos que allí concurren y que se atienden en los servicios de urgencia tienen que esperar 4, 6, y hasta 10 horas para que los atiendan y, más encima, a la salida deben pagar por haber usado el estacionamiento durante todo ese tiempo.

De manera que valoro la indicación, pues se orienta a impedir que los servicios de urgencia cobren por el uso de

## Discusión en Sala

sus estacionamientos.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero aclarar al diputado Robles , dado que puede haber un problema de interpretación, que en el proyecto no se exige a los hospitales que tengan un estacionamiento por cada paciente; lo que dispone es que no podrán cobrar por el uso de sus estacionamientos a quienes deban atenderse en los servicios de urgencia.

Por otro lado, cabe hacer presente que la gratuidad es una ilusión. En el caso de los hospitales concesionados, el costo lo tendrá que pagar el Estado. Pero en el caso de los malls, ¿quién tendrá que pagar por las dos horas de gratuidad en el estacionamiento? La lógica económica indica que las terminaremos pagando todos, pues el mall trasladará esta pérdida al valor de arriendo de locales, y los locatarios, a su vez, traspasarán este aumento de sus costos al precio de los productos. En consecuencia, finalmente, terminaremos pagando los consumidores; no solo quienes van en auto a los centros comerciales, sino también quienes concurren a ellos a pie.

Por último, me alegro de que el proyecto vuelva a la comisión, porque todavía contiene muchas disposiciones que debemos arreglar.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado Fuad Chahin .

El señor CHAHIN.-

Señor Presidente, en 2012, el director del Servicio Nacional del Consumidor, que no tenía una mentalidad comunista o un pensamiento planificado, como se acusaba acá, y que no pertenecía a un gobierno que la derecha podría calificar como populista, sino que era el director del Sernac del gobierno de Sebastián Piñera, anunció a los cuatro vientos que había llegado a la conclusión de que los estacionamientos de los malls, de los centros comerciales cerrados, de los strip centers y similares debían ser totalmente gratuitos y no solo por dos horas.

¿Qué ocurrió entonces? Lo mismo que con la tramitación de este proyecto, que en un principio fue aprobado, en general, casi por la unanimidad de los parlamentarios de la Comisión. Producto del lobby de los centros comerciales y de las empresas, en 2012 se llamó a una mesa de diálogo, sin participación de los consumidores, en la que se olvidaron de la gratuidad total y dijeron: "Se establecerá media hora gratis como autorregulación." Fue una decisión que tampoco cumplieron.

Por eso, hoy no me extraña que, a pesar de que hayamos estado tramitando este proyecto desde el año pasado y de que haya sido aprobado, en general, casi por la unanimidad de los diputados en la comisión, tengamos que suspender nuevamente su votación, porque se presentan más indicaciones y porque se nos acusa de ser populistas y de elaborar un proyecto inconstitucional, como si la propiedad privada fuera absoluta y no resistiera ningún tipo de regulación. La Asociación de Malls y los centros comerciales han tenido a notables abogados en algunos parlamentarios de este Hemiciclo. ¡Nuevamente el lobby!

Existen argumentos jurídicos. Tengo en mis manos el mismo informe que pidió el exdirector del Sernac, señor Juan Antonio Peribonio , hecho por el arquitecto señor Guillermo Condemarín , quien con sus estudios de arquitectura y basado en un informe jurídico, llegó a un conjunto de conclusiones.

La primera es que para la obtención del permiso de edificación se requiere cumplir con las normas urbanísticas, dentro de las cuales está la exigencia de habilitar estacionamientos. Así lo define el inciso quinto del artículo N° 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

La actividad económica destinada a estacionamientos se entiende como aquella que no se vincula con la dotación de estacionamientos con que deben cumplir los edificios de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial. Así lo aclaró el jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, expresada en la circular N° 0494, de fecha 21 de julio de 2010, DDU-Específica N° 24/2010, basada en el artículo 4° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

## Discusión en Sala

De la misma manera, la actividad económica destinada a estacionamientos ha sido definida por la Contraloría General de la República con anterioridad a la aclaración hecha por el jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. En sus dictámenes N° 49.806, de 6 de noviembre de 2003, y N° 15.594, de 26 de marzo de 2009, el órgano contralor expresa: "... no existe inconveniente jurídico para cobrar una tarifa a las personas que usen los estacionamientos sin acreditar compras en el local comercial donde se emplazan los mismos...".

Sin embargo, estos dictámenes no consideran la excepcionalidad de los centros comerciales abiertos o cerrados, cual es que en ellos no se desarrollan solo actividades comerciales de compraventa de mercancías, sino también actividades de servicios como bancos, notarías, correos, cajas de pago de sueldos, bibliotecas, centros de salud, establecimientos educacionales, etcétera.

En consecuencia, uno no va a un centro comercial cerrado o a un mall solo a comprar. Si fuera así, sería muy fácil exigir, como lo habíamos propuesto en un principio, un comprobante por un monto mínimo de compra. Las personas también van al banco, al establecimiento educacional, al centro de salud o a la notaría que se ubica en el mall. Por lo demás, fueron los propios dueños de los centros comerciales quienes nos dijeron que el exigir un comprobante de compra o de contratación de un servicio sería extremadamente engorroso. Por tanto, ¿qué se hizo en el proyecto? No establecer la gratuidad total, porque entendíamos que en esa situación efectivamente podrían producirse problemas de abuso, ya que cualquiera podría utilizar el estacionamiento para ir a trabajar, volver en la tarde y sacar su vehículo sin que tuviera que hacer algún tipo de compra de un bien o contratar servicios en el centro comercial. En cambio, se estableció la gratuidad de dos horas, pues de esa forma se presume que la persona que se estaciona en el mall va a consumir, a comprar o a realizar algún trámite en ese lugar. De esa forma se evita el argumento que plantearon hace dos semanas los representantes de los centros comerciales respecto de lo engorroso que sería la exigencia del comprobante.

Sin embargo, hoy, porque presumimos que durante dos horas la persona va al mall porque necesita concurrir a ese centro comercial, por lo cual el estacionamiento es una carga u obligación -de lo contrario, no se podría realizar la actividad principal- y, por ende, es un servicio anexo, entonces, nos dicen que este proyecto es expropiatorio. Pero cuando lo propuso el gobierno anterior no lo era. Y lo propuso con argumentos jurídicos, no solo basados en la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En efecto, los propios dueños de los centros comerciales reconocen que el estacionamiento es un servicio anexo.

Tengo en mi poder la circular N° 10, de 10 de febrero de 2006, sobre norma de aplicación de ajuste al avalúo de terreno a casos particulares de bienes raíces no agrícolas.

Las contribuciones de los estacionamientos tienen un 75 por ciento de descuento, porque los dueños de los centros comerciales entienden que es una carga que les exige la ley para poder tener el centro comercial principal. En otras palabras, pagan menos contribuciones argumentando que habilitar estacionamientos es una exigencia que no es parte de su actividad económica y que deben hacerlo para poder cumplir con las normativas de urbanismo para realizar su actividad principal.

Por lo tanto, constituyen una carga para los efectos de obtener la autorización de la construcción del edificio y para pagar menos contribuciones, pero son una actividad principal cuando la queremos regular para que no se transforme en un negocio lucrativo, que provoca que los consumidores se vean enfrentados a cobros realmente abusivos.

Por ello, me parece incomprensible el argumento. Solo se explica por la misma razón por la que le torcieron la mano al señor Peribonio hace tres años y por la que hoy pretenden torcer la voluntad del Congreso Nacional: la defensa de los intereses de quienes quieren influir para defender ese negocio.

Si realmente lo entendiéramos como un servicio anexo como corresponde en virtud de la ley, y no como la definición que quieren hacer algunos parlamentarios, entonces, ¿por qué están tan preocupados? ¿Por qué esta norma podría ser expropiatoria si se trata simplemente de un servicio complementario de su actividad principal?

Me parece que llegó el momento de definirse: o estamos del lado de los que abusan o del de los consumidores. Esa definición no se puede seguir postergando. La próxima semana, con nuestro voto, tendremos que dar cuenta al país respecto de con quiénes estamos.

## Discusión en Sala

Sobran los argumentos jurídicos para sostener que este proyecto de ley no es inconstitucional, y que estamos ante servicios anexos. Lo hemos sostenido basándonos en los mismos estudios que tenía el gobierno anterior.

Le sorprende al diputado Felipe Kast que la Democracia Cristiana promueva este proyecto, pero no le sorprende que el gobierno del que fue ministro propusiera no dos horas de gratuidad de los estacionamientos, sino la gratuidad total, hasta que se enfrentó nuevamente al lobby de la Cámara Chilena de Centros Comerciales.

¿Cómo no va a ser justo -a eso nadie se ha referido- que las personas que van a atenderse a un servicio de urgencia tengan gratuidad en el servicio de estacionamiento mientras dure la atención! ¿Nos van a decir que eso es expropiatorio? ¿Nos van a decir que una persona que tiene que ir en auto a atenderse de urgencia porque está enfermo o padece una enfermedad grave que requiere dicha atención y esta demora tres, cuatro, cinco, seis, diez horas, debe preocuparse además de cuánto deberá pagar por el estacionamiento? ¿Me van a decir que el derecho de propiedad también está por sobre el derecho a la vida y a la integridad física de la persona?

Esa es la visión ideológica de una parte de nuestra sociedad, expresada también en una parte de este Parlamento. Por ello es bueno que se expresen con el voto, a fin de que los ciudadanos puedan definir quién está de un lado y quién está del otro.

¿O nos van a decir que no corresponde el pago por fraccionamiento? ¿Por qué no han alzado la voz para decir que no corresponde y que también, de alguna manera, vulnera el derecho de propiedad el que se cobra por tramos? Con ese sistema se cobra por un servicio que no se presta. Se le genera un empobrecimiento injusto al consumidor cuando debe pagar minutos de estacionamiento que no utilizó y, a contrario sensu, se le genera un enriquecimiento sin causa al proveedor del servicio, porque cobra por un servicio que no prestó, y porque probablemente le cobrará a otro automovilista esos mismos minutos que ya fueron pagados.

Por lo tanto, definamos de una buena vez quiénes están por los que abusan y quiénes estamos por los consumidores.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado Leonardo Soto .

El señor SOTO.-

Señor Presidente, como en tantos otros casos, la falta de regulación en el mercado de los estacionamientos en centros privados y públicos ha decantado en numerosas situaciones de abusos hacia los usuarios y en espacios para que el empresario obtenga un provecho económico ilegítimo.

Tales abusos se cometen particularmente en los centros comerciales, los grandes supermercados o los terminales, a cuyos propietarios la Ley General de Urbanismo y Construcciones obliga a proporcionar estacionamientos para todos sus clientes. Sin embargo, ellos los reservan solo para los que pagan una tarifa.

También se cometen abusos en los estacionamientos de los servicios públicos y en los ubicados en la vía pública, entregados por los municipios para la administración de privados.

Recordado es el caso del Hospital El Carmen, de Maipú, donde en 2014 los usuarios que acompañaban a sus hijos al servicio de urgencia médica se manifestaron en protesta por los cobros excesivos de que fueron objeto al estacionar sus vehículos en dicho recinto, los que podían alcanzar hasta los 8.000 pesos diarios.

En San Bernardo y en muchas otras comunas se permite al concesionario municipal del servicio de estacionamiento en la vía pública cobrarle la tarifa de 20 o 30 minutos al conductor que estaciona su vehículo solo por dos minutos. Es decir, se le permite redondear la tarifa al alza. El cobro reiterado de esa tarifa a diferentes usuarios que se estacionan por breve tiempo les permite obtener un enriquecimiento indebido.

Igualmente, es abusivo que los centros comerciales cobren dos veces el uso de los estacionamientos, ya que se cobra el arrendamiento mensual a cada locatario, y, posteriormente, los administradores vuelven a cobrar por los

## Discusión en Sala

mismos estacionamientos a los clientes del centro comercial.

El proyecto que hoy discutimos es una respuesta clara y contundente a este mercado que presenta gran cantidad de abusos que afectan a miles de ciudadanos y que pide a gritos ser regulado.

En términos concretos, la iniciativa define tres grandes medidas:

En primer lugar, entrega claridad en los criterios que deberán seguir las empresas como clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares que han decidido cobrar por los estacionamientos, lo que podrán hacer solo bajo ciertas condiciones: una, la gratuidad, sin condiciones, para las primeras dos horas de uso de dichos estacionamientos; y dos, una vez pasadas esas dos horas, el cobro solo podrá ser hecho por minuto de uso; no podrá ser hecho por rangos o tramos de tiempo, y no se podrá redondear la tarifa al alza, como lo hacen todo el tiempo.

En segundo término, establece que en los servicios de urgencia no se podrán realizar cobros por estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia, lo cual impedirá a las empresas obtener un provecho económico del estado de necesidad de esa clase de pacientes, que pueden no tener ni el tiempo ni los recursos para buscar un estacionamiento alternativo.

Por último, dispone que el cobro de parquímetros se hará por minuto, por el tiempo efectivamente usado por el automovilista, y no se utilizará el famoso "redondeo", que no es más que una práctica arbitraria, injusta y abusiva.

Se acabarán por fin los veinte minutos de cobro mínimo.

Como se puede apreciar, este proyecto es parte de una agenda potente antiabusos, y se hace cargo de la necesidad de regular y de precisar el marco de derechos y obligaciones en los cobros del servicio de estacionamiento para los usuarios y también para las empresas.

Aquí todos ganamos.

Pero la discusión nos muestra algo más de fondo. Como dijo un expresidente, el mercado puede ser cruel y salvaje. Por tanto, para que funcione correctamente, debe estar fuertemente regulado.

La experiencia en este caso nos demuestra día a día que si dejamos el mercado a la suerte de la "mano invisible", esa mano permitirá que ganen solo unos pocos y no buscará jamás el interés general.

He dicho.

El señor CARMONA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado René Manuel García .

El señor GARCÍA (don René Manuel).-

Señor Presidente, en esta Sala uno puede conversar con todos y cada uno de los colegas presentes y tratar este asunto que tanto nos interesa: los estacionamientos en los malls.

He conversado con todos los colegas que han hablado en contra del proyecto, y todos, sin ninguna excepción, están con el consumidor. Pero están en contra de los abusadores.

Lo que sucede -pongámonos de acuerdo- es que hay personas que trabajan o que viven al lado de los malls y que estacionan en esos centros comerciales sus vehículos durante todo el día.

Me voy a referir al mall que conozco, el de Temuco. A veces está vacío, pero en su interior no hay dónde estacionarse, porque toda la gente que trabaja en las oficinas de los alrededores se estaciona en él. Entonces, busquemos un sistema que compense las dos cosas y no digamos que es algo abusivo.

Cuando les pregunto a las personas que trabajan en ese mall por qué tienen tantos estacionamientos, la respuesta es clara. Dicen: "Porque sin estacionamiento no hay mall. No se puede trabajar, porque la gente no tendría dónde

## Discusión en Sala

estacionarse.”.

Entonces, si todos coincidimos en esto, lo más lógico es que busquemos una solución que realmente vaya contra los abusadores, que no permiten que los verdaderos consumidores entren al mall, hagan sus compras y reciban un servicio expedito.

Tenemos que ponernos de acuerdo en el punto.

¿Cómo lo hacemos?

Un señor que estaciona su vehículo en el mall de Temuco -no sé a qué hora abre ese centro comercial- a las ocho o nueve de la mañana y lo retira a las seis o siete de la tarde, claramente no es un consumidor, sino una persona que está abusando de ese estacionamiento, que es absolutamente gratuito. Traslademos esa situación a Santiago. Indudablemente, allí se cobra el estacionamiento.

Quiero pedirles a los colegas que tanto se han indignado con este tema -en mi bancada hay varios médicos- que vayan a las clínicas más importantes de Santiago y vean cuánto les cobrarán por estacionarse. Pero, ¡ojo! Cuando uno muestra una boleta que acredita que se atendió como paciente o que se estaba haciendo algún examen, le levantan la barrera del estacionamiento para que salga. Eso lo hacen las clínicas.

En consecuencia, por qué no buscar un sistema parecido para solucionar el problema que actualmente tenemos en los mall. Eso es estar a favor del consumidor y no de los abusadores. Para mí los abusadores son los que ocupan los estacionamientos de los mall sin ser clientes de esos centros comerciales.

Es la misma pregunta que nos hacemos respecto de las calles residenciales de Santiago o de cualquier otra ciudad. En el 99 por ciento de ellas no es posible estacionarse. ¿Por qué? Porque en las casas hay letreros que dicen: “Garaje”. Y eso compromete el sitio del garaje más el de la vereda. En consecuencia, uno podría reclamar que la vereda y la calle son espacios públicos y que no tiene por qué haber un letrero que resguarde el vehículo que está dentro del garaje.

Por lo tanto, no estamos discutiendo el fondo del problema. Todos estamos a favor de terminar con los abusadores. Definamos quiénes son los abusadores: los que se aprovechan de la gratuidad del estacionamiento de un centro comercial. Si los consumidores concurren al mall, démosles garantías.

Cuando se construye un restaurante u otro local que ofrece productos o servicios, se establece la obligatoriedad de que estos cuenten con un número determinado de estacionamientos para clientes. En este caso, se puede hacer lo mismo. No se trata de irse a favor de uno y en contra de otros, sino de buscar la justa medida, para que los estacionamientos cumplan la función para la que fueron concebidos.

Según el diputado Lorenzini, hay -como se diría en el lenguaje de la gente que ha trabajado en televisión, como algunos actores que hoy son diputados- “publicidad engañosa”. El diputado mostró un boleto que indica que le cobraron 4.000 pesos por haberse estacionado cinco minutos; pero lo que él no dice es que ese boleto dura dos o tres horas, o el tiempo que sea. Claro, quienes cobran parten de una base.

Por eso, me inclino por lo que han dicho todos los colegas que me han antecedido en el uso de la palabra: debe establecerse un cobro por minuto, de modo que se pague el precio exacto. De esa forma nos ahorraríamos todos los problemas de los que estamos hablando. Si utilizo un estacionamiento por dos horas, tal vez tendré que pagar 500 pesos -por dar una cifra cualquiera-; si permanezco diez horas, tendré que pagar 5.000 pesos; pero si me estaciono un minuto, a lo mejor deberé pagar 100 pesos, para partir de un cobro mínimo.

También, se puede producir otra situación. Si se establece la gratuidad hasta por dos horas, diez o quince personas que trabajan en alguna oficina le pueden pagar a un señor para que cada dos horas les saque los autos del estacionamiento y luego vuelva a estacionarlos en el mismo lugar. El negocio del chileno es fantástico. Algunos pagan para que otros hagan la cola por ellos en los servicios públicos. Un viejo está parado en la fila desde las tres de la madrugada, y llega otro a la hora en que comienza a atender el servicio y le dice: “Gracias, compadre, aquí tiene sus diez lucas.”, luego de lo cual se ubica en la fila. En Chile tenemos una solución para todo.

Por eso, mi modesta opinión es que debe pagarse por el tiempo de estacionamiento realmente ocupado, tal como se estableció en el caso del cobro de las tarifas de los teléfonos celulares, proyecto de ley sobre el que tuvimos

## Discusión en Sala

una larga discusión, porque, por ejemplo, había planes de 500 minutos, en el que si una persona ocupaba 300 minutos, perdía los restantes 200. Hoy, esos minutos se pueden reutilizar.

Creo que es prudente y positivo que esta iniciativa vuelva a la comisión técnica con el objeto de que se busque la medida justa, no a favor de unos ni de otros. La Cámara de Diputados no se puede abanderizar con nadie; debe buscar la justicia para todos, para los consumidores de los mall, para los dueños de los centros comerciales y para todos los que han hecho inversiones.

En consecuencia, modestamente, sugiero que se establezca la proposición señalada por casi todos los diputados que me han precedido en el uso de la palabra, es decir, que a las personas que utilizan los estacionamientos de los mall se les cobre por minuto efectivo. Si la iniciativa vuelve a la Sala en esos términos, indudablemente la votaré a favor.

He dicho.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Pedro Browne .

El señor BROWNE.-

Señor Presidente, si bien el proyecto apunta en la dirección correcta, debemos regular la forma en que se cobrará por el uso de estacionamientos en los lugares que indica.

Me parece que no corresponde la práctica de cobrar por medias horas, por horas o por fracciones grandes de minutos. El objetivo del proyecto es que se cobre lo justo, por el tiempo exacto de estacionamiento, aspecto sobre el cual no hay discusión en esta Sala. Probablemente, esta disposición será apoyada por todos.

Respecto de la situación de los centros comerciales que hoy cobran por sus estacionamientos, la discusión que debemos tener dice relación con la forma en que estos se generan, porque hay una parte importante de ellos cuya construcción es obligatoria por ley para el desarrollo del proyecto respectivo.

Me parece que en el caso de los estacionamientos cuya construcción está mandatada por ley no debe existir cobro, pero como es sumamente difícil diferenciar cuáles son los estacionamientos por los que no se debe cobrar y aquellos que son adicionales, con los cuales el centro comercial o el establecimiento está haciendo un negocio anexo, lo más sano es establecer la fórmula que disponga un tiempo de estacionamiento libre, gratuito, pero que de allí en adelante exista un cobro.

La duración del tiempo de gratuidad la podemos discutir, en cuanto a si dos horas es demasiado, o si debiera ser de una hora u otro período de tiempo. Reitero que es un aspecto debatible; pero lo que es claro, desde mi punto de vista, es que en el caso de los estacionamientos cuya construcción se llevó a cabo debido a la obligatoriedad legal dispuesta para un establecimiento comercial para ejercer su actividad, estos no debieran ser objeto de un negocio anexo. De lo contrario, podríamos llegar al absurdo de que en un edificio de departamentos los estacionamientos de visitas fueran pagados, con lo cual no se cumpliría con el propósito por el que fueron concebidos, cual es que la gente no se estacione en la vía pública, sino en el propio recinto del edificio, para evitar congestiones en las calles colindantes. Si en ese caso se estableciera un cobro, las visitas evidentemente optarían por estacionar sus vehículos en la vía pública, situación que provocaría un problema anexo a la ciudad.

Es importante regular esa situación. De esa forma se resolverá el problema de quienes abusan y dejan sus vehículos estacionados todo el día en un centro comercial mientras realizan otras actividades o se encuentran en sus oficinas cercanas. Si a partir de un minuto se cobra por estacionar, se generará un desincentivo para cometer ese tipo de abuso.

Por otra parte, no debiéramos preocuparnos, como algunos aquí lo han manifestado, de que los centros comerciales obtengan grandes utilidades por ese cobro. Para mí eso no representa un problema, porque si una empresa tiene grandes utilidades el Estado recaudará grandes impuestos, con lo cual se produce un círculo virtuoso. Si hay utilidades, hay impuestos; si queremos restringirlas, el Estado recaudará menos.



## Discusión en Sala

En consecuencia, si bien este proyecto está bien intencionado, debe volver a la Comisión de Economía, a fin de determinar cuál es el tiempo en el que corresponde que el estacionamiento sea gratuito. La idea es compensar los estacionamientos que la ley exige a los establecimientos comerciales para funcionar, y que el desarrollador, el empresario o el centro comercial no lleven a cabo un negocio anexo.

He dicho.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.-

Señor Presidente, con tantas proposiciones que se han señalado se ha desordenado un tanto mi idea sobre este proyecto.

Considero que la iniciativa en discusión es muy loable, a pesar de las opiniones distintas que se han planteado, las que tolero, porque así es la democracia. Pero lo que no acepto es que se trate de poco serios a quienes discrepan de la opinión de otros; eso no es propio de la estatura de un legislador. Lo digo para bien de todos, de manera que espero que no se tome a mal lo que digo. Pero insisto en que aquí se ha producido un trato desproporcionado entre algunos colegas.

El proyecto apunta a favorecer a los consumidores -de eso no hay duda-, a aquellos que acuden a realizar sus compras y trámites a centros comerciales, supermercados y clínicas, todo en concordancia con lo establecido en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que establece la obligatoriedad de construcción de estacionamientos para ese tipo de establecimientos, a fin de evitar que las personas que concurren a ellos colapsen los espacios públicos colindantes con sus vehículos.

Pido que no se me interprete mal, pero debo señalar que me parecía mejor la redacción original del proyecto, que establecía la gratuidad por la primera media hora y hasta por las dos horas continuas en aquellos casos en que el consumidor demostrara efectivo consumo en el establecimiento respectivo, y que luego de ese tiempo se debía realizar el cobro por cada minuto de permanencia en el estacionamiento. La redacción actual, que permite la gratuidad durante las primeras dos horas sin comprobante de consumo, se puede prestar para abusos por parte de personas que no se dirigen a comprar a esos establecimientos, sino que dejan estacionados sus vehículos en el lugar y se dirigen a efectuar alguna actividad a otro lugar, como una manera de evitar pagar en la vía pública, en donde por lo general existen parquímetros concesionados. Ello podría provocar que los consumidores efectivos se encuentren con que no cuentan con estacionamiento en el establecimiento al que se dirigen a realizar compras o trámites, tal como sucede hoy en aquellos estacionamientos de centros comerciales en los que no se efectúa cobro de estacionamiento. Por tanto, considero que si se quiere favorecer al consumidor es mejor la redacción original del proyecto.

No obstante esa observación, creo que el proyecto contiene disposiciones muy apropiadas, especialmente aquella en que se establece el cobro efectivo por minuto y no por lapsos de horas o de medias horas, lo cual es abusivo.

Además, es apropiado que disponga que no deberá cobrarse por el estacionamiento en los lugares a los que se concurre por atenciones de urgencia, como las clínicas, especialmente en las de Temuco, que mencionó el diputado René Manuel García. En las clínicas de Temuco, los pacientes que se demoran dos o tres horas en los exámenes deben pagar por el estacionamiento casi lo mismo que les cuesta la consulta médica. Eso no puede seguir ocurriendo, porque a dichos centros las personas no llegan por propia voluntad, sino por verse apremiadas por una situación crítica de salud, muchas veces con riesgo vital, lo que implica largas permanencias a la espera de saber el resultado de los exámenes y de los análisis del paciente afectado.

Anuncio que voy a aprobar el proyecto. Hoy debió haber sido despachado; pero la defensa de lo insostenible lo ha demorado y lo llevará a otro trámite legislativo. Un proyecto que pareció ser tan sencillo, para beneficiar a las ciudadanas y a los ciudadanos de este país, nos compromete, porque uno ve que están primero aquellos que abusan y nos llevan al consumismo.

He dicho.

## Discusión en Sala

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Alejandra Sepúlveda .

La señora SEPÚLVEDA (doña Alejandra).-

Señor Presidente, primero, quiero felicitar a los autores de esta moción, porque, sin duda, hoy nos estamos conectando realmente con los problemas de la ciudadanía. En más de alguna oportunidad hemos recibido quejas por los cobros abusivos que se hacen por el uso de estacionamientos, lo cual, además, nadie entiende.

Conversaba con el diputado Mirosevic sobre aquellos estacionamientos en los que cobran media hora completa aunque hayan sido ocupados durante 15 minutos. En algunos casos, las máquinas automáticas para el pago de los mismos no tienen vuelto y entregan unos papelitos que dicen: "Vale otro" o "Venga de nuevo y le entregaremos un canje por 50 pesos" o por la cantidad que corresponda. Al final, las personas que van a consumir o a comprar a esos centros comerciales se ven obligadas a volver a ellos para hacer efectivo el canje. Tengo uno en mi cartera debido a que fui a comprar al supermercado Jumbo de Valparaíso. Como la máquina para pagar el estacionamiento no tenía vuelto, me entregó un boletito que dice: "Vale otro. Cuando vuelva otra vez podrá pagar con este recibo.", el cual, por lo demás, tiene fecha de vencimiento. En consecuencia, los consumidores se ven obligados a volver al supermercado en un tiempo determinado.

La Cámara de Diputados hoy está tratando de solucionar las complicaciones que tiene la ciudadanía en relación con uno de los tipos de abusos que más se cometen. No estoy de acuerdo con algunos diputados que señalan que el proyecto provocará que suban los precios de los productos y servicios que se ofrecen los centros comerciales, o que habrá dificultades para registrar de otra forma el cobro del estacionamiento. Cuando comenzaron a funcionar los malls y los supermercados -lo digo pensando en lo que planteó el diputado René Manuel García respecto de los abusos que cometen los que solo quieren estacionar en esos lugares-, uno mostraba la boleta del consumo o de la compra que se había hecho en ese mall o supermercado. Por lo tanto, ese abuso no se produce si el cliente demuestra que utilizó el estacionamiento del supermercado o del mall para consumir un producto de esos establecimientos.

¡Qué lucrativo es hoy el negocio de los estacionamientos! Por tanto, pongámonos primero de parte del consumidor y busquemos la solución a este problema. Podemos hacer un tremendo esfuerzo para mejorar este proyecto de ley, conservando absolutamente su espíritu.

El diputado Fuad Chahin señaló que los centros comerciales pagan un 75 por ciento menos de contribuciones por tener estacionamientos. ¿De qué estamos hablando? ¿A quién hoy tenemos que proteger? La ciudadanía nos pide a gritos que la defendamos y la ayudemos con los proyectos de ley. Y este proyecto tiene por objeto precisamente disminuir y eliminar esos abusos. El sentimiento permanente de la ciudadanía es que debemos protegerla. ¡Esa es nuestra obligación! Tenemos que pensar en cómo nos conectamos con la ciudadanía. Una forma de hacerlo es a través de esta iniciativa, que aborda una situación de la vida cotidiana de muchas personas que hoy tienen vehículos, que son de clase media y que, al mismo tiempo, necesitan tener un respiro.

Ocupar el estacionamiento de un supermercado durante una o dos horas perfectamente puede costar 1.000 o 1.500 pesos.

Tenemos que dejar a un lado detalles como el de preocuparse qué cosas podrían molestarle a un determinado empresario o si subirán o no los precios. ¡Eso no es real! Si suben los precios, la gente irá a otro supermercado que no le cobre el estacionamiento.

Felicito a los autores de esta moción y a quienes están tratando de que salga adelante.

Concuerdo con el diputado Lorenzini en que debemos regular lo relativo a la tarifa que se cobre después de las dos horas de gratuidad del estacionamiento. De lo contrario, los centros comerciales van a hacer lo que quieran. También debemos buscar una alternativa para aquellos que quieren usar el estacionamiento en forma permanente, porque queda cerca de su lugar de trabajo.

Por lo expuesto, anuncio que con el diputado Mirosevic vamos a votar favorablemente esta moción.

He dicho.

## Discusión en Sala

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Claudia Nogueira .

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).-

Señor Presidente, no me voy a hacer eco de las intenciones mañosas que adjudica la diputada Vallejo a los parlamentarios de mi bancada que no están de acuerdo con este proyecto. Sinceramente, no vale la pena. Son comentarios odiosos que no llevan a ninguna parte y no contribuyen a nada.

En concreto, en términos generales, estoy de acuerdo con el proyecto. La legislación actual se presta para algunos abusos que es necesario corregir. Por ejemplo, si uno va a una consulta médica en una clínica y el doctor se atrasa más de lo debido, además del tiempo perdido, uno termina pagando más por el estacionamiento.

También, si por diversas razones uno pierde el ticket del estacionamiento, termina pagando el día completo, aunque hubiese utilizado el estacionamiento media hora, lo que, a todas luces, es tremendamente injusto.

Lo mismo ocurre con los excesos de tiempo no utilizados. Si ocupo una hora y media el estacionamiento, ¿por qué me cobran como si lo hubiese utilizado dos horas?

Por otro lado, si la Ley General de Urbanismo y Construcciones dispone que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad, y tenemos en cuenta que estos son parte del servicio principal de la empresa y que actúan como un factor de atracción para los clientes, ¿por qué no se puede regular de un modo más justo el cobro de estacionamientos, de manera de armonizar su utilización por parte de los consumidores y, a su vez, evitar posibles abusos?

A mi juicio, este proyecto logra una medida correcta, pues permite que exista un espacio de tiempo totalmente liberado del pago de estacionamiento, luego del cual se puede cobrar por minutos efectivamente utilizados.

Me parece muy prudente que en el caso de los servicios de urgencia, los estacionamientos sean totalmente liberados por el tiempo que dure la misma.

Con todo, tengo algunas prevenciones relacionadas con el espacio de minutos liberados. No entiendo bien por qué son dos horas y no una o tres. ¿Cuál es el criterio en virtud del cual se establece ese espacio de tiempo?

Asimismo, pareciera que el proyecto, al enumerar en primer término a los sujetos directos de las referidas regulaciones, como son las clínicas, los malls, los supermercados, y luego establecer una cláusula general al final que señala "otros similares", abre un espacio a la conflictividad y a la incertidumbre. Habría deseado que ello se determinara de mejor forma.

Por otro lado, ¿no existen otros proveedores de estacionamientos no contemplados en la norma que puedan abusar, a los cuales les sea también aplicable esta disposición?

Por todo lo anterior, si bien me parece una buena iniciativa, que mejorará, sin lugar a dudas, los derechos de los consumidores y establecerá una relación más justa en el cobro del estacionamiento, se hace indispensable una mayor reflexión para perfeccionarla de mejor forma, en beneficio de todos.

He dicho.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Cerrado el debate.

El señor JIMÉNEZ.-

Señor Presidente, los diputados que estábamos inscritos para intervenir en el debate en general de este proyecto ¿podemos hacer uso de la palabra en la sesión del próximo miércoles durante la discusión en particular?

El señor CORNEJO (Presidente).-

## Discusión en Sala

Las señoras diputadas y los señores diputados que estaban inscritos para intervenir y no pudieron hacerlo, pueden insertar sus discursos en el Boletín de Sesiones, de conformidad con el artículo 85 del Reglamento, sin perjuicio de que el próximo miércoles puedan hacer uso de la palabra en la discusión en particular del proyecto.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:

El señor CORNEJO (Presidente).-

Corresponde votar, en general, el proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

Hago presente a la Sala que el proyecto contiene normas propias de ley común.

El señor MELERO.-

Señor Presidente, pido la palabra.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Tiene la palabra su señoría.

El señor MELERO.-

Señor Presidente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 147 del Reglamento de nuestra Corporación, me inhabilito en la votación de este proyecto.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Se dejará constancia de su solicitud, señor diputado.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 55 votos; por la negativa, 12 votos; hubo 4 abstenciones y 1 inhabilitación.

El señor CORNEJO (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Arriagada Macaya Claudio ; Auth Stewart Pepe ; Browne Urrejola Pedro ; Campos Jara Cristián ; Carmona Soto Lautaro ; Castro González Juan Luis ; Chahin Valenzuela Fuad ; Chávez Velásquez Marcelo ; Cornejo González Aldo ; Espejo Yaksic Sergio ; Espinosa Monardes Marcos ; Farcas Guendelman Daniel ; Farías Ponce Ramón ; Fernández Allende Maya ; Flores García Iván ; Fuentes Castillo Iván ; Fuenzalida Figueroa Gonzalo ; García García René Manuel ; González Torres Rodrigo ; Gutiérrez Gálvez Hugo ; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge ; Jackson Drago Giorgio ; Jaramillo Becker Enrique ; Jarpa Wevar Carlos Abel ; Jiménez Fuentes Tucapel ; Letelier Norambuena Felipe ; Lorenzini Basso Pablo ; Melo Contreras Daniel ; Mirosevic Verdugo Vlado ; Monckeberg Bruner Cristián ; Morano Cornejo Juan Enrique ; Nogueira Fernández Claudia ; Núñez Arancibia Daniel ; Núñez Urrutia Paulina ; Ojeda Uribe Sergio ; Ortiz Novoa José Miguel ; Pascal Allende Denise ; Pérez Lahsen Leopoldo ; Poblete Zapata Roberto ; Rathgeb Schifferli Jorge ; Rincón González Ricardo ; Robles Pantoja Alberto ; Rocafull López Luis ; Saffirio Espinoza René ; Saldívar Auger Raúl ; Santana Tirachini Alejandro ; Sepúlveda Orbenes Alejandra ; Silber Romo Gabriel ; Soto Ferrada Leonardo ; Torres Jeldes Víctor ; Tuma Zedan Joaquín ; Ulloa Aguillón Jorge ; Vallejo Dowling Camila ; Vallespín López Patricio ; Verdugo Soto Germán .

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

## Discusión en Sala

Barros Montero Ramón ; Bellolio Avaria Jaime ; Coloma Alamos Juan Antonio ; Hasbún Selume Gustavo ; Hoffmann Opazo María José ; Kast Rist José Antonio ; Kast Sommerhoff Felipe ; Lavín León Joaquín ; Macaya Danús Javier ; Molina Oliva Andrea ; Squella Ovalle Arturo ; Ward Edwards Felipe .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Berger Fett Bernardo ; Edwards Silva José Manuel ; Sandoval Plaza David ; Urrutia Soto Osvaldo .

-Se inhabilitó el diputado señor Melero Abaroa Patricio .

El señor CORNEJO (Presidente).-

Por haber sido objeto de indicaciones, vuelve a la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo.

Se ha fijado como plazo para presentar indicaciones el martes 17 de marzo a las 15.30 horas en la secretaría de dicha comisión.

La discusión y votación del proyecto en particular se realizará el miércoles 18 de marzo, en el primer lugar de la Tabla, tal como lo acordó por unanimidad la Sala.

-El proyecto fue objeto de las siguientes indicaciones:

“1) De la diputada señora Camila Vallejo y del diputado señor Pablo Lorenzini

, para agregar al numeral 2) del artículo 15 bis incorporado por el artículo único del proyecto, después del punto seguido la frase: “Este cobro por minuto no podrá ser abusivo, ajustándose a las tarifas promedio de la comuna en la cual se emplacen.”.

2) De los diputados señores Ramón Barros , Jaime Bellolio y Juan Antonio Coloma , para sustituir el artículo 15 bis por el siguiente:

“Artículo 15 bis.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en clínicas u hospitales; centros comerciales; malls; strip centers; supermercados; otros similares, que formen parte del proyecto aprobado por la respectiva Dirección de Obras Municipales y parquímetros establecidos en vía pública, colindantes a bienes nacionales de uso público o concesiones de todo tipo o naturaleza, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto vencido, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo que no reflejen el uso del servicio contratado.”.

3) De los diputados señores Osvaldo Andrade, Pablo Lorenzini , Leopoldo Pérez y Jorge Rathgeb , para eliminar en el artículo 15 bis las palabras “supermercados” y “otros”.

4) De los diputados señores Osvaldo Andrade , Fuad Chahin , Pablo Lorenzini , Leopoldo Pérez , Jorge Rathgeb y Alejandro Santana , para agregar el siguiente inciso segundo al artículo 15 quater:

“Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, y en cuyas dependencias funcionan los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes.”.

5) Del diputado señor Alberto Robles :

-Para incorporar un inciso segundo, nuevo, al artículo 15 quinquies, del siguiente tenor:

“Respecto de los bienes de uso público concesionados por los municipios como estacionamientos, la disposición indicada en el inciso anterior comenzará a regir solo al término de los contratos vigentes a la promulgación de esta ley.”.

-Para incorporar un artículo 15 sexies, nuevo:

## Discusión en Sala

“Artículo 15 sexies.- No podrán haber playas de estacionamientos o sitios eriazos para ser utilizados como estacionamientos en un perímetro de 10 cuadras del centro urbano de las ciudades con más de 40.000 habitantes, medido desde la plaza de armas de la respectiva ciudad.”.

-0-

## Boletín de Indicaciones

**1.4. Boletín de Indicaciones**

Fecha 12 de marzo, 2015. Boletín de Indicaciones

INDICACIONES AL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°19.496, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA.

Boletín N°9729-03

1) De la diputada señora Camila Vallejo y del diputado señor Pablo Lorenzini, para agregar al numeral 2) del artículo 15 bis incorporado por el artículo único del proyecto, después del punto seguido la frase: "Este cobro por minuto no podrá ser abusivo, ajustándose a las tarifas promedio de la comuna en la cual se emplacen."

2) De los diputados señores Ramón Barros, Jaime Bellolio y Juan Antonio Coloma, para sustituir el artículo 15 bis por el siguiente:

"Artículo 15 bis.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en clínicas u hospitales; centros comerciales; malls; strip centers; supermercados; otros similares, que formen parte del proyecto aprobado por la respectiva Dirección de Obras Municipales y parquímetros establecidos en vía pública, colindantes a bienes nacionales de uso público o concesiones de todo tipo o naturaleza, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto vencido, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo que no reflejen el uso del servicio contratado."

3) De los diputados señores Osvaldo Andrade, Pablo Lorenzini, Leopoldo Pérez y Jorge Rathgeb, para eliminar en el artículo 15 bis las palabras "supermercados" y "otros".

4) De los diputados señores Osvaldo Andrade, Fuad Chahin, Pablo Lorenzini, Leopoldo Pérez, Jorge Rathgeb y Alejandro Santana, para agregar el siguiente inciso segundo al artículo 15 quater:

"Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, y en cuyas dependencias funcionan los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes."

5) Del diputado señor Alberto Robles:

-Para incorporar un inciso segundo, nuevo, al artículo 15 quinquies, del siguiente tenor:

"Respecto de los bienes de uso público concesionados por los municipios como estacionamientos, la disposición indicada en el inciso anterior comenzará a regir solo al término de los contratos vigentes a la promulgación de esta ley."

-Para incorporar un artículo 15 sexies, nuevo:

"Artículo 15 sexies.- No podrán haber playas de estacionamientos o sitios eriazos para ser utilizados como estacionamientos en un perímetro de 10 cuadras del centro urbano de las ciudades con más de 40.000 habitantes, medido desde la plaza de armas de la respectiva ciudad."

\*\*\*\*\*

## Segundo Informe de Comisión de Economía

**1.5. Segundo Informe de Comisión de Economía**

Cámara de Diputados. Fecha 18 de marzo, 2015. Informe de Comisión de Economía en Sesión 5. Legislatura 363.

¿SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, FOMENTO, MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO RECAÍDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N° 19.496 QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 9.729-03-2 [1]

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, de origen en moción de los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías.

El propósito de la iniciativa consiste en regular el cobro por el servicio de estacionamientos en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares, así como en parquímetros.

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto, en este trámite, los señores Ernesto Muñoz, Director Nacional del Sernac, y Malik Mograby, Abogado de la Asociación Chilena de Municipalidades.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS

De acuerdo a lo prescrito en los artículos 130 y 288 del Reglamento de la Corporación, el informe recae sobre el proyecto aprobado en general por esta H. Cámara en sesión N° 2, de 12 de marzo de 2015, con las indicaciones formuladas a dicho texto, consignándose las siguientes materias:

I.- Artículos que no han sido objeto de indicaciones ni de modificaciones

Ninguno.

II.- Artículos calificados como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado

Ninguno.

III.- Artículos suprimidos

El artículo 15 quáter.

IV.- Artículos modificados

La totalidad.

V.- Artículos nuevos introducidos

El artículo 15 quáter nuevo y el artículo transitorio.

VI.- Artículos que deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda

No hay artículos con ese carácter.

VII.- Indicaciones rechazadas

- Del diputado señor González para reemplazar el artículo 15 bis.

- De los diputados señores Barros, Bellolio y Coloma, para sustituir el artículo 15 bis.

- De los diputados señores Andrade, Lorenzini, Leopoldo Pérez y Rathgeb, para modificar el artículo 15 bis.



## Segundo Informe de Comisión de Economía

- Del diputado señor Farcas, para modificar el numeral 1 del artículo 15 bis.
- De la diputada señora Vallejo y del diputado señor Lorenzini, para modificar el numeral 2) del artículo 15 bis.
- Del diputado señor Tuma, para sustituir el numeral 3 del artículo 15 bis.
- Del diputado señor Robles, para reemplazar el artículo 15 ter.
- Del diputado señor Tuma, para agregar un artículo 15 sexies.
- De la diputada señora Vallejo, para incorporar un artículo 15 sexies.

## VIII.- Indicaciones declaradas inadmisibles

- Del diputado señor Robles, para incorporar un artículo 15 sexies, nuevo.

IX.- El proyecto modifica la ley N° 19.496 que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

Texto aprobado por la Comisión en su primer informe:

“Artículo único.- Modifícase la ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, agregando los siguientes artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies:

Artículo 15 bis.- En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento.

1. Las primeras dos horas de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.
2. El cobro, una vez pasadas las dos horas de estadía del automóvil en el estacionamiento sólo podrá ser por minuto, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.
3. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa pre fijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia hasta por un cupo por paciente.

Artículo 15 quáter.- Los hospitales públicos concesionados que entreguen a sus funcionarios el servicio de estacionamiento, deberán realizarlo de forma gratuita por el tiempo efectivo en que el funcionario esté prestando sus servicios.

Artículo 15 quinquies.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

En el debate de la Comisión el diputado señor Fuad Chahin (Presidente de la Comisión) recabó la opinión de los invitados sobre el proyecto.

El señor Ernesto Muñoz recordó que la intervención del Servicio en esta materia comenzó el año 2012, cuando se suscitó un debate acerca de la interpretación de la LGUC y de la OGCU en el sentido de entender si los centros comerciales, por el hecho de tener la obligación de contar con estacionamientos, podían cobrar o no por su uso.

El Sernac interpretó que debían ser gratuitos y generó mediaciones colectivas que dieron lugar a la instalación de

## Segundo Informe de Comisión de Economía

una mesa de trabajo, en conjunto con el Minvu y con la Asociación Gremial de Centros Comerciales, la que culminó con la celebración de un acuerdo, que contemplaba media hora sin cobro para realizar trámites básicos, tales como cambio de productos, pago de cuentas, etcétera; el compromiso de eliminar los carteles que establecían limitaciones de responsabilidad de los centros comerciales en cuanto a las pérdidas o daños que pudieran sufrir los consumidores en los estacionamientos; un principio de gratuidad por el uso de los baños de esas instalaciones y un protocolo de evacuación en casos de emergencia.

Sin embargo, estos acuerdos no se tradujeron en medidas regulatorias ni en avenimientos derivados de los procesos de mediación colectiva, quedando librados a la mera voluntad de las partes que concurrieron a ellos. Por lo mismo, tal como lo reconoció antes a esta Comisión el Presidente de la Asociación de Centros Comerciales, su cumplimiento ha sido variable. Si bien el 70% de sus afiliados ha respetado el principio de gratuidad, otros no lo han hecho.

De ahí que, desde el punto de vista de la política pública, el proyecto en comento resulte conveniente, en primer lugar, porque no parece adecuado que este tema se resuelva por la vía judicial o a través de una mesa de trabajo que formule recomendaciones. Los principios básicos en juego deberían discutirse en sede legislativa para que se les de un tratamiento más profundo y se aclare su verdadero sentido, si los legisladores así lo estiman necesario.

En cuanto al fundamento de la gratuidad, recordó que hay cierta jurisprudencia que establece que los estacionamientos puestos por los centros comerciales a disposición del público lo son por vía accesoria. Es decir, que adicionalmente a la obligación del proveedor de contar con estacionamientos, establecida en el artículo 2.4.1 de la OGCU, ellos forman parte de la oferta de productos en cumplimiento de la obligación de entregar el bien, esto es, ponerlo a disposición del consumidor. Así, la Corte Suprema ha señalado en diversos fallos (roles N° 3299-2010 y 5225-2010) que "la construcción y disposición de los estacionamientos está dirigida a la venta de los productos que comercializa naturalmente el supermercado y forman parte de la misma infraestructura que aquél dispone para el uso de sus clientes. El supermercado no comercializa los carros del supermercado, como tampoco las góndolas en que se instalan las mercaderías, ni siquiera las máquinas receptoras de botellas vacías, pero dado que están destinados al giro del negocio, al supermercado corresponde velar por su correcto funcionamiento y seguridad en tanto están dirigidos a la comodidad del cliente. Lo mismo vale para el estacionamiento".

A partir de ello, es posible sostener que, en cuanto a su cobro, el servicio de estacionamiento está asociado al cumplimiento de una obligación legal y tiene una naturaleza accesoria al giro principal. Este hecho justifica económicamente los beneficios obtenidos a través de las compras dentro del mismo centro comercial y esta actividad económica complementaria de los centros apunta a disponer de un espacio de fácil acceso para que los consumidores acudan a las tiendas minoristas que se encuentran en ellos.

Por otra parte, hay cierta jurisprudencia administrativa de la Contraloría General de la República de la que es posible inferir este mismo principio de accesoriedad, al indicar que los centros comerciales sólo pueden cobrar por el servicio de estacionamiento a quienes no son sus clientes, para lo cual requerirían patente comercial adicional, confirmando así que los estacionamientos no son elementos separados sino que se integran en un solo servicio. En dictamen N° 15.594, de 26 de marzo 2009, el ente fiscalizador observa que el inmueble de que se trata tiene destino de comercio y expendio de combustibles, y que la exigencia establecida por la normativa de cumplir con un mínimo de estacionamientos a los locales comerciales tiene por objeto que dentro de la propiedad respectiva se genere ese servicio asociado a la patente comercial que ampara la actividad económica autorizada "y no como una actividad distinta de la principal a la cual accede". Concluye señalando que no existe inconveniente jurídico para cobrar una tarifa a las personas que usen los estacionamientos sin acreditar compras en el local comercial donde se emplazan los mismos, "aunque ellos constituyan una exigencia básica de algunas edificaciones conforme lo previene la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones", en la medida que quien realice dicha actividad lucrativa obtenga previamente la correspondiente patente municipal (aplica criterio contenido en el dictamen N° 49.806, de 2003). Como se puede apreciar, esta jurisprudencia administrativa antecede las mismas distinciones que el proyecto en comento ha articulado en relación al tratamiento de los estacionamientos que deben proveer los establecimientos comerciales.

Señaló el expositor que ha querido poner a disposición de la Comisión estos elementos de juicio porque se ha preguntado si en este caso se está dando un tratamiento distinto a quienes se encuentran en una situación fáctica y jurídica similar (edificios de estacionamientos y centros comerciales); y aunque no corresponde al Sernac pronunciarse sobre cuestiones de constitucionalidad, al menos en lo que se refiere a la gratuidad de un servicio accesorio, pareciera que esa distinción no es arbitraria. No así en lo que refiere al cobro por uso efectivo y a la

## Segundo Informe de Comisión de Economía

responsabilidad por daños o pérdidas, donde el tratamiento igualitario se funda en el deber de profesionalidad del proveedor y en el principio del cobro por servicio efectivamente prestado, que se colige de los artículos 1° N° 2; 3°, inciso primero, letra a); 12, 16 y 23, de la LPDC, ya que el proveedor se encuentra en este caso en las mejores condiciones para calcular el tiempo efectivo de uso de los estacionamientos y hay tecnología suficiente para ello, por lo que no existe excusa razonable para no hacerlo.

Consultado sobre la gratuidad de los estacionamientos construidos en la Plaza Montt-Varas de Santiago y que el Ministerio de Justicia entregaría en concesión a particulares, señala que habría que ver qué opinan en su oportunidad la Contraloría General de la República o los tribunales de justicia, pero en principio le parece que habría aquí una diferencia con los centros comerciales, por ser el servicio de estacionamiento el giro principal del concesionario en este caso, sin perjuicio de que deban respetarse el deber de información a los consumidores, el pago asociado al uso efectivo de los estacionamientos y la responsabilidad en la prestación del servicio, incluyendo la responsabilidad por daños o pérdidas, por parte del proveedor.

El señor Malik Mograby consideró interesante la propuesta de regular las tarifas de los servicios de estacionamiento, aunque no existe una posición oficial de la AChM sobre el cobro efectuado por los parquímetros municipales o concesionados por los municipios. Con todo, advierte que las modificaciones a la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores no serían aplicables a las municipalidades, puesto que estas se rigen por normas de rango superior, como la propia Constitución Política, que les reconoce autonomía para administrar sus finanzas; la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, que establece sus funciones y atribuciones, en materia de tránsito y administración de bienes nacionales de uso público, entre otras materias, facultándolas expresamente para ceder dicha administración mediante concesiones.

Por último, está la Ley sobre Rentas Municipales, que establece los tributos, derechos y permisos que deben pagar los contribuyentes, entre los cuales están aquellos por uso de estacionamientos municipales. Esta misma ley, en su artículo 42, señala textualmente que "Los derechos correspondientes a servicios, concesiones o permisos cuyas tasas no estén fijadas en la ley o que no se encuentren considerados específicamente en el artículo anterior, o relativos a nuevos servicios que se creen por las municipalidades, se determinarán mediante ordenanzas locales". Por tanto, el único instrumento por el cual pueden fijarse tarifas de estacionamiento son las ordenanzas municipales.

Existen, por otra parte, tres dictámenes de la Contraloría General de la República que avalan la tesis de que los municipios pueden fijar los precios de los estacionamientos vía concesiones. En efecto, en los dictámenes N° 4.101, de 2003; 33.684, de 2004 y 67.470, de 2012, ese organismo ha sostenido que, atendidas las atribuciones que las leyes N° 18.695 y 18.290 otorgan a las municipalidades en materia de tránsito público, éstas se encuentran facultadas para establecer y autorizar --vía permisos o concesiones-- sistemas destinados a regular estacionamientos de vehículos motorizados, incluyendo la instalación o implementación de mecanismos para cobrar a los usuarios por el uso de las vías públicas, acorde con la Ley de Rentas Municipales.

Cabe concluir, entonces, que las municipalidades pueden --vía concesión o permiso-- regular el uso de los bienes municipales o nacionales de uso público, como también establecer vía ordenanza municipal el valor (a pagar) por ocupación de dichos bienes; y que tratándose de parquímetros establecidos en la vía pública, sean estos municipales o concesionados, no procede su regulación vía LPDC sino a través de la LOC de Municipalidades y de la Ley de Rentas Municipales.

Indicaciones:

Artículo 15 bis

- Del diputado señor González para reemplazar el artículo 15 bis por el siguiente:

"Artículo 15 bis.- En los estacionamientos de clínicas u hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, no se cobrará por el uso de los estacionamientos que formen parte del proyecto que haya sido aprobado por la respectiva dirección de obras municipales en la recepción que habilita su funcionamiento."

Esta indicación tiene por objeto consagrar la gratuidad del servicio de estacionamiento en los lugares mencionados, basándose en la obligación que imponen la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su

## Segundo Informe de Comisión de Economía

Ordenanza, así como la Política Nacional de Desarrollo Urbano, a los dueños de los edificios donde ellos se emplazan, de contar con estacionamientos suficientes de acuerdo a la carga de ocupación prevista en los respectivos proyectos de edificación, como condición para la aprobación de éstos por las direcciones de obras municipales. Su autor sostiene que por tratarse del cumplimiento de una obligación legal que persigue descongestionar los espacios públicos aledaños y de un servicio accesorio al giro principal de los establecimientos a que se refiere la norma, tales estacionamientos deben ser gratuitos, pues, de lo contrario, constituirían una actividad comercial anexa para la cual debería obtenerse un permiso y pagarse una patente municipal adicional.

El diputado señor Kast, don Felipe, discrepó de lo señalado, pues si todas las instalaciones que las normas urbanísticas exigen a los proyectos de edificación debieran ser puestas a disposición del público gratuitamente, los centros comerciales y demás lugares que se indican no podrían cobrar ni siquiera por el uso de los baños, haciéndose presente por parte de otros diputados que por resolución de la Contraloría General de la República no pueden hacerlo.

El diputado señor Tuma planteó que muchas veces se construyen más estacionamientos que el mínimo exigido por las leyes y no habría razón para prohibir el cobro por el uso de aquellos que exceden el mínimo.

El diputado señor Chávez recordó que el objetivo del proyecto es regular el cobro de estacionamientos y parquímetros para evitar abusos, por lo que la gratuidad total no sería un buen incentivo en tal sentido.

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 6 votos en contra y 3 abstenciones. Votaron en contra los diputados (as) Alvarez, señora Jenny; Bellolio, don Jaime; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe, y Tuma don Joaquín. Se abstuvieron los diputados señores Chávez, don Marcelo; Núñez, don Daniel, y Poblete, don Roberto.

- De los diputados señores Barros, Bellolio y Coloma, para sustituir el artículo 15 bis por el siguiente:

"Artículo 15 bis.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en clínicas u hospitales; centros comerciales; malls; strip centers; supermercados; otros similares, que formen parte del proyecto aprobado por la respectiva Dirección de Obras Municipales y parquímetros establecidos en vía pública, colindantes a bienes nacionales de uso público o concesiones de todo tipo o naturaleza, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto vencido, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo que no reflejen el uso del servicio contratado."

El objeto de esta indicación es exigir que en los lugares que indica la norma el cobro por el uso de los estacionamientos sea justo y, por tanto, tarifado de acuerdo al tiempo de permanencia efectivo. Se elimina la gratuidad pues, de las normas urbanísticas que exigen dotar a ciertas construcciones de estacionamientos no se desprende que no se pueda cobrar por éstos, además de ser aquella contraria a la política que busca incentivar el uso del transporte público y una medida regresiva que terminarán pagando quienes acudan a esos lugares a pie o en vehículos no motorizados.

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 3 votos a favor, 4 votos en contra y 2 abstenciones. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Kast, don Felipe, y Tuma, don Joaquín. Votaron en contra los diputados (as) Alvarez, señora Jenny; Chávez, don Marcelo; Núñez, don Daniel; y Poblete, don Roberto. Se abstuvieron los diputados señores Farcas, don Daniel y Jarpa, don Carlos Abel.

- De los diputados señores Chahin, Chávez y Espejo, para sustituir el artículo 15 bis por el siguiente:

"Artículo 15 bis.- En los establecimientos que, de acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos:

1. La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.
2. Una vez transcurrido este lapso y por las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores

## Segundo Informe de Comisión de Economía

de bienes o servicios presentes en dicha edificación.

3. Una vez transcurrido las dos horas y media de estadía, se deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

4. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa pre fijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor."

El diputado señor Bellolio propuso mejorar la redacción del numeral 3 incorporando entre la palabra "estadía" y "cobrar" la siguiente frase: ", o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta según el numeral anterior, sólo se podrá", eliminando las palabras "se deberá".

Puesta en votación la indicación con la modificación precedente fue aprobada por 6 votos a favor y 5 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores (as) Álvarez, señora Jenny; Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Núñez, don Daniel, y Poblete, don Roberto. Votaron en contra los diputados señores Bellolio, don Jaime; Farcas, don Daniel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín, y Tuma, don Joaquín.

- De los diputados señores Andrade, Lorenzini, Leopoldo Pérez y Rathgeb, para eliminar en el artículo 15 bis las palabras "supermercados" y "otros".

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 3 votos a favor, 7 votos en contra y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Kast, don Felipe, y Lavín, don Joaquín. Votaron en contra los diputados (as) Alvarez, señora Jenny; Chávez, don Marcelo; Chahin, don Fuad; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Núñez, don Daniel; y Poblete, don Roberto. Se abstuvo el diputado Tuma, don Joaquín.

- Del diputado señor Farcas para sustituir el numeral 1 del artículo 15 bis por el siguiente:

"1. La primera hora de uso de dicho estacionamiento será gratuita. Sin embargo, en los recintos ubicados dentro de zonas saturadas o congestionadas, declaradas así por parte de la respectiva Seremi de Transportes mediante decreto respectivo, podrán realizar el cobro desde el primer minuto de uso efectivo."

El diputado señor Chahin consideró inadmisibles las propuestas por otorgar a las Seremi de Transportes y Telecomunicaciones una nueva atribución, lo cual constituye una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

El diputado señor Farcas explicó que la indicación le fue sugerida por el Ministro de esa Cartera y que la facultad de declarar zonas saturadas o congestionadas ya existe.

Sobre la base de ese antecedente, el Presidente declaró admisible la indicación.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y 3 votos en contra, adecuándose la redacción del numeral 1 ya aprobada. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron en contra los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo y Núñez, don Daniel.

- Del diputado señor Tuma, para sustituir, en el artículo 15 bis, el numeral 1 por el siguiente:

"1. Los primeros treinta minutos de uso en dichos servicios de estacionamiento serán gratuitos, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley. En el lapso que medie entre los treinta y un minutos y las dos horas de uso, el estacionamiento deberá pagarse conforme al numeral siguiente, salvo que el consumidor presente una boleta cuyo valor no sea inferior a 0,20 UF, y que corresponda a un consumo o servicio efectuado en la clínica u hospital, centro comercial, mall, strip center, supermercado u otro similar, al cual perteneciere el estacionamiento".

Su autor consideró necesario fijar un monto mínimo de compra para gozar de gratuidad en los estacionamientos de

## Segundo Informe de Comisión de Economía

los centros comerciales, pues de lo contrario no se desincentiva el abuso que algunas personas podrían hacer de ella.

La indicación precedente se declaró incompatible con lo aprobado anteriormente conforme al inciso segundo del artículo 149 del Reglamento.

- Del diputado señor Farcas, para agregar en el numeral 1 del artículo 15 bis, luego del punto aparte, que pasa a ser punto seguido (.), lo siguiente:

“La gratuidad del estacionamiento no exime al proveedor en su responsabilidad de resguardar la seguridad en el consumo.”.

Los diputados señores Chahin y Chávez consideraron bien intencionada la propuesta, pero manifestaron que preferirían no legislar sobre una materia que ya ha sido resuelta por la jurisprudencia en favor de los consumidores, consagrando la responsabilidad de los proveedores de estacionamientos, sean estos gratuitos o no, en virtud del deber de profesionalismo y de la obligación de custodia que nace del contrato de depósito que involucra el uso de tales espacios.

Puesta en votación la indicación precedente se rechazó por 1 voto a favor y 7 votos en contra. Votó por la afirmativa el diputado Tuma, don Joaquín. Votaron en contra los diputados (as) señores (as) Álvarez, señora Jenny; Bellolio, don Jaime; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Van Rysselberghe, don Enrique.

- De la diputada señora Vallejo y del diputado señor Lorenzini, para agregar al numeral 2) del artículo 15 bis incorporado por el artículo único del proyecto, después del punto seguido la frase: "Este cobro por minuto no podrá ser abusivo, ajustándose a las tarifas promedio de la comuna en la cual se emplacen.".

El diputado señor Bellolio planteó que la tarifa promedio comunal no garantizaría que el cobro no fuera abusivo dada su diversidad y lo subjetivo de la apreciación. Por lo demás, quien considere que el cobro es abusivo podrá siempre abstenerse de usar el servicio o reclamar ante los organismos competentes.

Puesta en votación la indicación precedente se rechazó por 5 votos en contra y 5 abstenciones. Votaron en contra los diputados (as) señores (as) Bellolio, don Jaime; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Se abstuvieron los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Núñez, don Daniel, y Poblete, don Roberto.

- Del diputado señor Tuma, sustituir el numeral 3 del artículo 15 bis por el siguiente:

"3. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, el proveedor del servicio de estacionamiento podrá cobrar una suma no superior, en caso alguno, a 0,05 UF por dicha pérdida o extravío.".

Su objeto es sancionar la pérdida del ticket de estacionamiento con el pago de una suma a favor del proveedor, adicional al cobro por el tiempo efectivo de permanencia del usuario.

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 3 votos a favor, 4 votos en contra y 2 abstenciones. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Tuma, don Joaquín y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Lavín, don Joaquín, y Poblete, don Roberto. Se abstuvieron los diputados señores Jarpa, don Carlos Abel y Núñez, don Daniel.

- Del diputado señor Farcas para agregar un inciso en el artículo 15 bis del siguiente tenor:

“Aquellos futuros proyectos que contemplen obras de mitigación vial y establezcan incentivos al transporte público, mediante obras viales u otros, de acuerdo al decreto ley N° 458, sobre Ley General de Urbanismo y Construcciones, quedarán exentos del período de gratuidad en sus estacionamientos.”.

El diputado señor Bellolio dedujo que la lógica de la propuesta es que el objetivo social tras la exigencia de contar con estacionamientos para quienes acuden a un centro comercial u otro recinto de los identificados como sujetos pasivos de la ley en proyecto se alcanzaría de igual forma a través de las mitigaciones e incentivos que se mencionan, lo cual justificaría la eliminación de la gratuidad de aquellos.

## Segundo Informe de Comisión de Economía

El diputado señor Chahin consideró imprecisa la norma que se propone, pues cualquier obra de mitigación, por mínima que sea, habilitaría a los dueños de las futuras grandes construcciones para cobrar por los estacionamientos que las normas urbanísticas les exijan tener.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 5 votos a favor, 3 votos en contra y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron en contra los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo, y Poblete, don Roberto. Se abstuvo el diputado Jarpa, don Carlos Abel.

- De los diputados señores Chahin, Espejo, Poblete y Tuma, para agregar al artículo 15 bis el siguiente inciso final:

"Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día."

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y 2 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron en contra los diputados señores Chahin, don Fuad, y Chávez, don Marcelo.

## Artículo 15 ter

- Del diputado señor Robles, para reemplazar el artículo 15 ter por el siguiente.

"Artículo 15 ter.- Los prestadores de salud institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2006 del Ministerio de Salud, deberán disponer de un número razonable de estacionamientos gratuitos para los usuarios de estos servicios."

El diputado señor Tuma se manifestó en contra de la propuesta, por no establecer algún parámetro que permita determinar cuál sería la cantidad razonable de estacionamientos que un servicio de salud de urgencia debiera poner a disposición de sus pacientes.

Puesta en votación la indicación precedente fue rechazada por 2 votos a favor y 6 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados señores Jarpa, don Carlos Abel y Poblete, don Roberto. Votaron por la negativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Chávez, don Marcelo; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín y Van Rysselberghe, don Enrique.

- Del diputado señor Lavín para eliminar la siguiente frase en el artículo 15 ter: "hasta por un cupo por paciente".

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 8 votos a favor, y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados (as) señores Bellolio, don Jaime; Chahin, don Fuad; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín y Van Rysselberghe, don Enrique. Se abstuvo el señor Chávez, don Marcelo.

- De los diputados señores Chávez y Espejo, para incorporar un inciso segundo al artículo 15 ter, del siguiente tenor:

"Así mismo se procederá en los casos en que el usuario se encuentre bajo tratamiento debidamente certificado por la institución, por el lapso de tiempo que dure su permanencia en el recinto hospitalario."

Puesto en votación el artículo 15 ter con la indicación precedente fue aprobado por 5 votos a favor, y 3 votos en contra. Votaron por la afirmativa los diputados (as) señores (as) Álvarez, señora Jenny; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Poblete, don Roberto, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron en contra los diputados señores Lavín, don Joaquín y Tuma, don Joaquín.

## Artículo 15 quáter

- De los diputados señores Chávez y Espejo, para eliminar el artículo 15 quáter.

El diputado señor Chávez fundamentó la propuesta en que no resulta razonable exigir que los establecimientos de que trata la norma proporcionen estacionamiento gratuito a todos sus funcionarios, como se ha entendido a partir

## Segundo Informe de Comisión de Economía

de su redacción.

El diputado señor Tuma cree que la gratuidad desincentivaría a los concesionarios de los hospitales a dotar de estacionamientos a los funcionarios.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor. Votaron por la afirmativa los diputados (as) señores (as) Álvarez, señora Jenny; Bellolio, don Jaime; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto, y Tuma, don Joaquín.

- Del diputado señor Robles, para reemplazar el artículo 15 quáter por el siguiente.

“Los prestadores de salud institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2006 del Ministerio de Salud, deberán disponer de un número razonable de estacionamientos gratuitos para los funcionarios de esos establecimientos.”.

La indicación precedente se declaró incompatible con lo aprobado anteriormente conforme al inciso segundo del artículo 149 del Reglamento.

- De los diputados señores Andrade, Chahin, Lorenzini, Leopoldo Pérez, Rathgeb y Santana, para agregar el siguiente inciso segundo al artículo 15 quáter, que pasa a ser inciso primero:

“Artículo 15 quáter.- Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, y en cuyas dependencias funcionen los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes.”.

Puesto en votación el artículo 15 quáter con la indicación precedente fue aprobado por 4 votos a favor, 1 voto en contra y 2 abstenciones. Votaron por la afirmativa los diputados (as) señores (as) Álvarez, señora Jenny; Chávez, don Marcelo; Poblete, don Roberto, y Tuma, don Joaquín. Votó en contra el diputado señor Bellolio, don Jaime. Se abstuvieron los diputados señores Jarpa, don Carlos Abel y Lavín, don Joaquín.

Artículo 15 quinquies

- Del diputado señor Robles, para incorporar un inciso segundo al artículo 15 quinquies, del siguiente tenor:

“Respecto de los bienes de uso público concesionados por los municipios como estacionamientos, la disposición indicada en el inciso anterior comenzará a regir solo al término de los contratos vigentes a la promulgación de esta ley.”.

Por tratar la misma materia, se pone en discusión una indicación del diputado señor Cornejo, para agregar el siguiente artículo transitorio:

“Artículo Transitorio.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha, se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”.

El diputado señor Chávez advirtió la necesidad de aclarar que los contratos de concesión vigentes quedarán sujetos a la ley en proyecto cuando opere su renovación automática.

El diputado señor Bellolio consideró innecesaria la aclaración puesto que la renovación automática da origen a un nuevo contrato, sólo que no es necesaria una nueva negociación de sus términos para prorrogarlo. Se manifiesta a favor de eximir a los contratos vigentes de la aplicación de esta ley mediante una norma transitoria y estima que de no hacerse así esta sería una ley expropiatoria, que obligaría a indemnizar a los concesionarios de los estacionamientos administrados por los municipios, o debería ser declarada inconstitucional.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Se abstuvo la diputada Álvarez, señora Jenny.



## Segundo Informe de Comisión de Economía

El artículo 15 quinquies se declaró aprobado por la misma votación.

## Artículo 15 sexies

- Del diputado señor Robles, para incorporar un artículo 15 sexies, nuevo:

"Artículo 15 sexies.- No podrán haber playas de estacionamientos o sitios eriazos para ser utilizados como estacionamientos en un perímetro de 10 cuadras del centro urbano de las ciudades con más de 40.000 habitantes, medido desde la plaza de armas de la respectiva ciudad."

La indicación anterior se consideró inadmisibles porque no dice relación directa con las ideas matrices o fundamentales del proyecto, conforme con el artículo 24 de la ley orgánica constitucional del Congreso.

- Del diputado señor Tuma, para agregar el siguiente artículo 15 sexies:

"Artículo 15 sexies.- En caso de hurto, robo, o pérdida del vehículo estacionado, será responsable de los daños provenientes de dicho hurto, pérdida o robo el proveedor del estacionamiento en todos aquellos casos en que dicho estacionamiento fuera de cobro.

En aquellos estacionamientos que no fueran de cobro, el proveedor quedará exento de dicha responsabilidad."

El autor de la indicación retiró el inciso segundo propuesto.

Puesta en votación la indicación precedente se rechazó por 1 voto a favor y 7 votos en contra. Votó por la afirmativa el diputado Tuma, don Joaquín. Votaron en contra los diputados (as) señores (as) Álvarez, señora Jenny; Bellolio, don Jaime; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto, y Van Rysselberghe, don Enrique.

- De la diputada señora Vallejo, para incorporar el siguiente artículo 15 sexies:

"Artículo 15 sexies.- Todo incumplimiento a lo dispuesto en los artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies tendrá aparejada una multa establecida en exclusivo beneficio fiscal, la que será fijada por el juez y no podrá ser inferior a 30 UTM.

El daño patrimonial ocasionado al usuario por incumplimiento de los artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies le será indemnizado por el infractor de manera íntegra."

El diputado señor Bellolio consideró demasiado amplia la propuesta, pues no especifica las conductas susceptibles de ser sancionadas, ni establece parámetros para determinar el monto de las multas, ni garantiza la proporcionalidad de estas al no fijarles un límite superior, todo lo cual podría ser atentatorio contra el debido proceso.

Puesta en votación la indicación precedente se rechazó por 6 votos en contra y 2 abstenciones. Votaron en contra los diputados señores Bellolio, don Jaime; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Se abstuvieron los diputados (as) señores (as) Álvarez, señora Jenny y Chávez, don Marcelo.

## Artículo transitorio

- Del diputado señor Cornejo para agregar un artículo transitorio del siguiente tenor:

"Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha, se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes."

El diputado señor Chávez advirtió la necesidad de aclarar que los contratos de concesión vigentes quedarán sujetos a la ley en proyecto cuando opere su renovación automática.

El diputado señor Bellolio consideró innecesaria la aclaración puesto que la renovación automática da origen a un nuevo contrato, sólo que no es necesaria una nueva negociación de sus términos para prorrogarlo. Se manifestó a

## Segundo Informe de Comisión de Economía

favor de eximir a los contratos vigentes de la aplicación de esta ley mediante una norma transitoria y estimó que de no hacerse así esta sería una ley expropiatoria, que obligaría a indemnizar a los concesionarios de los estacionamientos administrados por los municipios, o debería ser declarada inconstitucional.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Chávez, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Se abstuvo la diputada Álvarez, señora Jenny.

- Del diputado señor Farcas para agregar un artículo transitorio del siguiente tenor:

Artículo transitorio.- Los estacionamientos concesionados en servicios públicos con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley se regirán por la ley vigente al momento de su contrato de concesión, hasta el vencimiento del plazo establecido para su efecto.”.

La indicación precedente se declaró incompatible con lo aprobado anteriormente conforme al inciso segundo del artículo 149 del Reglamento.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las demás consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo, recomienda aprobar el siguiente:

## PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Modifícase la ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, agregando los siguientes artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies:

Artículo 15 bis.- En los establecimientos que, de acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos:

1. La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley. Sin embargo, en los recintos ubicados dentro de zonas saturadas o congestionadas, declaradas así por parte de la respectiva Seremi de Transportes mediante decreto respectivo, podrán realizar el cobro desde el primer minuto de uso efectivo.
2. Una vez transcurrido este lapso y por las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación.
3. Una vez transcurridas las dos horas y media de estadía, o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta según el numeral anterior, sólo se podrá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.
4. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa pre fijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Aquellos futuros proyectos que contemplen obras de mitigación vial y establezcan incentivos al transporte público, mediante obras viales u otros, de acuerdo al decreto ley N° 458, sobre Ley General de Urbanismo y Construcciones, quedarán exentos del período de gratuidad en sus estacionamientos.

Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día.

Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de

## Segundo Informe de Comisión de Economía

estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia.

Así mismo se procederá en los casos en que el usuario se encuentre bajo tratamiento debidamente certificado por la institución, por el lapso de tiempo que dure su permanencia en el recinto hospitalario.

Artículo 15 quáter.- Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, y en cuyas dependencias funcionen los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes.

Artículo 15 quinqués.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.

Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”.

Se designó Diputado informante al señor CHÁVEZ, don MARCELO.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 17 y 18 de marzo de 2015, con la asistencia de los diputados (as) señores (as) Chahin, don Fuad; Bellolio, don Jaime; Espejo, don Sergio (Chávez, don Marcelo); Farcas, don Daniel; Fernández, señora Maya (Álvarez, señora Jenny); Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Núñez, don Daniel; Poblete, don Roberto; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Concurrieron, además, los diputados señores Pérez, don Leopoldo y Robles, don Alberto.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de marzo de 2015.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO

Abogado Secretario de la Comisión

---

[1] La tramitación completa de esta moción se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: [http://www.camara.cl/pley/pley\\_buscador.aspx](http://www.camara.cl/pley/pley_buscador.aspx)

## Informe de Comisión de Economía

**1.6. Informe de Comisión de Economía**

Cámara de Diputados. Fecha 02 de abril, 2015. Informe de Comisión de Economía en Sesión 8. Legislatura 363.

?SEGUNDO INFORME COMPLEMENTARIO DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, FOMENTO, MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO RECAÍDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N° 19.496 QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 9.729-03-2 [1]

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, de origen en moción de los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías.

El propósito de la iniciativa consiste en regular el cobro por el servicio de estacionamientos en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares, así como en parquímetros.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS

Este informe se entiende que forma parte y complementa el emitido por la Comisión, de 18 de marzo de 2015, adecuando su tramitación a lo acordado por la Sala el 19 de marzo pasado y por la Comisión, en sesión 47ª, de 31 de marzo, haciéndose presente para efectos reglamentarios, lo siguiente:

- a. Con fecha 19 de marzo de 2015 fue retirada la urgencia "suma" para el despacho del proyecto en informe.
- b. Atendido lo anterior, por oficio N° 11.776, de fecha 19 de marzo de 2015, se comunicó a la Comisión el acuerdo de la Sala de enviar para un nuevo segundo informe el referido proyecto para subsanar los defectos de tramitación y pronunciarse respecto de las indicaciones desestimadas u otras que se considere pertinente formular.
- c. El defecto señalado dice relación con haber sometido a votación en la sesión de Comisión de 18 de marzo cinco indicaciones presentadas en la Secretaría de la Comisión con posterioridad a las 15:30 horas del martes 17, plazo que fijó la Sala para ese efecto, pero que la Comisión desconocía cuando se tomó el acuerdo de citar para el día 18 de marzo, fijando como plazo para indicaciones las 11:00 horas del mismo día, todo ello según lo dispuesto en los incisos cuarto y quinto del artículo 274 y 275 del Reglamento.
- d. Conforme a lo señalado en la letra b. precedente se omiten en consecuencia del texto aprobado en el segundo informe las indicaciones que fueron aprobadas en tales circunstancias y se consignan en este informe complementario las que se presentaron hasta las 13:00 horas del 1 de abril de 2015, consignándose además, las siguientes materias:

I.- Artículos nuevos introducidos

El artículo 15 ter nuevo.

II.- Indicaciones rechazadas

- Del diputado señor Bellolio, para reemplazar el artículo 15 bis.
- De los diputados señores Tuma y Farcas, para sustituir, en el artículo 15 bis, los numerales 1 y 2.
- Del diputado señor Kast, don Felipe, para modificar el numeral 2 del artículo 15 bis.

III.- Indicaciones declaradas inadmisibles

- La indicación de los diputados señores Chahin, Espejo, Farcas y Núñez, don Daniel, para agregar un artículo

## Informe de Comisión de Economía

segundo.

Nuevas Indicaciones:

Artículo 15 bis

- Del diputado señor Bellolio, para reemplazar el artículo 15 bis por el siguiente:

"Artículo 15 bis.- En los estacionamientos de clínicas, hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, que formen parte del proyecto aprobado por la respectiva Dirección de Obras Municipales, y parquímetros establecidos en la vía pública, colindantes a bienes nacionales de uso público o concesiones de todo tipo o naturaleza, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto vencido, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo que no reflejen el uso del servicio contratado."

Su objeto es consagrar el pago del servicio de estacionamientos y parquímetros por tiempo de uso efectivo y suprimir la gratuidad; indicación similar a la presentada por los diputados señores Barros, Bellolio y Coloma que fuera rechazada durante la primera discusión en el segundo trámite reglamentario.

Puesta en votación la indicación precedente, se registraron 5 votos a favor, 5 votos en contra y dos abstenciones, dándose por rechazada por falta de quórum de aprobación. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Edwards, don José Manuel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Poblete, don Roberto, y la diputada Fernández, doña Maya. Se abstuvieron los señores Jarpa, don Carlos Abel, y Tuma, don Joaquín.

- De los diputados señores Tuma y Farcas, para sustituir, en el artículo 15 bis, los numerales 1 y 2, por el siguiente:

"1. Los primeros treinta minutos de uso en dichos servicios de estacionamiento serán gratuitos, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley. En el lapso que medie entre los treinta y un minutos y las dos horas y media de uso, se podrá cobrar por el uso de estacionamientos conforme al numeral siguiente, salvo que el consumidor presente una boleta de compraventa cuyo valor no sea inferior a 0,05 UF, o justifique el pago de algún servicio, y que corresponda a una compraventa o servicio efectuado en la clínica u hospital, centro comercial, mall, strip center, supermercado u otro similar, al cual perteneciere el estacionamiento."

Su propósito es condicionar la gratuidad del servicio de estacionamiento, por el lapso de dos horas posterior a los primeros treinta minutos, a la presentación de una boleta que dé cuenta de la adquisición de un bien o servicio por un precio mínimo aproximado de \$ 1.230, según valor de la UF a esta fecha, en cuyo defecto solo podrá cobrarse por tiempo efectivo de uso; indicación que reemplaza la presentada por el diputado señor Tuma durante la primera discusión en el segundo trámite reglamentario, rebajando el monto mínimo de compra para gozar de gratuidad en los establecimientos de los centros comerciales, la cual había sido declarada incompatible con lo ya aprobado.

Puesta en votación la indicación, se registraron 6 votos a favor, 5 votos en contra y una abstención, teniéndose por rechazada por falta de quórum de aprobación. Votaron por la afirmativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Tuma, don Joaquín, y la diputada Fernández, doña Maya. Votaron por la negativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Poblete, don Roberto, y Van Rysselberghe, don Enrique.

- Del diputado señor Kast, don Felipe, para agregar en el numeral 2 del artículo 15 bis, luego del punto aparte, que pasa a ser seguido (.), lo siguiente:

"Sin embargo, en los recintos ubicados dentro de zonas saturadas o congestionadas, declaradas así por parte de la respectiva Seremi de Transportes mediante decreto respectivo, podrán realizar el cobro por el uso de dichos estacionamientos."

Su finalidad es desincentivar el uso del automóvil suprimiendo la gratuidad de los estacionamientos cuando el sector en que se encuentran sea declarado zona saturada o congestionada por la autoridad.

## Informe de Comisión de Economía

Adujo su autor que ha querido reponer esta indicación por ser idéntica a la que el diputado señor Farcas formulara anteriormente a sugerencia del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, pero cuya aprobación fue objetada por haberse presentado fuera del plazo fijado por la Sala.

El diputado señor Farcas acotó que no la renovó personalmente, pues el Ministro de Transportes, si bien sugirió incorporar algunas medidas para enfrentar la congestión vehicular y la contaminación ambiental, ha optado por tratar estos temas en la futura Ley de Mitigaciones y Aportes al Espacio Público.

Puesta en votación la indicación, se registraron 4 votos a favor, 4 votos en contra y cuatro abstenciones, declarándose rechazada por falta de quórum de aprobación. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Poblete, don Roberto, y la diputada Fernández, doña Maya. Se abstuvieron los señores Edwards, don José Manuel; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel, y Tuma, don Joaquín.

## Artículo 15 ter

- Del diputado señor Bellolio, para reemplazar el artículo 15 ter por el siguiente:

"Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno al paciente por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia."

Su objeto es eliminar la frase "hasta por un cupo por paciente", pues daba a entender que los servicios de urgencia estarían obligados a proporcionar estacionamientos gratuitos a todos sus usuarios, en vez de disponer que no se les cobre cuando dispongan de ellos, cual es la verdadera intención del precepto. Se suprime, además, la referencia a quienes deban acudir a un centro de salud para someterse a algún tratamiento, pues no quedaba claro qué características debería tener éste para dar derecho a gozar de la gratuidad. Se deja constancia, en todo caso, que el espíritu de la norma es que no se cobre por el servicio de estacionamiento al vehículo en que se transporte el paciente, sea que éste lo conduzca personalmente o que lo haga un tercero.

Puesta en votación la indicación precedente, fue aprobada por 7 votos a favor, 4 votos en contra y una abstención. Votaron por la afirmativa los diputados señores Bellolio, don Jaime; Farcas, don Daniel; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Lavín, don Joaquín; Tuma, don Joaquín, y Van Rysselberghe, don Enrique. Votaron por la negativa los diputados señores Chahin, don Fuad; Espejo, don Sergio; Poblete, don Roberto, y la diputada Fernández, doña Maya. Se abstuvo el señor Edwards, don José Manuel.

## Artículo segundo

De los diputados señores Chahin, Espejo, Farcas y Núñez para agregar el siguiente artículo:

Artículo segundo.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1976, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que aprueba Ley General de Urbanismo y Construcciones, incorporando el siguiente artículo 119 bis:

"Artículo 119 bis.- En las obras de urbanización o edificación que defina la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, deberán adoptarse medidas que favorezcan el transporte público y modos no motorizados, tales como, accesos para el ingreso de buses y taxis, puntos de regulación para el transporte público, integración física con otros modos y espacios para paraderos y terminales. El acceso a dicha infraestructura y espacios debe ser establecido conforme a criterios y condiciones objetivas de uso, que permitan evitar discriminaciones arbitrarias".

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibles las indicaciones precedentes, por ser ajenas a las ideas matrices o fundamentales de la iniciativa en informe.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las demás consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor diputado informante, la Comisión de Economía, Fomento, Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo, recomienda aprobar el siguiente:

## PROYECTO DE LEY

## Informe de Comisión de Economía

“Artículo único.- Modifícase la ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores, agregando los siguientes artículos 15 bis, 15 ter, 15 quáter y 15 quinquies:

Artículo 15 bis.- En los establecimientos que, de acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se procederá a seguir los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos:

1. La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.
2. Una vez transcurrido este lapso y por las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación.
3. Una vez transcurridas las dos horas y media de estadía, o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta según el numeral anterior, sólo se podrá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin poder el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.
4. En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa pre fijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros a fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, no pudiendo obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día.

Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno al paciente por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia.

Artículo 15 quáter.- Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, y en cuyas dependencias funcionen los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes.

Artículo 15 quinquies.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, no estándoles permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.

Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”.

Se designó Diputado informante al señor ESPEJO, don SERGIO.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 31 de marzo y 1 de abril de 2015, con la asistencia de los diputados (as) señores (as) Tuma, don Joaquín (Presidente); Bellolio, don Jaime; Chahin, don Fuad; Edwards, don José Manuel; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Fernández, señora Maya; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe (Pérez, don Leopoldo); Lavín, don Joaquín; Núñez, don Daniel; Poblete, don Roberto, y Van Rysselberghe, don Enrique. Concurrieron, además, los diputados señores Pérez, don Leopoldo y Chávez, don Marcelo.

SALA DE LA COMISIÓN, a 2 de abril de 2015.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO

Abogado Secretario de la Comisión

---

[1] La tramitación completa de esta moción se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: [http://www.camara.cl/pley/pley\\_buscador.aspx](http://www.camara.cl/pley/pley_buscador.aspx)

## Discusión en Sala

**1.7. Discusión en Sala**

Fecha 07 de abril, 2015. Diario de Sesión en Sesión 9. Legislatura 363. Discusión Particular. Se aprueba en particular.

REGULACIÓN DE COBRO DE SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS (PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL. BOLETÍN N° 9729?03)

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde tratar el proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

Por acuerdo de los Comités Parlamentarios, los discursos serán de cinco minutos.

Rinde el segundo informe complementario de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo el diputado Sergio Espejo .

Antecedentes:

-Segundo informe complementario de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa, Protección de los Consumidores y Turismo, sesión 8ª de la presente legislatura, en 2 de abril de 2015. Documentos de la Cuenta N° 12.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado informante.

El señor ESPEJO (de pie).-

Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo, y en el aniversario 126 del nacimiento de Gabriela Mistral , paso a informar sobre el proyecto de ley, en primer trámite constitucional y segundo reglamentario, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

La iniciativa se inició en moción de los diputados señores Chahin, don Fuad ; Chávez, don Marcelo ; Cornejo, don Aldo ; Espejo, don Sergio ; Flores, don Iván ; Lorenzini, don Pablo ; Torres, don Víctor , y Walker, don Matías .

Su propósito consiste en regular el cobro por el servicio de estacionamientos en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares, así como de parquímetros.

Durante el segundo trámite reglamentario expusieron en la comisión los señores Ernesto Muñoz , director del Servicio Nacional del Consumidor, y Malik Mograby , abogado de la Asociación Chilena de Municipalidades.

En el debate de la comisión, el señor Ernesto Muñoz nos recordó que la intervención del Sernac comenzó en 2012, al suscitarse un debate sobre la interpretación de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y de la ordenanza general de construcción y urbanismo, en el sentido de entender si los centros comerciales, por el hecho de tener la obligación de contar con estacionamientos, podían o no cobrar por su uso.

En aquella época, el Sernac interpretó que los establecimientos debían ser gratuitos y generó mediaciones colectivas que dieron lugar a una mesa de trabajo en conjunto con el Ministerio de Vivienda y la Asociación Gremial de Centros Comerciales, la que culminó con la celebración de un acuerdo que contemplaba media hora para realizar trámites básicos sin cobro por el estacionamiento, el compromiso de eliminar los carteles que establecían limitaciones de responsabilidad en los centros comerciales por pérdidas o daños y un principio de gratuidad por el uso de baños en esas instalaciones.

Sin embargo, estos acuerdos solo habrían tenido un cumplimiento variable, toda vez que el 70 por ciento de los



## Discusión en Sala

afiliados a la Cámara Chilena de Centros Comerciales estaría cumpliendo con esta regla de gratuidad, mientras que el 30 por ciento restante no lo había hecho.

Es por ello que desde el punto de vista de la política pública, este proyecto resulta conveniente, porque no parece adecuado que este tema se resuelva por la vía judicial o a través de una mera mesa de trabajo, que solo puede formular recomendaciones. Los principios básicos de esta materia deben discutirse en el Congreso Nacional para darle un tratamiento más profundo y aclarar su verdadero sentido.

En cuanto al fundamento de la gratuidad, el director del Sernac recordó la existencia de jurisprudencia de la Corte Suprema, que en esta materia estableció que los estacionamientos son puestos a disposición de los consumidores por vía accesoria. Vale destacar que la Corte Suprema señaló que “la construcción y disposición de los estacionamientos está dirigida a la venta de los productos que comercializa naturalmente el supermercado y forman parte de la misma infraestructura que aquel dispone para el uso de sus clientes.”. Agrega que “el supermercado no comercializa los carros del supermercado, como tampoco las góndolas en que se instalan las mercaderías, ni siquiera las máquinas receptoras de botellas vacías, pero dado que están destinados al giro del negocio, al supermercado le corresponde velar por su correcto funcionamiento y seguridad, en tanto están dirigidos a la comodidad del cliente. Lo mismo vale para el estacionamiento.”.

Es decir, en cuanto a su cobro, el servicio de estacionamientos está asociado al cumplimiento de una obligación legal y tiene una naturaleza accesoria al giro principal.

El informe de la comisión, que está a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados en sus pupitres, contiene jurisprudencia administrativa de la Contraloría General de la República en el mismo sentido.

Por su parte, el representante de la Asociación Chilena de Municipalidades argumentó que los municipios pueden regular el uso de los bienes municipales o nacionales de uso público, como establecer por la vía de una ordenanza municipal el valor a pagar para ocupar dichos bienes, y que tratándose de parquímetros establecidos en la vía pública, sean municipales o concesionados, no procede su regulación vía ley de protección de los derechos del consumidor, sino a través de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y de la Ley de Rentas Municipales.

Durante la discusión se formularon un conjunto de indicaciones. El diputado González propuso reemplazar el artículo 15 bis propuesto a fin de consagrar la gratuidad completa del servicio de estacionamientos en los lugares mencionados, argumentado que se trata de una obligación accesoria. Esta indicación fue rechazada por seis votos en contra y tres abstenciones.

Los diputados señores Barros , Bellolio y Coloma propusieron sustituir este artículo, de manera de exigir, en los lugares que indica la norma, el cobro por el uso de estacionamientos a base del tiempo de permanencia efectivo, argumentando que hacer lo contrario constituiría una medida regresiva que terminarían pagando quienes acudan a esos lugares a pie o en vehículo no motorizado.

Dicha indicación fue rechazada por 3 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones.

Los diputados señores Chahin , Chávez y Espejo propusieron sustituir el artículo 15 bis mencionado, a fin de establecer las reglas de cobro que definen el proyecto y a las que me referiré a continuación.

Puesta en votación la indicación, fue aprobada por 6 votos a favor y 5 votos en contra.

El diputado señor Farcas propuso autorizar el cobro de estacionamientos en proyectos futuros que contemplaran obras de mitigación vial y establecieran incentivos al transporte público, lo que fue respaldado por el diputado señor Bellolio , argumentando que el objetivo social de contar con estacionamientos para quienes acuden a un centro comercial u otro recinto de los identificados en este proyecto se alcanzaría a través de las mitigaciones e incentivos que se mencionan, lo cual justificaría la eliminación de su gratuidad.

El diputado señor Chahin , por su parte, esgrimió que se trataba de una regla imprecisa y que cualquier obra de mitigación futura, por mínima que fuera, habilitaría a los dueños de esas construcciones para cobrar por estacionamiento.

Puesta en votación la indicación, fue aprobada por 5 votos a favor, 3 en contra y una abstención.

## Discusión en Sala

Además, se presentaron en esta etapa indicaciones del diputado señor Robles, referidas a los estacionamientos en servicios de urgencia y a la ubicación de playas de estacionamiento, las cuales fueron rechazadas por la comisión, conforme a lo señalado en el informe que tienen los señores diputados en sus pupitres.

Derivado de los antecedentes expuestos en el párrafo de las constancias reglamentarias del segundo informe complementario, se produjo un nuevo debate sobre la base de las indicaciones siguientes:

El diputado señor Bellolio planteó nuevamente reemplazar el artículo 15 bis, consagrando el pago del servicio de estacionamientos y parquímetros por tiempo de uso efectivo y suprimiendo la gratuidad. Dicha indicación es similar a la presentada por los diputados señores Barros, Bellolio y Coloma, que fue rechazada durante la primera discusión en el segundo trámite reglamentario.

Puesta en votación la indicación, se registraron 5 votos a favor, 5 en contra y dos abstenciones, siendo rechazada por falta de quórum.

Asimismo, los diputados señores Tuma y Farcas propusieron, a su vez, condicionar la gratuidad del servicio de estacionamiento por el lapso de dos horas posterior a los primeros treinta minutos de gratuidad a todo evento, a la presentación de una boleta que dé cuenta de la adquisición de un bien o servicio por un precio mínimo de 0,05 UF, esto es, alrededor de 1.230 pesos, según valor de la unidad de fomento a esa fecha, en cuyo defecto solo podría cobrarse por tiempo efectivo de uso. Se trata de una indicación que reemplaza la presentada por el diputado señor Tuma durante la primera discusión en el segundo trámite reglamentario, que rebaja el monto mínimo de compra para gozar de gratuidad en los establecimientos de los centros comerciales, la cual había sido declarada incompatible con lo aprobado.

Dicha indicación también fue rechazada por falta de quórum, por 6 votos a favor, 5 en contra y una abstención.

El diputado señor Felipe Kast propuso que en los recintos ubicados dentro de zonas saturadas o congestionadas, declaradas así por la Seremi de Transportes respectiva, a través de un decreto se pudiera realizar el cobro por el uso de dichos estacionamientos. Expresó que la finalidad de esta proposición es desincentivar el uso del automóvil, suprimiendo la gratuidad de los estacionamientos cuando el sector en que se encuentran fuera declarado zona saturada o congestionada. Adujo su autor que quería reponer una indicación idéntica a la que habría presentado el diputado señor Farcas, a sugerencia del ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Por su parte, el diputado señor Farcas acotó que no la renovó personalmente, pues el titular de dicha cartera, si bien sugirió incorporar algunas medidas para enfrentar la congestión vehicular y la contaminación ambiental, ha optado por tratar estos temas en la futura ley de mitigaciones y aportes al espacio público.

Finalmente, el diputado señor Bellolio propuso sustituir el artículo 15 ter por el siguiente:

“Artículo 15 ter.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno al paciente por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia.”.

Su objetivo -argumentó el diputado Bellolio - es eliminar la frase “hasta por un cupo por paciente”, pues daba a entender que los servicios de urgencia estarían obligados a proporcionar estacionamientos gratuitos a todos sus usuarios, en vez de disponer que no se les cobre cuando dispongan de ellos, cual es la verdadera intención del precepto.

Señor Presidente, el proyecto de ley que hoy debatimos modifica la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, consagrando que en los establecimientos que, de acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y su ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo fijado en el instrumento de planificación territorial respectivo y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, como ocurre en los centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, la primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho.

Se establece, además, que trascurrido ese lapso y por las siguientes dos horas de permanencia, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación.

## Discusión en Sala

Asimismo, se consagra que, una vez transcurridas las dos horas y media de estadía o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta, solo se podrá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo.

En caso de pérdida del comprobante de ingreso, quedará prohibido cobrar una tarifa prefijada, siendo obligación del proveedor del servicio consultar en sus registros el tiempo efectivamente utilizado.

Como se ha señalado, los prestadores institucionales con servicio de urgencia no podrán realizar cobros a los pacientes durante el tiempo que dure la atención. De igual forma, los estacionamientos de los hospitales públicos, sin importar si son concesionados o no, y en cuyas dependencias funcionen los centros de diagnóstico y tratamiento, o centros de referencia de salud, quedarán impedidos de cobrar a los pacientes por el estacionamiento.

Finalmente, el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública deberá efectuarse por minuto efectivo de permanencia. No se permite al proveedor o concesionario del servicio exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.

Es todo cuanto puedo informar a la Sala.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

En discusión el proyecto.

En el tiempo del Comité del Partido por la Democracia, tiene la palabra el diputado señor Cristián Campos .

El señor CAMPOS.-

Señor Presidente, este proyecto, respecto del cual conocemos el segundo informe complementario de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores, y Turismo, constituye un avance. Sin embargo, este nuevo pronunciamiento empaña la discusión de fondo, porque, claramente, los dueños de centros comerciales deben contar con estacionamientos disponibles para que los servicios señalados en el proyecto sean factibles de ser prestados.

Esta moción nace como consecuencia de los abusos cometidos en los cobros por concepto de estacionamiento en el mall Plaza El Trébol, de Talcahuano. Esos cobros, que constituyen utilidades completamente marginales para el sector del retail, se traducen en una injusticia respecto de la cual la Cámara se debe pronunciar.

Ahora bien, ¿por qué la responsabilidad debe recaer en los consumidores para obtener gratuidad por el uso de un estacionamiento durante las primeras dos horas? ¿Por qué deben exhibir una boleta para ello?

El diputado Meza me pide que no hable de boletas.

Uno de los avances consiste en que los responsables de los estacionamientos ya no podrán cobrar por rangos de tiempo, sino por minuto efectivo de permanencia. Si tomamos el ejemplo del mall Plaza El Trébol, de Talcahuano, allí ocurren abusos, porque los cambios en las reglas del juego se producen de un momento a otro. Concurrir a ese mall resulta mucho más caro que ir, por ejemplo, a otro emplazado en Concepción -pertenece a la misma empresa-, pues en el segundo no se cobra por concepto de estacionamiento. Es decir, ante un mismo negocio existen reglas del juego completamente distintas.

La Comisión de Economía debería haber sido más drástica, tal como lo planteaban los promotores del proyecto, en el sentido de ponerse del lado de los consumidores. Al parecer, aquí se colocaron algunas restricciones que favorecen a los grupos dueños de estos malls, los que solo en 2014 obtuvieron cifras millonarias en utilidades. Me refiero particularmente al grupo Plaza.

¿Qué pasa con los trabajadores? A los miembros de la Comisión de Trabajo les han llegado varios e-mails sobre el particular. Por ejemplo, en el caso de la comuna de Talcahuano, los trabajadores del mall a que he hecho mención

## Discusión en Sala

deben pagar 10.000 pesos para acceder a los estacionamientos; otros no tienen cupo. Según la empresa que administra la concesión de los estacionamientos, los cupos se acabaron.

A los trabajadores de Falabella, de los malls de Santiago y de otras regiones, les están cobrando 15.000 pesos. Eso quiere decir que los trabajadores tienen que pagar por instalarse en sus puestos de trabajo. ¡Qué paradoja! Me imagino que los ejecutivos de esas empresas o de esos malls no tienen que pagar por estacionarse. Seguramente, tienen pases liberados, lo que no ocurre con los trabajadores que deben cumplir labores en las distintas tiendas, o de quienes prestan servicios en las instalaciones adyacentes.

En esta materia existe injusticia. Comparto en esencia el criterio de quienes promueven el proyecto, pero discrepo completamente de quienes colocaron trabas a la idea de generar mejores condiciones para los consumidores y trabajadores.

Aquí hay un abuso permanente. Tras leer el segundo informe complementario del proyecto no veo que haya mejorado la situación. Como he dicho, se está cometiendo un tremendo abuso contra los trabajadores que tienen que acudir día a día a cumplir sus labores. Nadie va a fiscalizar que los trabajadores contratados o en modalidad part time quedarán exentos del pago por estacionamiento en su lugar de trabajo.

Un trabajador de los cerros de Talcahuano se demoraba veinticinco o treinta minutos en llegar a su lugar de trabajo. Ahora debe demorarse una hora y treinta minutos. Parecido a lo que ocurre con los jóvenes que ayudan a envolver los productos en los supermercados, los trabajadores ahora tienen que pagar un cupo para permanecer en sus lugares de trabajo. De hecho, los trabajadores del retail van a tener que pagar 10.000, 15.000 o 20.000 pesos, lo cual claramente es una injusticia.

Sin duda, hay una buena intención de parte de las personas que elaboraron el proyecto, pero constituye un claro retroceso el hecho de colocar trabas a los trabajadores y a los consumidores que acuden de manera libre a los malls en los distintos puntos del país.

Vamos a apoyar la iniciativa. Ojalá que se presenten indicaciones en el Senado, de manera que se permita el libre acceso a los estacionamientos de estos centros comerciales y se mejoren las condiciones para sus trabajadores; de lo contrario, el proyecto iría por el camino equivocado, porque se seguirían vulnerando los derechos de los consumidores y de los trabajadores.

He dicho.

-Aplausos en las tribunas.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Chávez .

El señor CHÁVEZ.-

Señor Presidente, hemos tenido que caminar bastante para llegar a esta instancia de discusión, ello porque nos hemos encontrado con más obstáculos de los que pensábamos en relación con esta iniciativa, que pone en el centro a los consumidores.

¿Cuáles son los hechos? Hemos constatado -podemos corroborarlo en distintos ámbitos de nuestra economía- que se termina esquilmando sistemáticamente a los consumidores por el cobro en los estacionamientos de los centros comerciales, supermercados, clínicas e, incluso, en hospitales públicos, lo que es una vergüenza.

Para analizar la situación debemos remontarnos a 2012. Esto no surgió porque sí, sino porque ese año se estableció un cobro en los estacionamientos y en los baños de los centros comerciales.

Es sabido lo que sucedió. Se llegó a un acuerdo que, entre otras cosas, estableció una gratuidad de media hora en relación con los estacionamientos. Transcurrió el tiempo -la ciudadanía así lo sabe-, hoy se puede constatar que las promesas no se cumplieron. Es decir, la autorregulación no funcionó, porque no se cumplió con el compromiso adoptado ese año.

## Discusión en Sala

Quiero referirme a lo que sucede en mi región, situación a la que ya ha hecho alusión el diputado señor Campos. Fíjese, señor Presidente, que en el Gran Concepción el principal centro comercial, durante más de diez años, nunca cobró por concepto de estacionamiento. Sin embargo, ahora le bajó súbitamente el deseo de querer cobrar por su uso. Y fíjese en la contradicción que surge: lo que hacen los centros comerciales es invitar a la gente a que realice un acto de consumo, pero, a renglón seguido, le dicen que le cobrarán por hacerlo. Me parece algo fuera de toda lógica.

Es más, los centros comerciales han dicho que cobran porque quieren mejorar la seguridad de los locales. Los colegas de la Región del Biobío pueden dar fe de aquello. Sin embargo, he recibido muchas cartas que indican que las cosas, en lugar de mejorar, han empeorado. Una persona me señaló que su vehículo sufrió un daño en el estacionamiento del mall Plaza El Trébol. Estuvo como el "comprahuevos" durante más de quince días intentando recibir una explicación del centro comercial. Hasta hoy no ha recibido respuesta. ¿En qué quedamos? Supuestamente están cobrando para tener mejores niveles de seguridad, pero a la hora de los quiubos no responden.

Podríamos hacer una larga enumeración de los abusos de los centros comerciales.

Las cláusulas abusivas sobre la exención de responsabilidad también fueron motivo de discusión entre quienes propusieron el proyecto ¿Cuántos chilenos han sufrido daños, robos o hurtos en sus vehículos, y los centros comerciales no les responden? Por eso hemos debido discutir esta iniciativa, porque al respecto existe una serie de abusos.

¿Cuál es nuestra propuesta? Una absolutamente equilibrada. Así como no nos gustan los abusos que cometen determinadas empresas, creemos que no corresponde que una persona estacione todo el día su vehículo en un mal, porque ello va en contra de los derechos de quienes honestamente concurren a esos establecimientos.

¿Qué proponemos? Media ahora gratuita a todo evento y, posteriormente, dos horas de gratuidad si se ha adquirido algún bien o servicio. Además, estamos eliminando la famosa cláusula o la sanción que se establece cuando se pierde el ticket de estacionamiento. ¿Por qué se cobra por la pérdida de dicho ticket si las empresas que prestan el servicio conocen claramente tanto la hora de ingreso como la de salida de los vehículos de los estacionamientos? Los proveedores ahora dicen que está muy bien la prohibición del referido cobro. ¿Por qué no lo manifestaron antes?

Por último me referiré al tema de la gratuidad de estacionamiento en urgencias de hospitales o clínicas privadas. En este caso, los motivos para hacer uso de un estacionamiento son muy diferentes, y por supuesto que vale la pena establecer la gratuidad en la prestación de dicho servicio mientras dure la correspondiente atención de urgencia.

Aquí se nos ha dicho que somos populistas. Esta propuesta no es populista, porque -insisto- pone en el centro a las personas y los consumidores. Además, la ordenanza general de urbanismo y construcciones obliga a tales establecimientos a contar con una cantidad mínima de estacionamientos. ¿Qué sucedería si no existiera esa obligación? Se generaría un tremendo impacto vial.

Por último, estamos muy orgullosos de haber llevado adelante la iniciativa en comento. En el presente debate queremos establecer con claridad quiénes están por defender los derechos de la gente y quiénes, por seguir permitiendo los abusos de parte de las empresas que prestan servicio de estacionamiento.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth .

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías .

Les pido a ambos diputados que prepararen sus intervenciones para unos momentos más.

Recuerdo a la Sala que, según acuerdo adoptado al efecto, el diputado que se inscribe para intervenir y no se encuentra presente cuando le corresponde hacerlo, quedará ubicado al final de la lista de inscritos, y podrá

## Discusión en Sala

intervenir siempre que quede tiempo para ello. Se supone que los inscritos tienen especial interés en participar en los debates.

Tiene la palabra el diputado señor Matías Walker .

El señor WALKER.-

Señor Presidente, me preocupaba especialmente que el diputado Marcelo Chávez , el principal coautor de este proyecto, hiciera uso de la palabra. Me alegro de que ya haya intervenido.

Asimismo, me alegra que podamos votar este proyecto, pues también soy uno de sus autores.

De igual forma, felicito a los demás autores de la iniciativa, los diputados Fuad Chahin y Sergio Espejo , que impulsaron este proyecto en la Comisión de Economía pese a todas las presiones, a todo el lobby efectuado para que no avanzáramos en esta idea.

Quiero agradecer particularmente el apoyo de la ministra Ximena Rincón en la consecución legislativa de esta iniciativa. Es muy importante, cuando se debate sobre la relación entre el dinero y la política, que la ciudadanía pueda conocer quiénes estamos por defender a los consumidores y quiénes están por defender a las grandes cadenas de centros comerciales, el retail.

Cuando presentamos el proyecto de ley en debate fue muy incomprendido, vilipendiado, atacado. Se decía que acá se estaba imponiendo, por ley, la gratuidad del servicio de estacionamiento en los lugares que indica. Lo que hace la iniciativa es, sobre todo, regular la forma en que se presta dicho servicio, específicamente en centros comerciales, centros de salud y clínicas. Hoy, muchos centros comerciales sí otorgan esa gratuidad, es decir, no cobran por el servicio de estacionamiento; asimismo, numerosos centros de salud no cobran por el uso de sus estacionamientos o dan gratuidad por el servicio durante determinado tiempo. ¿Por qué? Porque entienden -es el concepto principal que explicamos en esta iniciativa- que el giro principal de tales negocios no es proveer el servicio de estacionamiento, sino que se trata de un servicio accesorio que se entrega para dar mayor seguridad y comodidad a los usuarios.

El proyecto tampoco pretende incentivar el uso del automóvil, sino que defiende a los consumidores para que, mientras se atienden en el servicio principal, puedan recibir este servicio accesorio gratuito. Los autores de la iniciativa tuvimos especial cuidado en que ello no se prestara para abusos; por eso establecimos un límite de tiempo. Por supuesto, en la ley en proyecto no podíamos permitir a las personas utilizar los estacionamientos durante todo un día o por muchas horas, pues eso constituye un abuso, pero sí autorizarles el uso de un servicio gratuito de manera accesorio. Y establecimos que el exceso de tiempo permitido para ello se cobrara en forma proporcional a los minutos ocupados.

Por lo tanto, me siento muy orgulloso de que este proyecto haya llegado finalmente a la Sala y que podamos votarlo y aprobarlo, para defender a los consumidores mediante el establecimiento de la gratuidad de ese derecho accesorio por parte de los prestadores de servicios.

No es, como algunos señalaron, que estemos incentivando el uso del automóvil, porque desde el punto de vista normativo, del transporte, de la planificación urbana, a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, existen otros instrumentos por medio de los cuales se puede incentivar el transporte público. Ese no era el objetivo de este proyecto, sino, como bien lo dice su nombre, establecer normas de protección en favor de los consumidores con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, que muchas veces se prestan para la comisión de determinados abusos.

Por lo tanto, reitero que constituye un orgullo que la iniciativa haya llegado finalmente a la Sala. Felicito, sobre todo, a los diputados de la bancada de la Democracia Cristiana, los principales autores del proyecto, que hoy, con mucho gusto, votaremos a favor.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

## Discusión en Sala

Tiene la palabra el diputado señor Felipe Kast .

El señor KAST (don Felipe).-

Señor Presidente, la verdad es que a veces sorprende el nivel de ingenuidad y populismo con que actuamos en esta Cámara.

Todos saben que los centros comerciales jamás van a perder. Por tanto, lo que estamos haciendo con esta medida absolutamente populista es simplemente traspasar el costo de los estacionamientos gratuitos a las personas que irán a los centros comerciales utilizando el transporte público.

¿Qué harán los centros comerciales? Muy simple: subirán el costo de los arriendos, y quienes deben pagarlos traspasarán ese mayor costo a todos los consumidores que concurran a dichos centros. En consecuencia, lejos de estar protegiendo los derechos de los consumidores, lo que está haciendo la Democracia Cristiana con este proyecto es sencillamente dar la espalda a todos los consumidores que no tienen auto y beneficiar a aquellos que, cómodamente, van a los centros comerciales en sus vehículos particulares. Y no solo eso, esta iniciativa también le da la espalda a toda una agenda social que se ha venido empujando, incluso por alcaldes de la Nueva Mayoría, en un intento para que cada vez tengamos más transporte público, mayor cantidad de personas viajando en bicicleta y menos lugares saturados.

Una indicación propuesta por el diputado Farcas , inspirada por el mismo ministro de Transportes, señalaba que en aquellos lugares donde exista saturación no se establezca la obligación de que los estacionamientos fueran completamente gratuitos.

Desgraciadamente, parece que ganaron la presión del gobierno y la búsqueda de generar medidas populistas como esta. Me da una pena tremenda que no exista un mínimo de rigor, una evaluación del impacto respecto de la medida propuesta, a pesar de que diputados de la Comisión de Economía saben mucho de transportes.

Es una lástima que la honorable Cámara finalmente dé la espalda a los consumidores que utilizan el transporte público, simplemente para poder prometer a la galería algo que, a fin de cuentas, se traducirá en un costo de vida mucho mayor.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth .

El señor AUTH.-

Señor Presidente, quiero partir por el final y anunciar mi respaldo entusiasta a la iniciativa en discusión.

Respecto de lo señalado por el colega Felipe Kast , parece que tiene menos conocimiento de economía de mercado de lo que imaginaba, porque es evidente que si un mall quiere transferir a precios el cobro por el uso de sus estacionamientos, y, de ese modo, transparentar el costo, su nivel de competitividad con las otras alternativas del mercado se verá perjudicado, situación que constituiría un unexpected effect, es decir, un efecto inesperado muy interesante en materia de igualación de condiciones de mercado para los pequeños y medianos comerciantes.

Quiero destacar lo que propone la iniciativa, porque se habla mucho de la situación de los malls, de los grandes centros comerciales. Seguramente, en la Sala hay colegas que están muy conmovidos por el destino que tendrán esos grandes establecimientos con la tremenda afectación que tendrán en términos de rentabilidad debido a lo que propone el proyecto; pero en verdad esta no se verá perjudicada, porque al observar las utilidades anuales de los malls resulta claro que ninguno se desangrará por dos horas y media de gratuidad por la estadía en los estacionamientos de sus dependencias, medida que es completamente razonable, porque los estacionamientos son una simple extensión de su oferta. De hecho, los centros comerciales están obligados a construir estacionamientos para clientes, de manera que cobrar por algo que es parte de la oferta me parece absolutamente inapropiado.

## Discusión en Sala

Siempre he considerado que el uso de los estacionamientos debe ser gratuito para las personas que concurren a los grandes centros comerciales en calidad de clientes, para los que realizan alguna compra en ellos, pero no para los que utilizan esas dependencias solo para dejar estacionado su vehículo y dirigirse a sus lugares de empleo que se encuentran en otro lugar.

Por lo tanto, la gratuidad de dos horas y media por el uso de estacionamiento que propone la iniciativa me parece razonable. De ese tiempo, la primera media hora de gratuidad constituye un derecho que no podrá ser condicionado, y las dos horas siguientes quedarán liberadas de pago si el usuario presenta una boleta debidamente emitida por algunos de los proveedores de bienes o servicios del centro comercial respectivo.

Por otra parte, quiero referirme a algo de lo que se ha hablado poco: los estacionamientos de los hospitales y centros clínicos. En ese sentido, tal como lo planteó el diputado con el que comparto la representación del mismo distrito -cuyo voto me gustaría que fuera consecuente con lo expresado en la ocasión en que intervino sobre la materia, pero uno no está obligado a todo-, en la comuna de Maipú se produce un grave problema debido al cobro que se hace por estacionar a quienes concurren a los establecimientos de urgencia de salud, el cual se efectúa aunque una persona lleve a ese lugar a un familiar casi moribundo. Las personas están obligadas a pagar por estacionar, aunque asistan a un establecimiento de atención de urgencia para exigir su derecho básico a la salud, libertad que espero sea garantizada en la nueva Constitución Política, ya que al establecerse un pago adicional para el ejercicio de ese derecho se viola una garantía constitucional.

En consecuencia, los diputados y las diputadas de la bancada del PPD votaremos a favor la iniciativa, por cuanto sus proposiciones son razonables y en caso alguno provocarán el desangramiento de la industria del retail.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Sergio Espejo .

El señor ESPEJO.-

Señor Presidente, el proyecto de ley en debate es una demostración fehaciente de aquellas ocasiones en las cuales la avaricia, retratada por el arte con tanta calidad, impide que un instrumento propio de la economía de mercado como la autorregulación pueda tener efectos.

Señor Presidente, por su intermedio quiero recordar al diputado señor Felipe Kast que esta iniciativa probablemente no existiría si se hubiera puesto en práctica lo que se determinó en la mesa de trabajo convocada por el Servicio Nacional del Consumidor en 2012, la cual tenía por objeto subsanar situaciones a todas luces irregulares, como el cobro por estacionamientos en grandes centros comerciales, en circunstancias de que estos tenían la obligación de brindárselos a sus clientes, y del cobro por el uso de los baños. Cuando esa mesa de trabajo concluyó su labor, un número significativo de grandes establecimientos se hizo el lesa, por lo que hasta hoy se efectúan esos cobros absolutamente irregulares.

Por si eso fuera poco, muchos de ustedes deben de haber visto que todavía hay letreros en los que se señala que el establecimiento se exime de responsabilidad por cualquier daño o robo producido a los vehículos estacionados en su recinto, en circunstancias de que eso es manifiestamente ilegal.

Por otra parte, la tesis que complica tanto al diputado señor Felipe Kast ha sido ratificada por la Corte Suprema de Justicia, que ha comparado el cobro por el uso de los estacionamientos en los grandes centros comerciales con la exigencia de un pago por la utilización de los carros de compra de los supermercados. No son palabras mías, sino una comparación que hizo la Corte Suprema. Lo mismo ocurre con las máquinas receptoras de envases de botellas vacías o con las góndolas de servicios anexos a la actividad comercial principal, por los cuales no corresponde cobrar.

Si esos establecimientos hubieran seguido una regla básica de sentido común y de fair play y hubiesen hecho un esfuerzo de autorregulación en 2012, probablemente habría sido innecesaria la presentación de este proyecto de ley.



## Discusión en Sala

El diputado señor Auth , quien me antecedió en el uso de la palabra, utilizó una frase en inglés, idioma que él domina, con la que probablemente hizo referencia a los cursos de icon one no one, que sería muy positivo que fuese recordada por quienes se han mostrado tan complicados con el proyecto, en el sentido de que las reglas de la oferta y la demanda se deben analizar en forma integral, porque en la materia que estamos debatiendo hay costos hundidos, los cuales no tienen por qué ser recuperados con posterioridad, así como economías de escala y competencia.

Los que señalan que lo que propone la iniciativa se traducirá en aumento de precios para los consumidores finales, porque los malls cobrarán más por el arriendo a los locatarios, los que a su vez subirán los precios de sus productos, no entienden nada respecto de la competencia, porque si eso ocurre, los usuarios simplemente comprarán en otros establecimientos comerciales, tal como ocurre en la actualidad.

Aun más, a quienes tanto preocupa el proyecto en discusión, como parece ser el caso del diputado señor Felipe Kast , quiero señalarles que, en materia de política pública, el Ministerio de Transportes ha señalado que lo que corresponde es la tramitación de un proyecto de ley que establezca mitigaciones y aportes al espacio público, mecanismo que tendrá por objeto enfrentar otro problema muy relevante: el de la facilitación del transporte público y el acceso de bicicletas o de otros vehículos de transporte público mayor o menor.

Se trata de materias distintas, pero relacionadas con el derecho y con una justicia básica respecto de los consumidores chilenos, y con el establecimiento de incentivos para la utilización del transporte público, medidas que deben adoptarse en paralelo, pero por carriles separados.

Por otro lado, la iniciativa tiene por finalidad impedir una situación escandalosa, cual es el cobro por estacionamiento a quienes concurren por una urgencia a un hospital público o a un establecimiento de salud privado. ¿De qué país estamos hablando?

Todo eso terminará con esta ley en proyecto, respecto del cual tengo la satisfacción de haber apoyado en su presentación, cuya autoría corresponde principalmente al diputado Marcelo Chávez .

Por lo tanto, voy a respaldarlo con entusiasmo junto con toda la bancada demócratacristiana.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado Roberto Poblete .

El señor POBLETE.-

Señor Presidente, la presente iniciativa, que modifica la leyN° 19.496, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos, tuvo por fin normar diversos aspectos referidos al cobro por uso de estacionamientos públicos y privados.

Para ello, el proyecto propuso modificar la señalada la ley de protección de los derechos de los consumidores, para incorporarle dos nuevos artículos al párrafo 3º, sobre obligaciones del proveedor. El primero estaba destinado a fijar parámetros para el cobro por el uso de estacionamientos en ciertos establecimientos, y el segundo tenía por objetivo normar el cobro por uso de estacionamientos establecidos en la vía pública. Hasta ahí, todo está correcto.

Analizado en el seno de la Comisión de Economía, el proyecto no solo creció, sino que mejoró ostensiblemente. En dicha instancia, también recabamos las opiniones de todos los sectores. Pese a las distintas visiones, sobre todo en cuanto al tramo temporal de gratuidad que sugiere la moción, llegamos a acuerdo, como lo demuestra el informe que hoy ponemos a disposición de la Sala.

Sin embargo, es necesario ahondar en algunos puntos.

Es tan grande el actual parque vehicular en Chile y son tales los costos asociados al uso del automóvil, que bien vale la pena regular los espacios públicos y privados que sirven de estacionamientos, no solo para velar por la seguridad de los vehículos, sino, fundamentalmente, para evitar los abusos asociados al ejercicio de rentar lugares

## Discusión en Sala

para estacionamientos o para impedir similares injusticias en las calles concesionadas en que empresas privadas cobran por estacionarse.

Es la realidad del Chile actual. El espacio para estacionar se volvió escaso, la cantidad de automóviles es cada vez mayor y las personas se enfrentan a ese mercado sin herramienta normativa alguna con que desafiarlo. Esta moción se encarga de eso.

Entonces, qué importante resulta lo que hoy discutimos, pues de la presente reforma a la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores nace el sistema que tendrá el mercado de los estacionamientos en el futuro.

No debemos olvidar que el Servicio Nacional del Consumidor ordenó hace pocos años que no se realizaran cobros por el uso de estacionamientos y de baños en los centros comerciales, esencialmente porque la Ley General de Urbanismo y construcciones establece que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad. De lo contrario, podemos deducir lo que ocurriría en las calles colindantes a dichos centros comerciales: un colapso total.

El Sernac y después los tribunales de justicia intentaron contestar otras interrogantes que fueron surgiendo; por ejemplo, el hecho de que los estacionamientos y los centros comerciales constituyen una unidad urbanística y comercial, y, como tal, ambos son parte del giro principal de la empresa. En consecuencia, no se debiera, en caso alguno, cobrar por el uso del estacionamiento a quien llega en su auto al centro comercial para comprar un producto o un servicio.

Asimismo, el Servicio Nacional del Consumidor ratificó la obligación de las empresas de adoptar todas las medidas para que el vehículo no sufra daños o robos, lo cual no puede ser un argumento para el cobro ni menos para no hacerse cargo de la seguridad de los automóviles. En el fondo, se estimó que el acto de consumo es uno solo y a él corresponden también los estacionamientos.

Consideramos ilegal la irresponsabilidad que dicen tener los centros comerciales por los daños ocurridos en los automóviles de los clientes. También lo es sostener que estacionar en un centro comercial no constituye contrato de depósito del automóvil.

Sin embargo, las referidas certezas no constan de manera clara en una ley, por lo que es hora de cambiar eso.

Por otra parte, se ha considerado necesario regular el cobro del servicio de parquímetros, en cuanto a que se debe cobrar el tiempo exacto de permanencia y no fracciones de tiempo que no son utilizadas por los consumidores.

Todos estos avances no figuran en la normativa legal ni reglamentaria chilena.

Por eso, la moción de nuestros colegas diputados es un acierto completo, pues aborda un tema espinudo que toca numerosos intereses, no siempre altruistas.

Por lo tanto, anuncio mi voto a favor del proyecto, así como la presentación de una indicación para recuperar una medida que consignaba el proyecto original: que las personas que concurren a clínicas u hospitales para recibir tratamiento médico no tengan que pagar para ocupar los estacionamientos de esos recintos.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado Gabriel Boric .

El señor BORIC.-

Señor Presidente, hace unos meses la prensa informó que las ganancias del grupo Cencosud , dedicado principalmente al retail, aumentaron en 115 por ciento en el primer semestre del año pasado, en comparación con los 28.039.000.000 de pesos registrados el mismo periodo de 2013. El grupo Solari , dueños de Falabella, también ha tenido un nivel de ganancias abrumador.

A pesar de que anuncio mi voto a favor del proyecto, me interesa discutir el planteamiento del diputado Felipe Kast

## Discusión en Sala

, el que considero incluso irresponsable, pues tilda a la propuesta de “populista”, palabra que se utiliza ante cualquier propuesta que se haga cargo de los problemas de los chilenos.

Si siguiéramos la lógica del diputado Felipe Kast , prácticamente no podríamos hacer nada en materia de regulación de la industria. Según su razonamiento, todo cambio en la estructura de costos, producido a partir de la aprobación de un proyecto de ley, sería traspasado a los consumidores.

Desde esa lógica, no podríamos haber aprobado hace un par de sesiones el proyecto que establece la obligación de las aerolíneas para hacerse cargo de los gastos de los pasajeros cuando estos no puedan embarcar por motivos imputables a la empresa. Tampoco podríamos aprobar proyectos que regulan la calidad de las viviendas, porque la exigencia de ciertas medidas de seguridad en la construcción implicaría un mayor costo, que sería traspasado a los consumidores. También se nos estaría negado aprobar proyectos de ley de reajuste del sueldo mínimo, porque esa alza se traspasaría a las empresas, las que a su vez la transferirían al consumidor.

Entonces, señor Kast , iqué podemos hacer! ¿Es populista aprobar esas iniciativas?

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Señor diputado, solicito que se refiera a sus colegas a través de la Mesa.

El señor BORIC.-

Muy bien, señor Presidente.

Por su intermedio, pregunto al señor Felipe Kast , ¿qué podemos aprobar en la Cámara de Diputados?

Estoy de acuerdo con el alcance que han hecho algunos diputados, y que se planteó en la comisión, entre otros, por el diputado Daniel Farcas , de que se debe desincentivar el uso de los automóviles.

¿A quiénes afecta pagar dos mil, tres mil, cuatro mil o cinco mil pesos por estacionamiento? A los que tienen menos dinero.

En la actualidad, sabemos cómo ha aumentado el parque automotor en Chile, porque no es un gran lujo tener un auto.

Por lo tanto, se dice que debemos desincentivar el uso del automóvil. Estoy de acuerdo. Pero no creo que la medida para lograrlo sea cobrar por estacionarse, menos aún si esos recursos no van en beneficio del Estado o de las municipalidades, sino de empresas concesionarias privadas.

Desde mi punto de vista, las modificaciones perfeccionaron la iniciativa, porque se avanza en la gratuidad por el uso del estacionamiento en las primeras dos horas, se prohíbe el cobro por estacionar a los pacientes que concurren por urgencias a hospitales y clínicas -lo que, como señaló el diputado Pepe Auth , es sumamente importante-, y se elimina el cobro de una tarifa fija en caso de pérdida del ticket. Es una buena noticia para los consumidores.

En consecuencia, sin perjuicio de discrepar de los argumentos planteados por el diputado Felipe Kast , anuncio mi voto favorable al proyecto.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías .

El señor FARÍAS.-

Señor Presidente, al parecer, al diputado Felipe Kast le correspondió representar algunas cosas que a la mayoría no nos gusta, como es el libre mercado, intentar disfrazar como nefastos ciertos beneficios que queremos otorgar a la gente y defender el retail.

## Discusión en Sala

Lo señalo, porque uno de los argumentos que esgrimió el diputado aludido fue que el otorgamiento de este beneficio no desincentiva el uso del automóvil.

Pensar que el cobro por ocupar esos estacionamientos va a desincentivar el uso del automóvil, es caer nuevamente en el juego del libre mercado, es creer que este se manda y regula solo. Todos sabemos que eso es mentira, porque el libre mercado no se manda solo, sino que es dirigido por los empresarios, por los especuladores, por los que tienen dinero, a quienes solo les interesa lucrar. Ellos son los defensores del "libre mercado".

En las noticias vemos con estupor que los usuarios de los buses interurbanos deben soportar que las empresas suban, sin ninguna justificación, el precio de los pasajes al cuádruple los fines de semana largos o durante los feriados importantes, a pesar de que se trata de los mismos kilómetros y que se gasta la misma bencina. Es una situación insólita. Se argumenta que no se puede hacer nada porque así funciona el libre mercado; pero los más necesitados, los más pobres sufren las consecuencias.

Ocurre exactamente lo mismo con los estacionamientos de los supermercados ubicados en los malls y en las clínicas, pues quieren ganar por todos lados, cuando vamos a comprar, cuando vamos al cine y cuando vamos a pagar las compras que hemos hecho a plazo. Más encima se comenten abusos en el cobro por estacionar, ya que si uno está treinta y un minutos, le cobran una hora, por haberse pasado solo en un minuto. En cambio, si uno está veintiocho o veinticinco minutos, le cobran la media hora. ¡Ese es el libre mercado!

En conclusión, el mercado va siempre en contra de las personas que consumen y en beneficio de esos pocos empresarios a quienes solo les interesa ganar, ganar y ganar.

El proyecto va en el camino correcto; sin embargo, me hubiese gustado avanzar hacia la gratuidad total. Como le dije al diputado señor Pepe Auth, lo hubiera votado en contra, porque prefiero la gratuidad total por el uso de esos estacionamientos. Nada justifica que los malls y las clínicas cobren a las personas por estacionarse, porque vamos a utilizar sus servicios. Por eso, me inclino por la gratuidad total.

Sin embargo, el proyecto avanza en algunos aspectos. Por ejemplo, corrige el tema de los minutos y ofrece gratuidad a las personas durante un tiempo para que puedan vitrinear, comprar, disfrutar e irse sin tener que pagar un precio extra.

Por lo tanto, voy a votar a favor el proyecto, porque va en beneficio de las personas y no de los que quieren especular y seguir ganando, ganando y ganando en nombre del libre mercado, el que en verdad no es libre, porque es una dictadura de mercado.

He dicho.

El señor VALLESPÍN (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Juan Morano .

El señor MORANO.-

Señor Presidente, en días como este, me siento diputado, pues hoy vamos a incorporar a nuestra legislación una norma que favorece a la gente, a la clase media, particularmente a la de Magallanes, que debe estacionar lo más cerca del lugar en que va a requerir un servicio cuando hay lluvia, nieve, viento o temperaturas bajo cero.

En el pasado, mi calidad de alcalde muchas veces me correspondió autorizar construcciones que estaban obligadas a contar con estacionamientos. Con el paso del tiempo, algunos de esos propietarios o empresarios discurrieron que esos estacionamientos les permitirían lucrar o mejorar la rentabilidad de su inversión, pero olvidaban que era necesario contar con estacionamientos para construir ese mall.

Me parece de toda justicia que la Cámara de Diputados informe a los consumidores de la clase media de Chile que no deberán pagar por estacionarse cuando adquieran bienes o servicios en un mall, en un supermercado o en una clínica.

## Discusión en Sala

Hoy la Cámara de Diputados está haciendo justicia, pues estamos diciendo a los empresarios del retail que hagan su negocio, que ganen dinero con los productos que venden, pero no con el cobro por estacionarse, ya que están obligados por ley a contar con esas obras para que la gente llegue a sus locales.

Por lo tanto, señor Presidente, anuncio mi voto favorable a esta brillante iniciativa.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Bernardo Berger .

El señor BERGER.-

Señor Presidente, el cobro por los estacionamientos se ha convertido en una práctica abusiva e, incluso, de enriquecimiento sin causa por parte de grandes grupos económicos, en desmedro de la capacidad económica de todos los chilenos, a quienes cada día les cuesta más satisfacer sus necesidades.

Asimismo, esta práctica es incompatible y contraria a las disposiciones contenidas en otros cuerpos legales, como la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores y la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En consecuencia, manifiesto mi total apoyo al proyecto.

Fundamento este respaldo en que la Ley General de Urbanismo y Construcciones señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad, con el objeto de evitar externalidades negativas que se producirían sin esos espacios, como el colapso de las calles colindantes.

Por otro lado, los estacionamientos forman parte de la oferta de productos que brindan los centros comerciales, pues cumplen con la obligación básica de entregar el bien; esto es, ponerlo a disposición del consumidor.

Esta norma también está consagrada en la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores.

En lo que concierne a la responsabilidad y al pago de las indemnizaciones en caso de siniestros, robos o cualquier daño que pueda ocasionarse en un estacionamiento a los bienes o a la persona del consumidor, la responsabilidad debe entenderse inserta en la obligación principal de todo oferente de entregar información completa, veraz y oportuna, en el derecho a la indemnización de todo daño y en el cumplimiento de obligaciones contempladas en la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores.

Por lo tanto, en razón de lo expuesto, es de total conveniencia apoyar el artículo 15 bis que se incluye en la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, pues su número 2 establece la gratuidad del servicio de estacionamiento durante las dos primeras horas, ya que así se evita el uso indiscriminado por otras personas que no necesariamente acuden a realizar compras, sino que los utilizan con otros fines.

Asimismo, estoy de acuerdo con su número 4, que prohíbe el cobro de una tarifa prefijada en caso de pérdida del comprobante de ingreso, toda vez que los proveedores cuentan con medios de registro para constatar la cantidad de minutos efectivos utilizados por el consumidor.

También concuerdo con el artículo 15 quinquies, ya que el cobro por tramos de tiempo que la mayoría de los usuarios no utilizan, constituye una fuente de enriquecimiento sin causa.

Por último, la aprobación de la iniciativa me parece de total pertinencia y un avance en nuestra obligación de evitar los reiterados abusos en contra de todos los chilenos.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Felipe Letelier .

## Discusión en Sala

El señor LETELIER.-

Señor Presidente, como una golondrina no hace verano, hemos llegado a la Cámara de Diputados para terminar con los abusos de los poderosos en contra los más débiles de la sociedad.

No quiero ver esto en blanco y negro, pero aquí vemos las caras de quiénes defienden a quiénes. Hay quienes históricamente han defendido a los poderosos y han contado en sus distritos el cuento del tío de que defienden a la gente, pero no es así.

Me alegro por la presentación de esta moción, ya que apunta a terminar con los abusos.

Me da la impresión de que mall Parque Arauco pagó hace mucho rato la construcción de sus estacionamientos con los retornos, además de toda ganancia que le queda por las mercancías que vende y del gran movimiento de capital que se produce en ese tipo de centros comerciales.

Este proyecto es importante, sobre todo porque regula el cobro por estacionamiento en las clínicas y en los hospitales, que es el segundo gran negocio de esas empresas.

Por otra parte, es bueno que abordemos el tema de los parquímetros, porque también es un sistema en el que se cometen abusos. Este es un palo para los municipios y a los alcaldes. Digo responsablemente que hay municipios que cometen abusos en contra de sus propios ciudadanos al entregar la administración de los parquímetros a empresas que hacen cobros leoninos, en circunstancias de que la vía pública es de todos. Algunos dicen que es para evitar que crezca el parque automotor y para que no se use el automóvil en forma abusiva.

Vamos a respaldar el proyecto, porque llegó la hora de terminar con los abusos de los poderosos contra los más débiles.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Alejandra Sepúlveda .

La señora SEPÚLVEDA (doña Alejandra).-

Señor Presidente, agradezco a los autores de la moción y a los integrantes de la comisión, pues su trabajo significó un gran avance para el perfeccionamiento del proyecto que vamos a aprobar en esta Sala.

Me sorprende el giro de las argumentaciones que hoy se han realizado con respecto a las vertidas hace algunas semanas.

La gran argumentación que se esgrimió en la última discusión para votar en contra el proyecto, en la cual también participé, era el abuso que cometían las personas que estacionaban permanentemente sus vehículos en los estacionamientos, situación injusta, que no correspondía; sin embargo, la comisión subsanó el error con inteligencia y protegió el derecho del consumidor.

La sensación más relevante que tenemos es que el Congreso Nacional está protegiendo a los consumidores y su derecho a estacionarse, incluso en lugares tan obvios para cualquiera de nosotros como son los estacionamientos de los hospitales, de las clínicas y de los centros de urgencia. Cuando se produce una urgencia, uno no piensa si tiene recursos para pagar el estacionamiento, porque lo prioritario tiene que ver con la salud de las personas.

Por eso nos alegra tener hoy la posibilidad de votar a favor el proyecto de ley.

En segundo lugar, con la diputada Girardi conversamos respecto del abuso que se produce en los estacionamientos públicos regulados por parquímetros que la gente utiliza para realizar sus labores cotidianas. A nuestro juicio, no corresponde pagar la media hora completa cuando el usuario se pasa unos minutos, abuso que la gente reclama en todas las comunas del país.

Por eso, nos alegra la modificación que se introdujo al artículo transitorio -aunque nos hubiese gustado que la

## Discusión en Sala

futura ley operara en forma retroactiva-, que señala: “La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”.

Por lo menos, esto deja claro que las empresas que firmen contratos en el futuro no podrán cobrar la media hora cuando el usuario se pase algunos minutos, ya que tendrán que pagar solo los minutos utilizados.

En tercer lugar, nos alegra la gratuidad por la primera media hora de uso de estacionamientos en centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros, y por las dos horas siguientes cuando el usuario presente la respectiva boleta de compras. No obstante, me surge una interrogante, cual es que después se exija un monto en las boletas para obtener la gratuidad por esas dos horas. En consecuencia, tenemos que aclarar que el espíritu de la ley es que la gratuidad de dos horas beneficie al comprador, sin importar el monto de lo adquirido.

Reitero que vamos a concurrir con nuestro voto favorable, en el entendido de que existe la sensación de que el Congreso Nacional está protegiendo los derechos de los consumidores.

Finalmente, es una tontera sostener que con esto estamos afectando el libre mercado, porque todos sabemos que la percepción de los consumidores y sus familias es que estamos protegiendo sus derechos. Esperamos seguir aprobando todos los proyectos de ley que tengan que ver con la defensa de los consumidores.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Alberto Robles .

El señor ROBLES.-

Señor Presidente, una de las posibilidades importantes que tiene el Congreso Nacional es que se pueden corregir los errores que se presentan cuando elaboramos los proyectos de ley. Es así que se ha corregido la iniciativa que analizamos en principio en la Comisión de Economía, pues avanza mucho en materias de sentido común, no solo desde el punto de vista público, sino también privado, respecto del mercado de estacionamientos de Chile.

Por cierto, clarifica la cuestión el hecho de que el bien público “estacionamiento” puede ser comercializado por los municipios cuando están ubicados en la vía pública o por operadores privados cuando se ubican en establecimientos particulares, como los malls o aeropuertos; pero deben ser explotados con sentido común, pues, según estipulan los antecedentes del proyecto, la Ley General de Urbanismo y Construcciones establece que deben existir espacios destinados a la construcción de estacionamientos. En consecuencia, la lógica indica que no se debería cobrar por ocuparlos. Pero como hay personas que dejan estacionados sus vehículos durante todo el día en esos espacios públicos, que, como dije, se establecen en función de un determinado comercio, el proyecto de ley establece un lapso determinado para el estacionamiento gratuito de los vehículos, luego del cual se deberá pagar por el tiempo que excede ese lapso.

Durante la discusión anterior, presenté algunas indicaciones, por cuanto no se entendía lo que se pretendía hacer respecto de la gratuidad para estacionarse en recintos hospitalarios. En la norma propuesta está claro que el estacionamiento deberá ser gratuito cuando se concurre a solicitar un servicio de urgencia. Lo mismo se establece para los hospitales públicos.

En el artículo transitorio también queda claro algo que planteé en la sesión anterior, ya que establece: “La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”

Por otra parte, presenté una indicación en la Sala, que no fue discutida, lo que no puedo aceptar, pues los diputados que no somos miembros de la Comisión de Economía solo tenemos posibilidad de presentar indicaciones en el hemiciclo.

Por lo tanto, pido que el Secretario averigüe qué pasó con esa indicación, que dice relación con los sitios eriazos

## Discusión en Sala

ubicados en los sectores céntricos de las grandes ciudades, de más de 40.000 habitantes, que se utilizan como estacionamientos, sobre todo aquellos ubicados en el casco más antiguo, donde las edificaciones más viejas son demolidas, no para desarrollar nuevos proyectos inmobiliarios, sino para instalar playas de estacionamientos, porque se han convertido en un negocio lucrativo, con lo que la ciudad pierde el dinamismo para contar con desarrollos inmobiliarios de buena calidad.

Si en el centro de una ciudad, como Copiapó, el mundo privado quiere construir estacionamientos, que los haga, pero como un edificio de estacionamientos o como estacionamientos subterráneos, no ocupando sitios eriazos.

Reitero, por lo que veo en el informe, la comisión no discutió ni se pronunció a favor o en contra de esa indicación que presenté en la Sala, lo que vulnera los derechos que tenemos los parlamentarios.

Por lo tanto, requiero una explicación clara sobre este asunto, para lo cual solicito que el Secretario me haga llegar la información correspondiente sobre esta cuestión, porque es una preocupación de quien habla en relación con la región que represento, donde hay muchos sitios eriazos destinados a estacionamientos privados en el centro de las ciudades que la conforman.

Con todo, anuncio que la bancada del Partido Radical Social Demócrata va a votar a favor el proyecto, por cuanto nos parece razonable y avanza en los aspectos requeridos por la ciudadanía.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

En el tiempo del Partido por la Democracia, tiene la palabra el diputado señor Joaquín Tuma .

El señor TUMA.-

Señor Presidente, hace unos veinte años, el Chile que conocíamos cambió absolutamente. Hoy entran al país del orden de los 350.000 vehículos anuales, a pesar de que nuestras ciudades no están preparadas para enfrentar el fenómeno y no existe una planificación que disminuya ese impacto. Por ejemplo, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo construyó viviendas sociales sin los respectivos estacionamientos. Además, existen ciudades congestionadas y zonas saturadas, en fin. En consecuencia, tenemos que abordar el proyecto de ley en el contexto del Chile actual.

Ciertamente, vamos a votar un proyecto que representa un avance respecto de los derechos del consumidor, pero no es suficiente. Considero que es una iniciativa pobre, porque no aborda otras materias, como manifestaron otros diputados, como lo relativo a los estacionamientos del ámbito público. Aquí se habló de los grandes y poderosos, pero el más poderoso es el Estado de Chile. En la actualidad, los bienes nacionales de uso público se concesionan a empresas que cobran altas tarifas, como ocurre con las concesiones de estacionamientos situados en aeropuertos y en varios servicios públicos, regulación que quedó fuera del proyecto. Por ejemplo, en mi ciudad existen servicios públicos, como el Serviu, los municipios, la intendencia, los hospitales públicos, etcétera, que tienen hasta cuarenta estacionamientos solo para satisfacer las necesidades de sus empleados, pero ninguno para los usuarios. No hay ninguna regulación al respecto. Propusimos discutir este tema, pero no se debatió en la comisión.

Además, propusimos crear la obligación de contratar un seguro para las concesiones de estacionamientos situados en vías públicas, por cuanto no es posible que una persona entregue su vehículo en depósito a una empresa concesionaria de un estacionamiento ubicado en una calle y que cobra su tarifa mediante parquímetros, pero que no responde por el robo de ese automóvil o por el robo o hurto de especies que se encuentran dentro de él, materia que tampoco está regulada en el proyecto porque la comisión no quiso hacerlo.

Por eso lamento mucho que no se haya dado más tiempo para escuchar a muchas instituciones que pidieron audiencia. Por el contrario, el gobierno le puso suma urgencia a una iniciativa que era necesario madurar un poco más.

Reitero mi anuncio de que vamos a votar a favor la iniciativa, pero creo que en el Senado será necesario perfeccionarla mediante indicaciones y con la participación de muchas instituciones que no lo pudieron acceder en nuestra comisión técnica.



## Discusión en Sala

Debo agregar que no fueron aprobadas algunas indicaciones del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones destinadas a reglar las zonas saturadas. Incluso, algunos diputados defendieron el uso de los estacionamientos de los malls para sus propios trabajadores, lo que no me parece correcto.

También es cierto que se producen algunas situaciones abusivas. Por ejemplo, un mall ubicado frente al Congreso Nacional no cobraba por el uso de sus estacionamientos, pero comenzó a hacerlo porque los funcionarios de este Poder del Estado estacionaban sus vehículos en ellos durante todo el día. Cuando llegaba un usuario del establecimiento comercial, se encontraba con que el estacionamiento estaba lleno de automóviles de funcionarios del Congreso Nacional. Sin embargo, más del 70 por ciento de los malls de Chile no cobra ese servicio. En Temuco, mi ciudad natal, no hay ninguno que cobre por el uso de sus estacionamientos.

Por lo tanto, debemos conversar y madurar la iniciativa, para incluir las materias que he señalado, con el objeto de abordar de mejor manera esta cuestión.

Reitero, vamos a votar a favor el proyecto, porque constituye un avance importante en la materia. Sin embargo, como dije, es indispensable continuar discutiendo los temas relacionados con la concesión de estacionamientos ubicados en servicios públicos y en los aeropuertos, que cobran precios escandalosos. Por ejemplo, cuando usted ocupa el estacionamiento de un aeropuerto, tiene que pagar 800 pesos la media hora, y si se pasa solo un minuto de la media hora, le vuelven a cobrar otros 800 pesos, situación que tampoco está regulada. Como sabemos, hay concesiones otorgadas a quince o veinte años, que seguirán trabajando sin ninguna regulación.

Repito, votaremos a favor el proyecto, con la convicción de que será mejorado ostensiblemente en el Senado.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

En el tiempo del Comité Demócrata Cristiano, tiene la palabra el diputado señor Jorge Sabag .

El señor SABAG.-

Señor Presidente, en primer lugar, felicito a los autores de la moción, por cuanto es una iniciativa que beneficiará a los chilenos.

Los políticos hemos sido muy criticados últimamente; por eso hay que felicitarlos como corresponde cuando presentan iniciativas como esta. Me refiero a los diputados señores Marcelo Chávez , Sergio Espejo , Fuad Chahin y a sus demás autores.

Como sabemos, el proyecto se hace cargo de un problema que se viene arrastrando desde hace mucho tiempo, porque establece una regulación respecto del cobro de los estacionamientos ubicados en los malls, en los centros comerciales, en los supermercados, en las clínicas y en los hospitales.

Evidentemente, una gratuidad total por el uso de los mismos no era la solución más adecuada, por cuanto significaría un incentivo al uso de los vehículos, además del uso gratuito de un espacio escaso, como son los estacionamientos en el radio urbano.

Por eso, se ha hecho un esfuerzo para llegar a un justo equilibrio en relación con un servicio accesorio que deben prestar los malls, clínicas, hospitales, centros comerciales, supermercados y algunos espacios públicos. En consecuencia, me parece adecuado establecer la gratuidad para la primera media hora de uso de los estacionamientos de los centros comerciales, así como igual beneficio para las dos horas siguientes, contra la presentación del respectivo comprobante de compra en las tiendas de ese lugar. De ahí en adelante, se cobrará por minuto efectivamente cumplido, en lugar de cobrar por rango o por tramo, como se acostumbra hoy.

Por lo tanto, la moción constituye un avance importante en la materia.

Una de las normas que quizás tendrá mayor impacto en la ciudadanía es el artículo 15 quinquies, que dispone: "Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, no estándoles permitido exigir al

## Discusión en Sala

usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

Este cambio es realmente importante, porque en la actualidad se producen abusos, ya que a los usuarios se les cobra por rangos o tramos de tiempo. Por ejemplo, una persona que estaciona por diez minutos, debe pagar la media hora completa. Si uno suma todos esos tiempos, puede comprobar el abuso que se produce contra los usuarios de los parquímetros, el cual se corrige definitivamente con la moción, la que merece nuestro aplauso.

Asimismo, quiero destacar que el artículo transitorio dispone que la futura ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, pero que los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.

Espero que esta situación se corrija en el Senado, porque la actual redacción de esta norma señala que lo dispuesto en la futura ley se aplicará solo a las nuevas concesiones, por lo que seguirá vigente este abuso a pesar de la promulgación de la ley.

Aquí hay un problema de irretroactividad de la ley, porque hay contratos vigentes que se celebraron antes de la promulgación de esta futura ley, que los concesionarios harán valer. No obstante, considero que este abuso no puede ser tolerado, porque afecta a miles de chilenos que se estacionan en la vía pública.

También se ha llegado a una solución respecto de la pérdida del comprobante de estacionamiento en malls y en centros comerciales. Según la ley en proyecto, quedará prohibido cobrar una tarifa prefijada, como suele usarse en estos casos. Por ejemplo, las administraciones de los estacionamientos cobran 4.000 pesos cuando el usuario pierde el comprobante, en circunstancias de que se le puede haber perdido mientras realizaba sus compras, en lo que solo demoró media hora, lapso que tiene un costo muy inferior a la cifra prefijada. Además, como dijo el diputado Farías, en los centros comerciales existe la tecnología para verificar cuándo entra y cuándo sale el vehículo. Así se podría cobrar por los minutos que realmente se utilizaron en el estacionamiento y no por una tarifa prefijada, que generalmente es bastante elevada. Este es otro abuso que se corrige con este proyecto.

En cuanto al tema de las clínicas y hospitales públicos, claramente no es lo mismo que ir a comprar a un mall. Como se trata de una necesidad urgente, se mantiene la gratuidad, lo cual, por cierto, es otro logro de la iniciativa.

En cuanto a los centros de diagnóstico, lamentablemente solo quedaron contemplados los centros hospitalarios del sector público y no las clínicas. El diputado Chávez presentó una indicación al respecto, la cual finalmente fue rechazada. Espero que esto sea corregido en el Senado, por cuanto se trata de una situación de utilidad pública, porque la gente asiste a esos establecimientos a realizarse exámenes.

Por último, felicito una vez más a los autores de la iniciativa, diputados señores Chahin , Chávez y Espejo.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

En el tiempo del Comité del Partido por la Democracia, tiene la palabra el diputado señor Tucapel Jiménez .

El señor JIMÉNEZ.-

Señor Presidente, apoyo con mucho entusiasmo esta moción, porque si hay una iniciativa legal que implica un acto de justicia es precisamente esta, ya que favorece directamente a los consumidores del país. Por eso, aprovecho la oportunidad de felicitar a sus autores.

¿Qué busca la moción? Regular el cobro por el servicio de estacionamiento en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros establecimientos similares. También establece algo que es de sentido común, como recién explicó el diputado Sabag : el cobro por minuto de uso efectivo. Aunque esto tiene mucha lógica y sentido común, no se hace. Incluso, si alguien perdía el comprobante de ingreso, se le cobraba lo que los administradores del estacionamiento establecían. Ahora no será así. El proveedor o concesionario del servicio estará obligado a utilizar la tecnología y demostrar el tiempo efectivo que estuvo estacionado un vehículo.

Otro punto, que tiene relación con el aspecto humano, se refiere al cobro en las urgencias de los hospitales

## Discusión en Sala

públicos. Realmente es impresentable que en los hospitales o servicios de urgencia se cobre por estacionar; esto no tiene explicación alguna. Esta situación me hace recordar lo que en su momento ocurrió con el TAG. Como dijo mi colega Pepe Auth , ¿cómo van a cobrar por algo que es parte de su oferta? Eso no se entiende en los supermercados y malls. Con el diputado Ramón Farías ya teníamos una experiencia clara al respecto, cuando dimos una ardua batalla en una situación similar: cuando nos quisieron cobrar por el dispositivo del TAG. Como sabemos, para mejorar su negocio, las concesionarias instalaron un dispositivo en nuestros vehículos, que debía ser pagado por los propios usuarios. Era algo realmente impresentable.

Por supuesto, se dio una fuerte pelea en los medios de comunicación y, finalmente, si mal no recuerdo, logramos que se cobrara solo la mitad y se diera la facilidad de pagarlo en cuotas. Sin embargo, en un comienzo tuvieron la desfachatez de cobrárselo a los automovilistas.

Como dije al comienzo de mi intervención, se trata de una moción que favorece directamente a los consumidores de nuestro país, y eso nos satisface. Incluso, el diputado Boric habló de las utilidades de Cencosud. No está de más decir que hoy, mientras discutimos la parte teórica de la reforma laboral en la comisión, al mismo tiempo están en huelga los trabajadores de Cencosud, por un tema que hemos discutido mucho, que tiene que ver con la famosa ley de piso. Es decir, en este momento están protestando porque les ofrecen menos de lo que habían conseguido. En la comisión ocurre algo parecido cuando preguntamos: “¿Cómo les fue en la negociación colectiva?”. Y nos responden: “Nos fue bien, porque mantuvimos lo que teníamos”. Eso es exactamente lo que ocurre hoy con los trabajadores y los sindicatos. Justamente, en este momento se están movilizand o los trabajadores de Cencosud, a quienes deseo el mayor de los éxitos en esta negociación, porque ya se supo cuáles fueron las utilidades de estas grandes cadenas de supermercados y malls, que no guardan relación alguna -siempre lo he dicho- con los sueldos de los trabajadores.

Por lo tanto, con mucho entusiasmo y satisfacción anuncio mi apoyo a este proyecto de ley, que tiene su origen en una moción, lo que considero positivo, porque confirma el trabajo parlamentario. Espero que también tenga una tramitación expedita en el Senado, para que pronto sea una realidad, pues irá en directo beneficio de nuestros compatriotas.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Daniel Farcas .

El señor FARCAS.-

Señor Presidente, hoy estamos frente a una situación especial, puesto que los dos primeros proyectos de ley que figuran en la Tabla tienen su origen en mociones.

El primero modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones con el objeto de limitar la construcción de mega supermercados y grandes centros comerciales en áreas urbanas de nuestras ciudades, lo que generará las condiciones para que, al igual que en otros países, el pequeño comercio y otras iniciativas privadas, que se ven afectadas gravemente por la instalación de estos grandes emprendimientos, puedan subsistir. Me parece preponderante incluir en la discusión cómo defendemos a los microempresarios y pequeños empresarios.

En cuanto al segundo proyecto, que es el que estamos discutiendo, es un paso en la dirección correcta. Al respecto, se conversó con el presidente de la Conadecus, señor Hernán Calderón , y lo que se busca es que la ciudadanía tenga condiciones favorables para acceder a la gratuidad del estacionamiento si ha comprado o consumido un producto en el centro comercial o supermercado respectivo. La ley va a generar un derecho que podrá ser ejercido por quienes habitualmente concurren a los centros comerciales, supermercados y clínicas. La iniciativa será un aporte y, por supuesto, la vamos a apoyar.

Tal como lo vimos con el Presidente de la comisión, el diputado Tuma , y otros parlamentarios, ha quedado pendiente una ley de mitigación, que esperamos sea tramitada pronto, para que el transporte público tenga una preponderancia y una significación mayor que la actual, en que una ordenanza obligue a entregar las condiciones necesarias para que las personas puedan acudir a estos recintos también en transporte público.

## Discusión en Sala

No cabe duda de que un parque automotor de 4 millones y medio de automóviles es un complejo problema a resolver. Debemos evaluar cuáles son los incentivos que estamos promoviendo para que las personas puedan acceder a estos centros comerciales a través de un transporte público de calidad.

En la discusión han quedado pendientes muchas materias muy importantes, pero se ha logrado el objetivo original que perseguían los autores de esta iniciativa: la primera media hora gratis, más otras dos horas sin costo por consumo en los centros comerciales, viene a reparar una situación anómala. Espero que las personas valoren este logro y generen las condiciones para que el sistema opere con normalidad. Ojalá que en el futuro -reitero- se establezcan leyes de mitigación que fortalezcan el transporte público.

La tarea de fomentar los derechos del consumidor y empoderar a organizaciones como Conadecus también está ligada a obtener este tipo de triunfos, que les van a entregar una convocatoria para poder fortalecer su gestión. En ese aspecto, la gran mayoría de los parlamentarios consideramos que se trata de una iniciativa muy loable, que desde hace largo tiempo era un anhelo de Conadecus y de otras organizaciones de consumidores. Hoy estamos dando una respuesta positiva, lo que es del todo justo y necesario.

Vamos a apoyar este proyecto de ley, así como también el que limita la construcción de malls y mega supermercados. Ambos proyectos son una muy buena noticia, tanto para los consumidores como para los pequeños comerciantes que ven que la Cámara de Diputados legisla a favor de ellos.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Fuad Chahin .

El señor CHAHIN.-

Señor Presidente, en primer término, agradezco al diputado Marcelo Chávez por invitarme a suscribir esta moción, que hemos defendido con mucho ahínco, porque hemos enfrentado más barreras de las esperadas, tanto en la Sala como en la comisión, sobre todo si consideramos que se trata de un tema ciudadano y muy sensible.

Hemos escuchado de quienes se oponen a este proyecto, un conjunto de argumentos que parecen muy nobles. Dicen que al final el costo se va a traspasar a los consumidores, como si los centros comerciales pudieran modificar unilateralmente y con facilidad los contratos de arriendo con las tiendas.

También han afirmado que esto va a generar un problema vial importante, como si fuese muy elástica la demanda de automóviles.

Han intentado cercenar este proyecto al decir que en aquellos lugares declarados zonas saturadas -condición en que se encuentra la mayoría de los sectores en que hoy están ubicados los centros comerciales- la gratuidad no rige o no regiría en el futuro. Bastaba con que en el proyecto se estipulara una norma de mitigación del tráfico o de fomento del transporte público o alternativo -es decir, bastaría con que construyeran un paradero de micros- para que no rigiera la gratuidad.

Se ha intentado burlar este principio, que a nuestro juicio no hace más que colocar expresamente en la ley algo que ya está establecido en dictámenes sucesivos de la Contraloría General de la República. Este órgano ha señalado que no es posible que los centros comerciales cobren por el estacionamiento a quienes consumen en dicho lugar. Ha utilizado argumentos jurídicos, porque estos servicios anexos son una obligación que debe cumplir el centro comercial o la clínica para recibir la autorización para la construcción de la obra. Tanto se ha entendido como un servicio anexo complementario que, incluso, obtienen una rebaja muy sustantiva en el pago del impuesto territorial o contribuciones. Por lo tanto, para pagar menos contribuciones y tener la autorización respectiva para construir, los empresarios argumentan que los estacionamientos son servicios anexos o complementarios, pero, para cobrar el servicio, lo transforman en un negocio principal.

Hoy se está actuando contra la ley. Curiosamente, en el gobierno del Presidente Sebastián Piñera se intentó regular esta materia. El director del Sernac de la época, señor Juan Antonio Peribonio , fue mucho más allá y dijo que lo que correspondía era la gratuidad total, que no se podía cobrar por los estacionamientos.

## Discusión en Sala

No obstante, el ministro Longueira constituyó una mesa de negociación, en la que solo se sentaron las empresas, entre ellas la Cámara Chilena de Centros Comerciales, y dejaron fuera a los representantes de los consumidores. ¿Qué ocurrió? Se elaboró una propuesta, que ya no era la gratuidad total, sino solo media hora gratis de autorregulación. ¡Pero ni siquiera han sido capaces de cumplir con eso!

Este ya no es un problema económico, sino ético, moral. Por eso consideramos que se hace indispensable legislar sobre algo que nos parece lo mínimo: otorgar media hora gratis a todo evento y dos horas adicionales si se acredita el consumo de algún bien o la contratación de algún servicio en ese centro comercial. ¡Es lo mínimo!

Se trata de un proyecto equilibrado, que evita el abuso que hoy sufren los consumidores, pero tampoco permite el abuso del automovilista que quiere utilizar el estacionamiento para fines distintos de comprar o requerir algún servicio en ese centro comercial.

Se ha generado una alarma enorme, probablemente debido al lobby que hemos visto, y se intentó dilatar la votación, porque cada vez que se iba a votar se buscó alguna martingala para que el proyecto volviera a la comisión. Hoy tenemos la posibilidad de sincerar quiénes están a favor de los consumidores y quiénes están en contra de ellos. Así de simple.

Finalmente, este proyecto de ley regula algo que nos parece mucho más inmoral: la situación de las personas que deben ir a un centro asistencial por una urgencia. En ese sentido, se ha presentado una indicación para que los pacientes tengan gratuidad en el estacionamiento en los casos de tratamientos debidamente certificados. No es posible que quien llevó a una persona a una atención de urgencia o el paciente que se dirige a un centro asistencial para realizarse un tratamiento estén preocupados de cuánto les va a costar el estacionamiento. Eso es simplemente inmoral. Por eso, es fundamental aprobar este proyecto de ley.

Para algunos puede ser una iniciativa modesta, pero es extremadamente significativa en el modelo de sociedad que queremos construir: uno donde efectivamente exista menor desigualdad, menor asimetría entre los dueños del capital y los consumidores.

Me alegro por este proyecto y agradezco al diputado Chávez por permitirme ser coautor del mismo.

Finalmente, espero que tenga un gran respaldo.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Jaime Bellolio .

El señor BELLOLIO.-

Señor Presidente, estamos próximos a votar esta iniciativa, que, a diferencia de lo que ha dicho el diputado Chahin , nadie ha intentado obstruir. Se han expresado diferentes opiniones y visiones legítimas sobre este proyecto de ley, sin violencia ni prepotencia.

Lamentablemente, unos se ven tentados por el aplauso fácil y vano, y otros tienen opiniones diferentes. Eso es lo que vamos a sancionar.

Esta iniciativa, de ser completa y totalmente equilibrada y sensata, se transformó en insensata. Lo cuerdo es cobrar por minuto efectivo; no por tramos, sino por aquello que las personas efectivamente usan. O sea, si una persona se estaciona durante quince minutos, no era justo que se le cobraran tres horas.

Por otra parte, respecto de las urgencias, que por definición son excepciones, como el tiempo de la estadía no depende de la persona, también se deben exceptuar del pago.

Lo que no se entiende es el argumento de algunos parlamentarios. Si dicen que nunca se puede cobrar por un servicio anexo, ¿por qué entonces su indicación establece media hora gratis, dos horas con boleta y después se cobra por minuto? No se entiende.

## Discusión en Sala

Tampoco se entiende que acepten que se cobre en la calle, pero no en los establecimientos privados. ¡No se entiende! Hay una tremenda incongruencia. No es sensato. Y las acusaciones al voleo, en el sentido de que algunos hacen lobby o algo por el estilo, simplemente demuestra que esas personas no tienen ningún argumento de fondo.

Respeto a quienes tienen argumentos distintos, a quienes creen que se deduce de la obligación de prestar un servicio el que el estacionamiento sea gratuito. En mi opinión -así lo han manifestado también personas de gobierno, lo cual molesta mucho a algunos parlamentarios de la Nueva Mayoría-, tal como está este proyecto es un bochorno constitucional, porque de la obligación de construir los estacionamientos no se deduce que estos deban ser gratuitos.

En la realidad, los establecimientos que están en las afueras de la ciudad no cobran por estacionamiento, porque se supone que aquellas personas que van a esos lugares solamente van al mall, a la clínica, al supermercado, etcétera. Por el contrario, aquellos que van al centro de las ciudades perfectamente pueden estacionarse en esos recintos y hacer otros trámites fuera de ellos. Por eso en la realidad solo el 30 por ciento de los establecimientos cobra por estacionamientos; el resto, no.

Es bastante evidente que, tal como está redactado, el proyecto afecta algunas garantías constitucionales establecidas en el artículo 19 de la Carta Fundamental, como, por ejemplo, la de igualdad ante la ley, consagrada en su número 2°, al entregarse un trato diverso a quienes se encuentran en una situación fáctica y jurídica similar, y la de no discriminación arbitraria, que figura en su número 22°. Además, produce una asimetría regulatoria con otros actores de mercado, porque interfiere en el derecho a desarrollar una actividad económica lícita -garantía establecida en el número 21° del referido artículo- y afecta la garantía consagrada en el número 20°, relacionada con la igual repartición de los tributos en proporción a las rentas o en la progresión o forma que fije la ley, y la igual repartición de las demás cargas públicas.

Finalmente, ¿alguien cree que los dueños de los establecimientos van a dar la gratuidad y no van a cobrar a otros? ¡Por favor! ¡Cuando las cosas son gratis, alguien las paga! En este caso, ¿quién va a terminar pagando el estacionamiento de las personas que vayan en automóvil a estos recintos, especialmente en el centro de las ciudades? Lo van a pagar las personas que lleguen caminando o quienes vayan en bus, y así lo entendió el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Al respecto, lamento que el Ejecutivo haya retirado la indicación que establecía que esto no regiría en las zonas saturadas. Sin embargo, por un conflicto al interior de la Nueva Mayoría, se retiró.

Lamento que aquellos que se ven tentados por el aplauso vano insistan en descalificar a quienes piensan distinto. Agradezco a quienes tienen un argumento diferente del mío, como los diputados Chávez, Espejo y Poblete, pero que no descalifican a la contraparte. Lamentablemente, esa no ha sido la actitud de todos los diputados que hoy han hecho uso de la palabra.

Finalmente, anuncio que voy a votar en contra el artículo 15 bis y votaré a favor el resto de los artículos, porque es lo sensato.

He dicho.

El señor MELERO.-

Señor Presidente, pido la palabra para referirme a un punto de Reglamento.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra, diputado Melero.

El señor MELERO.-

Señor Presidente, en virtud del artículo 147 del Reglamento de la Cámara de Diputados, me inhabilito de votar el proyecto de ley que pretende regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

## Discusión en Sala

Se tomará nota de su inhabilitación, señor diputado.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar en particular el proyecto de ley que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

Recabo la unanimidad de la Sala para conocer la indicación de los diputados señores Poblete , Auth , señoras Marcela Hernando y Alejandra Sepúlveda , y señores Castro , Schilling , Boric , Chahin , Jackson y Chávez , del siguiente tenor:

“Incorpórese en el artículo 15 ter, a continuación de la frase “al paciente por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia”, seguida de una coma (,), la siguiente frase: “y durante el tiempo de atención de aquellos pacientes que se encuentren sometidos a un tratamiento médico debidamente certificado.”.

¿Habría acuerdo?

No hay acuerdo.

Corresponde votar en particular el artículo 15 bis, incorporado por el artículo único del proyecto propuesto por la Comisión de Economía en su segundo informe complementario.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 72 votos; por la negativa, 19 votos. Hubo 6 abstenciones y 1 inhabilitado.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo Sergio ; Álvarez Vera Jenny ; Andrade Lara Osvaldo ; Arriagada Macaya Claudio ; Auth Stewart Pepe ; Berger Fett Bernardo ; Boric Font Gabriel ; Campos Jara Cristián ; Carmona Soto Lautaro ; Carvajal Ambiado Loreto ; Castro González Juan Luis ; Ceroni Fuentes Guillermo ; Chahin Valenzuela Fuad ; Chávez Velásquez Marcelo ; Cornejo González Aldo ; Espejo Yaksic Sergio ; Espinosa Monardes Marcos ; Espinoza Sandoval Fidel ; Farcas Guendelman Daniel ; Farías Ponce Ramón ; Flores García Iván ; Fuentes Castillo Iván ; Girardi Lavín Cristina ; González Torres Rodrigo ; Gutiérrez Pino Romilio ; Hernández Hernández Javier ; Hernando Pérez Marcela ; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge ; Jackson Drago Giorgio ; Jaramillo Becker Enrique ; Jiménez Fuentes Tucapel ; Lemus Aracena Luis ; León Ramírez Roberto ; Letelier Norambuena Felipe ; Melo Contreras Daniel ; Meza Moncada Fernando ; Monsalve Benavides Manuel ; Morano Cornejo Juan Enrique ; Nogueira Fernández Claudia ; Norambuena Farías Iván ; Núñez Arancibia Daniel ; Núñez Lozano Marco Antonio ; Núñez Urrutia Paulina ; Ojeda Uribe Sergio ; Ortiz Novoa José Miguel ; Pérez Arriagada José ; Pérez Lahsen Leopoldo ; Pilowsky Greene Jaime ; Poblete Zapata Roberto ; Provoste Campillay Yasna ; Rincón González Ricardo ; Rivas Sánchez Gaspar ; Robles Pantoja Alberto ; Rocafull López Luis ; Sabag Villalobos Jorge ; Saffirio Espinoza René ; Saldívar Auger Raúl ; Sandoval Plaza David ; Santana Tirachini Alejandro ; Schilling Rodríguez Marcelo ; Sepúlveda Orbenes Alejandra ; Soto Ferrada Leonardo ; Tarud Daccarett Jorge ; Teillier Del Valle Guillermo ; Torres Jeldes Víctor ; Tuma Zedan Joaquín ; Urizar Muñoz Christian ; Vallejo Dowling Camila ; Vallespín López Patricio ; Venegas Cárdenas Mario ; Verdugo Soto Germán ; Walker Prieto Matías .

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

## Discusión en Sala

Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo ; Barros Montero Ramón ; Becker Alvear Germán ; Bellolio Avaria Jaime ; De Mussy Hiriart Felipe ; Gahona Salazar Sergio ; Hasbún Selume Gustavo ; Hoffmann Opazo María José ; Kast Rist José Antonio ; Kast Sommerhoff Felipe ; Kort Garriga Issa ; Lavín León Joaquín ; Macaya Danús Javier ; Molina Oliva Andrea ; Silva Méndez Ernesto ; Squella Ovalle Arturo ; Trisotti Martínez Renzo ; Urrutia Soto Osvaldo ; Ward Edwards Felipe .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Edwards Silva José Manuel ; Morales Muñoz Celso ; Paulsen Kehr Diego ; Rathgeb Schifferli Jorge ; Turres Figueroa Marisol ; Urrutia Bonilla Ignacio .

-Se inhabilitó el diputado señor Melero Abaroa Patricio .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar en particular el artículo 15 ter incorporado por el artículo único del proyecto propuesto por la Comisión de Economía en su segundo informe complementario.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 101 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones. Hubo 1 inhabilitado.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo Sergio ; Álvarez Vera Jenny ; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo ; Andrade Lara Osvaldo ; Arriagada Macaya Claudio ; Auth Stewart Pepe ; Barros Montero Ramón ; Becker Alvear Germán ; Bellolio Avaria Jaime ; Berger Fett Bernardo ; Boric Font Gabriel ; Browne Urrejola Pedro ; Campos Jara Cristián ; Carmona Soto Lautaro ; Carvajal Ambiado Loreto ; Castro González Juan Luis ; Ceroni Fuentes Guillermo ; Chahin Valenzuela Fuad ; Chávez Velásquez Marcelo ; Cornejo González Aldo ; De Mussy Hiriart Felipe ; Edwards Silva José Manuel ; Espejo Yaksic Sergio ; Espinosa Monardes Marcos ; Espinoza Sandoval Fidel ; Farcas Guendelman Daniel ; Farías Ponce Ramón ; Flores García Iván ; Fuentes Castillo Iván ; Gahona Salazar Sergio ; Girardi Lavín Cristina ; González Torres Rodrigo ; Gutiérrez Pino Romilio ; Hasbún Selume Gustavo ; Hernández Hernández Javier ; Hernando Pérez Marcela ; Hoffmann Opazo María José ; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge ; Jackson Drago Giorgio ; Jaramillo Becker Enrique ; Jiménez Fuentes Tucapel ; Kast Rist José Antonio ; Kast Sommerhoff Felipe ; Kort Garriga Issa ; Lavín León Joaquín ; Lemus Aracena Luis ; León Ramírez Roberto ; Letelier Norambuena Felipe ; Macaya Danús Javier ; Melo Contreras Daniel ; Meza Moncada Fernando ; Molina Oliva Andrea ; Monckeberg Bruner Cristián ; Monsalve Benavides Manuel ; Morales Muñoz Celso ; Morano Cornejo Juan Enrique ; Nogueira Fernández Claudia ; Norambuena Farías Iván ; Núñez Arancibia Daniel ; Núñez Lozano Marco Antonio ; Núñez Urrutia Paulina ; Ojeda Uribe Sergio ; Ortiz Novoa José Miguel ; Paulsen Kehr Diego ; Pérez Arriagada José ; Pérez Lahsen Leopoldo ; Pilowsky Greene Jaime ; Poblete Zapata Roberto ; Provoste Campillay Yasna ; Rathgeb Schifferli Jorge ; Rincón González Ricardo ; Rivas Sánchez Gaspar ; Robles Pantoja Alberto ; Rocafull López Luis ; Rubilar Barahona Karla ; Sabag Villalobos Jorge ; Sabat Fernández Marcela ; Saffirio Espinoza René ; Sandoval Plaza David ; Santana Tirachini Alejandro ; Schilling Rodríguez Marcelo ; Sepúlveda Orbenes Alejandra ; Silber Romo Gabriel ; Silva Méndez Ernesto ; Soto Ferrada Leonardo ; Squella Ovalle Arturo ; Tarud Daccarett Jorge ; Teillier Del Valle Guillermo ; Torres Jeldes Víctor ; Trisotti Martínez Renzo ; Tuma Zedan Joaquín ; Turres Figueroa Marisol ; Urizar Muñoz Christian ; Urrutia Bonilla Ignacio ; Urrutia Soto Osvaldo ; Vallejo Dowling Camila ; Vallespín López Patricio ; Venegas Cárdenas Mario ; Verdugo Soto Germán ; Walker Prieto Matías ; Ward Edwards Felipe .

-Se inhabilitó el diputado señor Melero Abaroa Patricio .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar en particular el artículo 15 quáter incorporado por el artículo único del proyecto propuesto por la Comisión de Economía en su segundo informe complementario.



## Discusión en Sala

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 102 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones. Hubo 1 inhabilitado.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo Sergio ; Álvarez Vera Jenny ; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo ; Andrade Lara Osvaldo ; Arriagada Macaya Claudio ; Auth Stewart Pepe ; Barros Montero Ramón ; Becker Alvear Germán ; Bellolio Avaria Jaime ; Berger Fett Bernardo ; Boric Font Gabriel ; Browne Urrejola Pedro ; Campos Jara Cristián ; Carmona Soto Lautaro ; Carvajal Ambiado Loreto ; Castro González Juan Luis ; Ceroni Fuentes Guillermo ; Chahin Valenzuela Fuad ; Chávez Velásquez Marcelo ; Cornejo González Aldo ; De Mussy Hiriart Felipe ; Edwards Silva José Manuel ; Espejo Yaksic Sergio ; Espinosa Monardes Marcos ; Espinoza Sandoval Fidel ; Farcas Guendelman Daniel ; Farías Ponce Ramón ; Flores García Iván ; Fuentes Castillo Iván ; Gahona Salazar Sergio ; Girardi Lavín Cristina ; Gutiérrez Pino Romilio ; Hasbún Selume Gustavo ; Hernández Hernández Javier ; Hernando Pérez Marcela ; Hoffmann Opazo María José ; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge ; Jackson Drago Giorgio ; Jaramillo Becker Enrique ; Jiménez Fuentes Tucapel ; Kast Rist José Antonio ; Kast Sommerhoff Felipe ; Kort Garriga Issa ; Lavín León Joaquín ; Lemus Aracena Luis ; León Ramírez Roberto ; Letelier Norambuena Felipe ; Macaya Danús Javier ; Melo Contreras Daniel ; Meza Moncada Fernando ; Molina Oliva Andrea ; Monckeberg Bruner Cristián ; Monckeberg Díaz Nicolás ; Monsalve Benavides Manuel ; Morales Muñoz Celso ; Morano Cornejo Juan Enrique ; Nogueira Fernández Claudia ; Norambuena Farías Iván ; Núñez Arancibia Daniel ; Núñez Lozano Marco Antonio ; Núñez Urrutia Paulina ; Ojeda Uribe Sergio ; Ortiz Novoa José Miguel ; Paulsen Kehr Diego ; Pérez Arriagada José ; Pérez Lahsen Leopoldo ; Pilowsky Greene Jaime ; Poblete Zapata Roberto ; Provoste Campillay Yasna ; Rathgeb Schifferli Jorge ; Rincón González Ricardo ; Rivas Sánchez Gaspar ; Robles Pantoja Alberto ; Rocafull López Luis ; Rubilar Barahona Karla ; Sabag Villalobos Jorge ; Sabat Fernández Marcela ; Saffirio Espinoza René ; Saldívar Auger Raúl ; Sandoval Plaza David ; Santana Tirachini Alejandro ; Schilling Rodríguez Marcelo ; Sepúlveda Orbenes Alejandra ; Silber Romo Gabriel ; Silva Méndez Ernesto ; Soto Ferrada Leonardo ; Squella Ovalle Arturo ; Tarud Daccarett Jorge ; Teillier Del Valle Guillermo ; Torres Jeldes Víctor ; Trisotti Martínez Renzo ; Tuma Zedan Joaquín ; Turres Figueroa Marisol ; Urizar Muñoz Christian ; Urrutia Bonilla Ignacio ; Urrutia Soto Osvaldo ; Vallejo Dowling Camila ; Vallespín López Patricio ; Venegas Cárdenas Mario ; Verdugo Soto Germán ; Walker Prieto Matías ; Ward Edwards Felipe .

-Se inhabilitó el diputado señor Melero Abaroa Patricio .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar en particular el artículo 15 quinquies, que incorpora el artículo único del proyecto propuesto por la Comisión de Economía en su segundo informe complementario.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 100 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones. Hubo 1 inhabilitado.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo Sergio ; Álvarez Vera Jenny ; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo ; Andrade Lara Osvaldo ; Arriagada Macaya Claudio ; Auth Stewart Pepe ; Barros Montero Ramón ; Becker Alvear Germán ; Bellolio Avaria Jaime ; Berger Fett Bernardo ; Boric Font Gabriel ; Browne Urrejola Pedro ; Campos Jara Cristián ; Carmona Soto Lautaro ; Carvajal Ambiado Loreto ; Castro González Juan Luis ; Ceroni Fuentes Guillermo ; Chahin Valenzuela Fuad ; Chávez Velásquez Marcelo ; Cornejo González Aldo ; De Mussy Hiriart Felipe ; Edwards Silva José Manuel ; Espejo Yaksic Sergio ; Espinosa Monardes Marcos ; Espinoza Sandoval Fidel ; Farcas Guendelman Daniel ; Farías Ponce

## Discusión en Sala

Ramón ; Flores García Iván ; Fuentes Castillo Iván ; Gahona Salazar Sergio ; Girardi Lavín Cristina ; González Torres Rodrigo ; Gutiérrez Pino Romilio ; Hasbún Selume Gustavo ; Hernández Hernández Javier ; Hernando Pérez Marcela ; Hoffmann Opazo María José ; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge ; Jackson Drago Giorgio ; Jaramillo Becker Enrique ; Jiménez Fuentes Tucapel ; Kast Rist José Antonio ; Kast Sommerhoff Felipe ; Kort Garriga Issa ; Lavín León Joaquín ; Lemus Aracena Luis ; León Ramírez Roberto ; Letelier Norambuena Felipe ; Macaya Danús Javier ; Melo Contreras Daniel ; Meza Moncada Fernando ; Molina Oliva Andrea ; Monsalve Benavides Manuel ; Morales Muñoz Celso ; Morano Cornejo Juan Enrique ; Nogueira Fernández Claudia ; Norambuena Farías Iván ; Núñez Arancibia Daniel ; Núñez Lozano Marco Antonio ; Núñez Urrutia Paulina ; Ojeda Uribe Sergio ; Ortiz Novoa José Miguel ; Paulsen Kehr Diego ; Pérez Arriagada José ; Pérez Lahsen Leopoldo ; Pilowsky Greene Jaime ; Poblete Zapata Roberto ; Provoste Campillay Yasna ; Rathgeb Schifferli Jorge ; Rincón González Ricardo ; Rivas Sánchez Gaspar ; Robles Pantoja Alberto ; Rocafull López Luis ; Rubilar Barahona Karla ; Sabag Villalobos Jorge ; Sabat Fernández Marcela ; Saffirio Espinoza René ; Saldívar Auger Raúl ; Sandoval Plaza David ; Schilling Rodríguez Marcelo ; Sepúlveda Orbenes Alejandra ; Silber Romo Gabriel ; Silva Méndez Ernesto ; Soto Ferrada Leonardo ; Squella Ovalle Arturo ; Tarud Daccarett Jorge ; Teillier Del Valle Guillermo ; Torres Jeldes Víctor ; Trisotti Martínez Renzo ; Tuma Zedan Joaquín ; Turres Figueroa Marisol ; Urizar Muñoz Christian ; Urrutia Bonilla Ignacio ; Urrutia Soto Osvaldo ; Vallejo Dowling Camila ; Vallespín López Patricio ; Venegas Cárdenas Mario ; Verdugo Soto Germán ; Walker Prieto Matías ; Ward Edwards Felipe .

-Se abstuvo el diputado señor Melero Abaroa Patricio .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar en particular el artículo transitorio propuesto por la Comisión de Economía en su segundo informe complementario.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 64 votos; por la negativa, 30 votos. Hubo 8 abstenciones.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo ; Barros Montero Ramón ; Becker Alvear Germán ; Bellolio Avaria Jaime ; Berger Fett Bernardo ; Boric Font Gabriel ; Browne Urrejola Pedro ; Campos Jara Cristián ; Ceroni Fuentes Guillermo ; Chávez Velásquez Marcelo ; Cornejo González Aldo ; De Mussy Hiriart Felipe ; Edwards Silva José Manuel ; Espinosa Monardes Marcos ; Farías Ponce Ramón ; Fuentes Castillo Iván ; Gahona Salazar Sergio ; González Torres Rodrigo ; Gutiérrez Pino Romilio ; Hasbún Selume Gustavo ; Hernández Hernández Javier ; Hernando Pérez Marcela ; Hoffmann Opazo María José ; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge ; Jackson Drago Giorgio ; Jarpa Wevar Carlos Abel ; Kast Rist José Antonio ; Kast Sommerhoff Felipe ; Kort Garriga Issa ; Lavín León Joaquín ; León Ramírez Roberto ; Letelier Norambuena Felipe ; Macaya Danús Javier ; Molina Oliva Andrea ; Monckeberg Bruner Cristián ; Morales Muñoz Celso ; Morano Cornejo Juan Enrique ; Nogueira Fernández Claudia ; Norambuena Farías Iván ; Núñez Arancibia Daniel ; Núñez Lozano Marco Antonio ; Núñez Urrutia Paulina ; Ojeda Uribe Sergio ; Ortiz Novoa José Miguel ; Paulsen Kehr Diego ; Pérez Lahsen Leopoldo ; Rathgeb Schifferli Jorge ; Rivas Sánchez Gaspar ; Robles Pantoja Alberto ; Rubilar Barahona Karla ; Sabat Fernández Marcela ; Sandoval Plaza David ; Santana Tirachini Alejandro ; Silva Méndez Ernesto ; Squella Ovalle Arturo ; Tarud Daccarett Jorge ; Trisotti Martínez Renzo ; Tuma Zedan Joaquín ; Turres Figueroa Marisol ; Urrutia Bonilla Ignacio ; Urrutia Soto Osvaldo ; Vallespín López Patricio ; Verdugo Soto Germán .

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo Sergio ; Álvarez Vera Jenny ; Andrade Lara Osvaldo ; Arriagada Macaya Claudio ; Carmona Soto Lautaro ; Castro González Juan Luis ; Chahin Valenzuela Fuad ; Espejo Yaksic Sergio ; Espinoza Sandoval Fidel ; Farcas Guendelman Daniel ; Flores García Iván ; Jaramillo Becker Enrique ; Lemus Aracena Luis ; Melo Contreras Daniel ; Meza Moncada Fernando ; Monsalve Benavides Manuel ; Pérez Arriagada José ; Pilowsky Greene Jaime ; Poblete Zapata Roberto ; Rocafull López Luis ; Sabag Villalobos Jorge ; Saffirio Espinoza René ; Saldívar Auger Raúl ;

---

Discusión en Sala

Schilling Rodríguez Marcelo ; Sepúlveda Orbenes Alejandra ; Soto Ferrada Leonardo ; Teillier Del Valle Guillermo ; Torres Jeldes Víctor ; Venegas Cárdenas Mario ; Walker Prieto Matías .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Auth Stewart Pepe ; Girardi Lavín Cristina ; Jiménez Fuentes Tucapel ; Provoste Campillay Yasna ; Rincón González Ricardo ; Silber Romo Gabriel ; Urizar Muñoz Christian ; Vallejo Dowling Camila .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Despachado el proyecto.

## 1.8. Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley a Cámara Revisora. Fecha 07 de abril, 2015. Oficio en Sesión 8. Legislatura 363.

VALPARAÍSO, 7 de abril de 2015

Oficio N° 11.804

A S.E. EL PRESIDENTE DEL H. SENADO

Con motivo de la moción, informe y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al proyecto de ley que modifica la ley N°19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, correspondiente al boletín N°9729-03, del siguiente tenor:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Incorpóranse, a continuación del artículo 15 de la ley N°19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B, 15 C y 15 D:

“Artículo 15 A.- En los establecimientos que, de acuerdo a la ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se seguirán los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos:

- a) La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.
- b) Una vez transcurrido este lapso y por las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación.
- c) Una vez transcurridas las dos horas y media de estadía, o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta según la letra anterior, sólo se podrá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin que pueda el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.
- d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa prefijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, sin que pueda obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N°1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia.

Artículo 15 C.- Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, en cuyas dependencias funcionen los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes.

Artículo 15 D.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, y no le estará permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su

Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora

celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”.

Dios guarde a V.E.

MARCO ANTONIO NÚÑEZ LOZANO

Presidente de la Cámara de Diputados

MIGUEL LANDEROS PERKI?

Secretario General de la Cámara de Diputados

## 2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

### 2.1. Informe de Comisiones Unidas

Senado. Fecha 26 de agosto, 2015. Informe de Comisiones Unidas en Sesión 49. Legislatura 363.

?INFORME DE LAS COMISIONES DE ECONOMÍA Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

BOLETÍN N° 9.729-03.

Honorable Senado:

Vuestras Comisiones de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de informar respecto del proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en moción de los Honorables Diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías.

La iniciativa ingresó a tramitación en el Senado con fecha 8 de abril de 2015, pasando a la Comisión de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.

- - - -

Cabe tener presente que con fecha 7 de julio de 2015 la Sala autorizó a las Comisiones unidas para discutir este proyecto en general y en particular durante el primer informe.

- - - -

A una o más sesiones en que las Comisiones unidas conocieron este asunto, asistieron, además de sus integrantes, el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes; la Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Paulina Saball; el Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga, y el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez Lobo.

Asimismo asistieron, especialmente invitadas por las Comisiones unidas las siguientes personas:

Del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: el Coordinador Legislativo del Ministro, señor Pablo Berazaluze; los Asesores, señores Adrián Fuentes, Pablo Valladares y Jorge Grunberg, y el Jefe de Prensa, señor Ignacio Rojas

Del Ministerio de Vivienda y Urbanismo: la Asesora Legislativa del Gabinete, señora Jeannette Tapia, y el Jefe de División de Desarrollo Urbano, señor Pablo Contrucci.

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Coordinador de Planificación y Desarrollo, señor Carlos Melo; la Asesora Legislativa, señora Paola Tapia, el Abogado de la División de Normas, señor Alfredo Steinmeyer; el Abogado, señor Mario Esquivel, y el Asesor, señor Vicente Pinto.

Del Ministerio de Obras Públicas: el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Zarko Luksic.

Del Ministerio de Medio Ambiente: el Subsecretario, señor Marcelo Mena; el Jefe de Gabinete, señor Damián Trivelli, y la abogada de la División Jurídica, señora Julia Failla.

Del Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC): el Director Nacional, señor Ernesto Muñoz y la Asesora, señora Magdalena Lazcano.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: el Analista, señor James Wilkins.

De la Cámara de Comercio de Santiago (CCS): el Presidente, señor Peter Hill, y el Secretario General, señor Cristián García Huidobro.

## Informe de Comisiones Unidas

De la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile (CNC): el Presidente, señor Ricardo Mewes; el Presidente de la Comisión Jurídica, señor Jorge Guerrero; el Abogado de la Comisión Jurídica, señor Luis Parada; los Abogados, señores José Miguel Sarroca y Cristián Acuña, y la Encargada de Comunicaciones, señora Camila Correa.

De la Cámara Chilena de Centros Comerciales: el Presidente, señor Manuel Melero, y el Asesor, señor Alejandro Arriagada

De la Asociación Chilena de Propietarios, Operadores, Concesionarios de Estacionamiento A.G., (en formación), APOCE A.G.: el Presidente, señor Fernando Allendes; el Director señor Alejandro Villouta, el Asesor Economista, señor Jorge Quiroz; el Abogado, señor Pablo Barrios; el Asociado de Quiroz y Asociados, señor Salvador Andino, y los señores Cristián Coronel, Carlos López, Joan Manuel Espejo y José Bernal.

De la Asociación de Operadores de Estacionamientos (en proceso de conformación): el Gerente General, señor Javier Martínez; el Gerente Comercial de Central Parking System, señor Rodrigo Infante; la Jefa de Asesoría Jurídica de Saba Infraestructuras, señora Elizabeth Collins; el Gerente General de Estacionamientos Centro, señor Hernán Prado; el Director de Relaciones Políticas y Legislativas de Extend y Asesor de la Asociación de Operadores de Estacionamientos, señor Felipe del Solar; los integrantes señores Miguel Martínez, Víctor Martínez, Cristián Coronel, Carlos López, Rodrigo Infante, Carlos Martín, Alejandro von Teuber (Director Ejecutivo de Akipark Estacionamientos) y Bruno Marín, y la encargada de comunicaciones, señora Paula Arancibia.

De la Sociedad Administradora de Estacionamientos Maxximiza S.A.: el Director Ejecutivo, señor Felipe Elgueta; el Gerente General, señor Javier Chaparro, y los Asociados del Estudio de Cariola Díez Pérez-Cotapos & Cía. Ltda., señores Juan Cristóbal Gumucio y Pedro Luch.

De SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.: el Gerente General, señor Alfonso Lacámara, y el Gerente Comercial, señor Antonio Smith.

De la Asociación Gremial de Supermercados de Chile: la Presidenta, señora Susana Carey; el Asesor de Comunicaciones y Relaciones Públicas, Director Zandea Comunicaciones, señor Juan Pablo Moreno, y el Asesor Legal, señor Alejandro Arriagada.

De la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS): el Presidente, señor Hernán Calderón, y el abogado señor Mario Bravo.

De la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile (ODECU): el Presidente, señor Stefan Larenas.

De Clínicas de Chile A.G.: el Presidente, señor Alfredo Schönherr; el Vicepresidente, señor Manuel Serra; la Gerenta General, señora Ana María Albornoz; el Asesor, Juan José Lagorio, y el abogado, Juan Pablo Pómez.

De la Confederación Coordinadora de Sindicatos del Comercio: el Presidente, señor Manuel Díaz, el Secretario General, señor Sergio Cisternas; el Tesorero, señor Roberto Pacheco; los Asesores, señores Aníbal Cano y Carlos Cano, y los Dirigentes Sindicalistas, señores Sergio Cisterna y Humberto Meza.

De la Cámara de Comercio e Industria de Patronato-Recoleta A.G.: el Presidente, señor Carlos Abusleme; el Alcalde de Recoleta, señor Daniel Jadue; el Secretario, señor William Banduc, y el Asesor Jurídico, señor Patricio Piddo.

Del Terminal Agro Hospicio S.A.: el Presidente del Directorio, señor Esteban Caipa y el Gerente General, señor Ángel Gómez; del Centro Comercial El Progreso Iquique S.A.: la Gerente General, señora Sara Rojas, y el Director, señor Dino García; del Terminal Agropecuario Iquique S.A.: el Gerente General, señor Simón Henríquez; el Presidente del Directorio, señor Juan Zapata; el Jefe Administrativo, señor Mario Lazo; el Presidente AG de Centros Comerciales Juan Lafferte; el Gerente General, Inmobiliaria e Inversiones Evans, señor José Fuentes, y el Vicepresidente Asociación Gremial del Terminal Agropecuario de Arica, señor Juan Carlos Lovera.

De Ciudad Viva: el Representante, señor Rodrigo Quijada.

De la Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM): el Presidente, señor Christian Vittori, y el abogado, señor Malik Mograb.

Los expertos, señores Louis de Grange, Pablo Allard y Raimundo Cruzat.

## Informe de Comisiones Unidas

De la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (SOCHITRAN): el Presidente, señor Alejandro Tudela, y los Socios señores Alejandro Tirachini, Gabriel Montero y Luis Ignacio Rizzi.

Los Abogados Constitucionalistas señores Jorge Correa y Francisco Zuñiga.

De Acción Ecológica: el Coordinador, señor Luis Mariano Rendón, y los integrantes señores Luis Monasterio y Víctor Parra.

También asistieron:

De la Secretaría General de la Presidencia: la Analista, señora María Paz Barriga, y los Asesores señora Tania Larraín, y señores Luis Batallé y Hermes Ortega.

De la Cámara Chilena de Centros Comerciales: la Periodista, señora Soledad Carlini.

Del Libertad y Desarrollo: el Abogado, señor Jorge Áviles,

De la Fundación Jaime Guzmán: el Asesor, señor Diego Vicuña.

De Estacionar: S.A.: el Gerente, señor William Dides.

Del Instituto Igualdad: los Asesores, señores Sebastián Divin y Sebastián Silva.

Del Anticipante Consultores: el Director, señor Felipe Salaberry.

Del Consejo del Futuro: el señor, Juan Walker.

De Imaginación Consultores: la abogada, señora Marcela Alt, y la periodista, señora Javiera Pávez.

Del Diario El Pulso: los señores Pierre Dertori, Cristian Torres y la señora Pierona Bertoni.

Del Diario La Tercera: el Periodista, señor Nicolás Durante.

Del Diario Financiero: la señora, María Marañón.

De la Radio ADN: el Periodista, señor Patricio Caggiola.

De MEGA: la Periodista, señorita Nathalie Gómez.

Los Asesores, señoras María Angélica Villadangos (Honorable Senador señor Manuel José Ossandón) y Constanza González (Honorable Senador señor Jorge Pizarro), y señores Eduardo Barros (Honorable Senador señor Eugenio Tuma); Francisco Rubio (Honorable Senadora Lily Pérez); José Huerta, Alberto Jara, Arturo Du Monceau, Juan Cáceres (Honorable Senador señor Manuel José Ossandón); Fabián Luengo (Honorable Senador señor Alejandro Navarro), y Hugo Ilabaca (Honorable Senador señor Matta).

La Jefe de Gabinete del Honorable Senador señor Pizarro, señora Karen Herrera, y el Jefe de Gabinete del Honorable Senador señor Guido Girardi, señor Nicolás Fernández.

Del Comité PPD, el Asesor, señor Miguel Fernández.

Del Comité UDI, el abogado coordinador, señor Giovanni Calderón.

El Tesista, señor José Miguel Alcalde.

El abogado, señor Francisco Almonacid.

De la Universidad Adolfo Ibañez, la estudiante de Magister en Comunicación, señorita Paloma Gamía Pertuiset.

La estudiante de Periodismo, señorita Constanza Díaz.

-----



## Informe de Comisiones Unidas

## OBJETIVOS DEL PROYECTO

Regular el cobro por el servicio de estacionamientos, en determinados casos.

En primer lugar, aquellos establecimientos que de acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcción y su ordenanza, están obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos, como centros comerciales, supermercados y otros similares.

Luego se refiere a prestadores institucionales de salud, distinguiendo entre servicios de urgencia, y otro tipo de prestaciones. Finalmente, aborda el cobro de servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública.

## NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

No tiene.

----

## ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

## A. ANTECEDENTES JURÍDICOS

- 1.- Constitución Política de la República, particularmente su artículo 19 N° 21.
- 2.- Ley N° 19.496, sobre protección de los derechos del consumidor.
- 3.- Ley General de Urbanismo y Construcción.
- 4.- Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (artículo 2.4.1.).
- 5.- Decreto con fuerza de ley N°, del 2006, del Ministerio de Salud, fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto ley n° 2.763, de 1979 y de las leyes N° 18.933 y N° 18.469.
- 6.- Ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

----

## B. ANTECEDENTES DE HECHO

La moción que dio inicio al proyecto de ley.

En sus "Consideraciones Preliminares", indica que en mayo del año 2012, el Servicio Nacional del Consumidor, en uso de sus atribuciones, ordenó que no se realizaran cobros por el uso de estacionamientos y baños en los centros comerciales. Tratándose de los estacionamientos, esto se fundamenta en:

- La Ley General de Urbanismo y Construcción señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad. Es el espíritu de esta ley que los centros comerciales cuenten con estacionamientos para evitar las externalidades negativas que se producirían si no contaran con estos espacios, colapsando las calles colindantes.

- Varios fallos de tribunales que sostienen que los estacionamientos son parte del servicio principal de la empresa, y que actúan como un factor de atracción para los clientes, lo que les asegura un acceso fluido y cómodo a los locales comerciales.

- Existen dictámenes de la Contraloría General de la República de los que se puede deducir que estos establecimientos sólo podrían cobrar a quienes no son sus clientes, confirmando con ello que los centros comerciales y sus estacionamientos no son elementos separados, sino que integran un solo servicio.

## Informe de Comisiones Unidas

- Las empresas tienen la obligación de tomar todas las medidas para que el vehículo no sufra daños o robos, y eso no puede ser un argumento para el cobro. El consumidor tiene derecho a un consumo seguro, se trate de estacionamientos gratuitos o pagados. La moción afirma que es ilegal el letrero o mensaje que se puede observar en algunos estacionamientos, eximiéndose de responsabilidad por los daños en ellos, o aquel que indica que dejar el vehículo estacionado no constituye contrato de depósito del mismo ni de los objetos existentes en él.

Los autores de la moción continúan señalando que en junio de 2012, el Servicio Nacional del Consumidor anunció que la mesa técnica, conformada además por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y la Cámara Chilena de Centros Comerciales, llegó a un acuerdo en torno al cobro por el uso de los baños y estacionamientos. En relación a los estacionamientos, el convenio sostenía que existirá media hora de gratuidad, tras la cual cada recinto establecerá si el cobro posterior se realizará por periodo vencido o no. También se señala que los recintos comerciales deberán responder por los robos o daños que sufran los vehículos, por lo que corresponde retirar los letreros donde advierten que no se hacen responsables por estas acciones.

Agrega la moción que el Director del SERNAC realizó un llamado a los otros rubros, especialmente a las clínicas y supermercados, para que se sumaran a este acuerdo.

No obstante, al día de hoy aún existen centros comerciales que cobran por estacionamiento desde el primer minuto en que los automóviles ingresan en ellos, y también existen advertencias de que no se responde por los daños que sufran los vehículos al interior del estacionamiento.

Por último, la moción señala que también se considera necesario regular el cobro del servicio de parquímetros, de modo que se cobre el tiempo exacto de permanencia en ellos y no en fracciones de tiempo que muchas veces no son utilizados por los consumidores.

## DISCUSIÓN EN GENERAL

Las Comisiones de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, realizaron una serie de audiencias, escuchando la opinión de distintos actores en relación al proyecto de la referencia.

-----

En sesión de 4 de mayo de 2015, las Comisiones unidas recibieron a las siguientes autoridades: la Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Paulina Saball; el Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes; el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez Lobo, y el Subsecretario del Medio Ambiente, señor Marcelo Mena.

Previamente escuchó al Analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor James Wilkins, quien expuso sobre su informe, solicitado por la Comisión a la BCN, denominado "Cobro de estacionamientos. Legislación comparada".

El señor Wilkins hizo presente que, de las legislaciones revisadas, solo tres disponen de normas especiales destinadas a regular de manera particular los mecanismos de cobro por los servicios de estacionamiento, sea que este constituya un servicio principal o sea un servicio accesorio a otro. Todos los casos que regulan especialmente la materia, son producto de impulsos regulatorios relativamente recientes, de ello da cuenta el caso de Panamá, que aprobó hace unos meses una ley destinada a regular el cobro de estacionamientos asociados a centros comerciales y otros servicios, y que posteriormente fuera vetada por el Presidente de ese país.

Continuó señalando que, salvo el caso de Argentina, el principal elemento común de estas legislaciones, está constituido por la obligación de fijar la tarifa o precio por minuto de estacionamiento, sin posibilidad de redondear a unidades de tiempo no efectivamente utilizadas.

Ahora, respecto de aquellas legislaciones donde no se ha dispuesto de reglas especiales para normar el servicio, rige la ley del contrato, existiendo, por ende, libertad para la fijación tanto de tarifas como de mecanismos de cobro. No obstante ello, en Alemania y Reino Unido existe la posibilidad de reclamar por abusos en estos servicios, derivados, principalmente, por el cobro de multas excesivas.

En lo que se refiere al régimen de cobro de servicios de estacionamientos ubicados en la vía pública, las reglas de fijación de tarifas y mecanismos de cobro quedan entregadas, principalmente, a las localidades que administran los espacios públicos donde se ubican los estacionamientos. Señaló que del análisis de estas legislaciones se

## Informe de Comisiones Unidas

evidencia una gran variedad de sistemas de cobro y un régimen de tarifas diferenciado, basado en horarios, sectores, según estén más o menos saturados, la relación del sujeto con el espacio, por ejemplo si es residente o visitante, e incluso las actividades esporádicas que se realicen en una zona determinada.

El señor Wilkins explicó que el análisis se ha dividido en dos temas: por una parte se revisa el régimen o parámetros de cobros por servicios de estacionamientos privados, sea que constituyan o no un servicio principal o accesorio; y por otra, las reglas de cobro por uso de estacionamientos ubicados en la vía pública.

La revisión del primer marco temático se efectúa diferenciando entre aquellas legislaciones con normas especialmente destinadas a regular esta clase de servicio, principalmente en lo referido a su tarifa y mecanismos de cobro; y aquéllas que no disponiendo de cuerpos normativos especiales, se rigen por el Derecho Común. En cuanto a la elección de los países, se efectuó en consideración al acceso a la información legislativa sobre la materia objeto del presente informe.

Los aspectos mencionados fueron desarrollados posteriormente en detalle y con profundidad.

El informe completo de la BCN forma parte del presente informe de la Comisión y se encuentra disponible en la página web del Senado <http://www.senado.cl/>, enlace "Trámite de Proyectos", así como también en la Secretaría de la Comisión.

**MINISTRA DE VIVIENDA Y URBANISMO, SEÑORA PAULINA SABALL**

La Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Paulina Saball, dio a conocer la posición del Ministerio que encabeza en relación al proyecto de ley de la referencia.

Comenzó señalando que, asumiendo que este proyecto de ley busca regular el cobro de los servicios de parquímetro y estacionamiento en los centros comerciales y las clínicas, y en lo que compete al Ministerio que encabeza, debe mencionar que este es un tema al que la Ley General de Urbanismo y Construcción hace referencia en un doble sentido. Por una parte, la ley señala que esta materia está dentro de la competencia de los instrumentos de planificación territorial, es decir, los planes reguladores comunales, y en segundo lugar, también es una competencia de las normas urbanísticas que deben considerar los Directores de Obras al momento de otorgar un permiso municipal para el desarrollo de un determinado proyecto.

En la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción hay referencias más específicas relativas al tema de los estacionamientos, donde se contemplan las exigencias al respecto. De acuerdo a esas disposiciones, en cada instrumento de planificación territorial, es decir, en cada plan regulador, debe estar establecido el uso permitido de una determinada edificación, incorporando, entre otras variables, el número suficiente de estacionamientos para cumplir con el propósito que ese uso va a tener. En segundo lugar, señala claramente que el no cumplimiento de esa condición significa que esa actividad no puede realizarse en el lugar donde está planificado. Finalmente, cada Plan Regulador hace referencia explícita a la cantidad de estacionamientos mínimos exigidos para esa actividad, pero no dice nada respecto del excedente de estacionamientos que tenga esa edificación. Por lo tanto sobre ese excedente de estacionamientos, más allá de las exigencias establecidas en el Plan Regulador, no establece condiciones.

Por otro lado, el Plan Regulador establece claramente que todo edificio debe contar con una cantidad mínima de estacionamientos de acuerdo a lo establecido en la citada Ordenanza, y, por lo tanto, los trata, los entiende y los asume como una actividad complementaria a la actividad que se va a realizar en ese edificio, señalando que los estacionamientos deben estar emplazados fundamentalmente en el lugar donde se va a realizar la actividad, o en sectores cercanos.

La Ley de Copropiedad Inmobiliaria también contempla normas respecto del tema de los estacionamientos. Establece la cantidad mínima de estacionamientos que debe contemplar el condominio de acuerdo a lo que establece el Plan Regulador y prescribe que dicha cuota solo puede hacerse en favor de las personas que adquieran o hayan adquirido un bien en ese condominio. Es decir, no puede constituirse propiedad sobre los estacionamientos por personas ajenas a la copropiedad.

Finalmente, la otra norma que rige en esta materia es una circular específica de la División de Desarrollo Urbano, que detalla cómo los estacionamientos son entendidos como "uso de suelo equipamiento", y por lo tanto corresponden a esa clase de servicios.

## Informe de Comisiones Unidas

La Ministra continuó su exposición aludiendo a algunos aspectos que el Ministerio que encabeza quiere remarcar, respecto a la relación entre los estacionamientos, los servicios comerciales, y la normativa ya señalada.

En primer lugar, los estacionamientos son atributos, o condiciones, establecidas en la norma de planificación, y por lo tanto son parte de las exigencias que el desarrollador inmobiliario debe cumplir.

En segundo lugar, toda edificación y todo servicio debe hacerse cargo de los impactos que esa actividad provoca al interior de la trama urbana y al interior de la movilidad, y que los estacionamientos no son suficiente como medida de mitigación para hacerse cargo de los efectos que provocan los malls y centros comerciales sobre la vialidad y sobre la circulación de la ciudad.

Tales impactos se intentan abordar en otra iniciativa de ley, actualmente en tramitación en el Senado, que es la Ley de Aportes al Espacio Público, que busca mitigar estos efectos y aportar al desarrollo de las ciudades. Desde ese punto de vista, los estacionamientos cumplen más bien el rol de una exigencia urbanística destinada a generar un servicio a quienes asisten a esos lugares, sin hacerse cargo del impacto vial que la circulación de esos vehículos genera: En este punto comparten la preocupación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, respecto a que junto con otorgar un servicio a quienes concurren a centros comerciales, debe pensarse en medidas que estimulen y favorezcan el servicio de transporte público, asociado a esta actividad.

Concluyó señalando que, en su entender, esta iniciativa está centrada fundamentalmente en la condición de los usuarios al interior de los malls y centros comerciales, en relación con un bien que está exigido por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, como un servicio a prestar dentro de ellos.

La Ministra de Vivienda y Urbanismo puso de relieve algunos aspectos de esta iniciativa que, en su parecer, debieran perfeccionarse. Una primera preocupación es la utilización en el Artículo 15 A de la expresión “otros similares”, que podría generar confusión respecto a su interpretación. En cuanto al artículo transitorio, que señala cuando entraría en vigencia esta norma, establece una salvaguarda respecto de los contratos anteriores, pero no especifica de qué manera se acreditan esos contratos anteriores, y ello podría generar problemas.

Por último, una preocupación del Ministerio de Vivienda, respecto de qué ocurrirá con los malls, centros comerciales, establecimientos de salud, entre otros, que al día de hoy no cobran por su estacionamiento: Surge la duda si una vez entrada en vigencia esta ley, tendrá que cobrar transcurrido el tiempo de gratuidad consagrado en la ley, o si se consagrará a también la posibilidad de la gratuidad total.

**MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SEÑOR ANDRÉS GÓMEZ LOBO**

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez Lobo, anunció que realizará algunos breves comentarios en relación al proyecto de la referencia.

En primer lugar, destacó que el proyecto de ley establece, para el período post gratuito, que se cobre por minutos, lo que le pareció una buena medida. Resulta justo para los usuarios que paguen por el tiempo efectivo que han utilizado de los servicios. Sin perjuicio de lo anterior, hay ciertas complicaciones de tipo logístico, por ejemplo, que al cobrar por minuto, una máquina tenga que dar un vuelto muy fino. La logística de cambiar las máquinas por aquellas que efectivamente puedan dar ese vuelto y el hecho que el usuario se va a llenar de monedas, entre otras. En razón de lo anterior, sugirió una alternativa que en su opinión es beneficiosa para los consumidores, cual es que se pueda cobrar por minuto o por tramo vencido, es decir, redondeando a la baja, por lo que si una persona permanece 45 minutos en un estacionamiento, sólo se le puede cobrar la media hora que efectivamente estuvo en ese estacionamiento, y no la fracción de 15 minutos: Esta propuesta es beneficiosa para los usuarios y supera los problemas logísticos que se podrían presentar.

Luego planteo dos temas de fondo que son relevantes para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que pueden ser abordados en otros proyectos de ley, como es el caso del proyecto de ley de aporte a los espacios públicos o el futuro proyecto pro movilidad urbana, que esperan a ingresar a tramitación este primer semestre de 2015.

En primer lugar, los eventuales impactos sobre zonas congestionadas, pues en zonas altamente congestionadas, una medida como esta podría empeorar la esa situación: En ese escenario, pareciera razonable establecer un procedimiento para declarar algunas zonas saturadas por congestión, en cuyo caso pueda excepcionarse estas zonas de la gratuidad en el cobro de estacionamientos, todo con el fin de evitar la congestión y mejorar lo relativo

## Informe de Comisiones Unidas

a la viabilidad y los problemas que se suscitan, tanto para el transporte privado como transporte público, en zonas altamente congestionadas.

Como segundo aspecto, señaló que este proyecto podría complementarse con medidas que favorezcan al transporte público, sea en esta ley o en alguna de las otras iniciativas ya mencionadas: Se trata de consagrar, por ejemplo: que los centros comerciales, los supermercados, los malls, y otros, deban tomar las medidas que favorezcan el uso del transporte público, y modos no motorizados de transporte, tales como bicicletas, para llegar a ellos; que existan accesos especiales para buses, taxis colectivos y taxis, puntos de regulación para el transporte público; integración física con otros medios, y espacio para paraderos y terminales. Relató que como Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya se están adoptando decisiones que van en esa línea, y en todos los estudios de impacto vial que tienen que hacer los proyectos inmobiliarios importantes, se les exigen medidas que favorezcan al transporte público. En su opinión los centros comerciales, los supermercados, las clínicas, los hospitales, y todos los centros atractores de viaje, deberían tener exigencias para favorecer el traslado hacia esos centros en transporte mayor y transporte menor.

**SUBSECRETARIO DE MEDIO AMBIENTE, SEÑOR MARCELO MENA**

El Subsecretario del Medio Ambiente, señor Marcelo Mena, expuso la visión del Ministerio del Medio Ambiente con respecto al proyecto en estudio.

Comenzó señalando que hoy en día lo que está causando un gran problema a la economía es el cambio climático. El cambio climático tiene importantes efectos en las actividades productivas, ecosistemas y bienestar humano. El cambio climático se manifiesta en un aumento de la temperatura global promedio causando eventos meteorológicos extremos, tales como sequías, inundaciones, olas de calor, e incendios forestales, entre otros.

La Presidenta Michelle Bachelet señaló en forma clara en la Cumbre Climática de las Naciones Unidas, el año 2014, que el problema del cambio climático es un desafío intergeneracional bien potente que hay que comenzar a enfrentar, y puso de relieve que seremos juzgados en el futuro no sólo por el crecimiento económico y sus proyecciones sociales, sino por el modo como enfrentamos este desafío del cambio climático.

Hizo referencia a la Primera Encuesta Nacional del Medio Ambiente que se realizó en 5.000 hogares el año pasado. De sus resultados se puede destacar que el cambio climático es una de las preocupaciones más altas de los chilenos, con un 86% de las personas que está de acuerdo con la afirmación “el cambio climático tendrá consecuencias concretas en mi vida cotidiana”, y un 78% con que “el cambio climático es el principal desafío ambiental de esta generación”.

Afirmó que la forma como nos transportamos afecta el medio ambiente. Mostró una gráfica donde los distintos transportes van generando distintos tipos de emisiones de CO<sub>2</sub>, y resulta evidente que el auto que uno elija y el medio de transporte que elija tiene un impacto.

Informe de Comisiones Unidas



Presentó datos respecto a la proyección de kilómetros recorridos por pasajero (PKM), que se obtuvieron de un estudio que realizó el Ministerio de Medio Ambiente en el contexto del cambio climático. Se demuestra que si no hay medidas estructurales para desincentivar el uso del automóvil, pasaremos de un 60% de kilómetros recorridos en automóvil por pasajero al año 2020, hasta un 76% en el año 2050, utilizando la mejor información que se tiene disponible hoy día:

Tabla 4.21 Modelos de partición modal de la variable PKM (Esc. Medio), RM.

Año	Auto	Bicicleta	Bus	Taxi	Tren
2012	48,86%	7,42%	29,73%	6,33%	7,65%
2020	60,95%	5,58%	22,10%	5,85%	5,53%
2030	69,39%	4,67%	16,79%	5,25%	3,89%
2040	73,95%	4,26%	13,94%	4,87%	2,98%
2050	76,37%	4,04%	12,43%	4,66%	2,50%

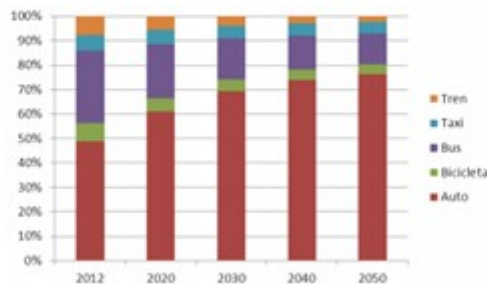


Figura 4.13 Partición modal de PKM (Esc. Medio), Región Metropolitana  
Fuente: Elaboración propia.

No hay una relación lineal con respecto al uso del automóvil e ingreso per cápita. En efecto, encontramos un modelo europeo eficiente en países más densamente poblados como Holanda y Japón, y un modelo norteamericano en el cual tienen un 100% de uso del automóvil. La pregunta es qué camino queremos seguir.

Presentó el siguiente gráfico:

## Informe de Comisiones Unidas

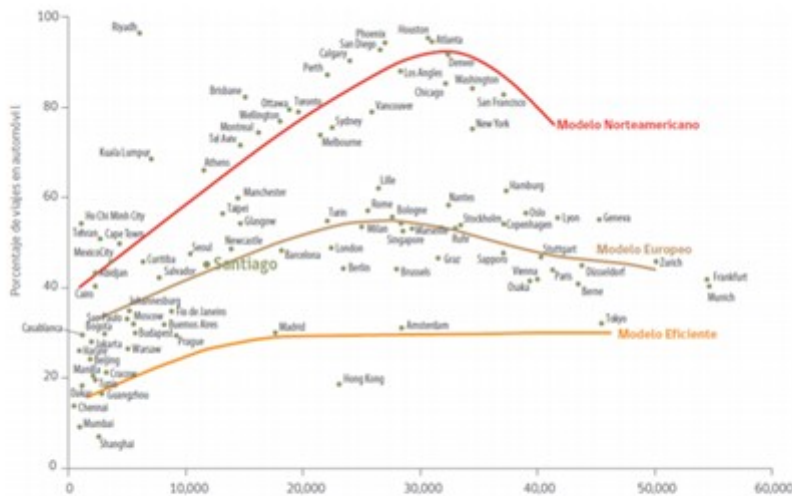


Figura 4.14 Partición modal de viajes en automóvil de distintas ciudades del mundo vs PIB per cápita.  
Fuente: Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, sobre la base de UNEP y SYSTRA.

Destacó que también es importante lograr un concepto de equidad en transporte. Mostró una fotografía: dos buses ocupan 2 vías, y cientos de autos las tres restantes; no es lo mismo el espacio público que ocupa un sistema de transporte público del que utiliza el transporte privado, pues el bus transporta a una gran cantidad de personas. Y con vías exclusivas, se persigue que el transporte público sea más eficiente.

El señor Subsecretario mencionó las acciones internas del Ministerio del Medio Ambiente para el cambio climático: estimación de la huella de carbono; convenio con Bike Santiago, y convenio para auto compartido (A-Dedo).

En cuanto a las acciones externas, señaló: Contribución Nacional al Cambio Climático; Impuestos Verdes; 14 Planes de descontaminación atmosférica en 4 años, y Alerta Sanitaria Ambiental para la Región Metropolitana.

La Contribución Nacional al Cambio Climático se va a presentar en mayo, en la Cumbre Climática de París. Presentarán un compromiso de reducción de gases efecto invernadero, que es fruto de tres años de estudios, y tiene que ser ratificado ante el Congreso Nacional. Este compromiso de reducir la emisión de gases de efecto invernadero con respecto al PIB, ha sido analizado y generará más empleos y crecimiento económico que la opción de no actuar frente al cambio climático.

Por otra parte, los impuestos verdes, aprobados por el Congreso Nacional, tienen por objeto reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes locales y están funcionando hoy día en plena vigencia y cumpliendo sus tiempos: Estos impuestos han sido capaces de desincentivar el uso de los vehículos más ineficientes y contaminantes que hay en este país, en los 4 meses que llevan de aplicación. La contaminación atmosférica es también una preocupación del Gobierno y es por eso que están en franco desarrollo de los 14 planes de descontaminación en estos próximos 4 años; junto con las medidas estructurales requeridas para poder reducir la emisiones y la contaminación.

Siguiendo con el cambio climático, pero en referencia al transporte, relató que se ha trabajado en cerca de 20 medidas de mitigación para enfrentar el cambio climático, que tienen que ser implementadas paso a paso.

Chile tiene un bajo ingreso per cápita, y en la medida que este vaya aumentando, el uso del automóvil va ser una predilección para algunas personas. Por lo tanto hay que hacer lo necesario para que la riqueza transformada en transporte no signifique una pobreza en transporte, que se tenga un transporte equitativo, por lo que es importante reducir esta emisión y tomar medidas en esa línea.

Explicó que los impuestos verdes tienen como objetivo gravar a un vehículo por el daño ambiental, local y global, que genera a lo largo de su vida. Los vehículos que más pagan son los vehículos diesel o gasolina de mayor consumo y emisiones; y los vehículos que menos pagan son fundamentalmente gasolina de buen rendimiento, y en menor medida diesel. El auto que más contamina localmente paga más impuesto. Las emisiones de NO<sub>x</sub> (óxidos de

## Informe de Comisiones Unidas

nitrógeno) forman material particulado, Ozono y NO<sub>2</sub>, todos agresivos contaminantes que causan enfermedades respiratorias.

El esfuerzo para descontaminar las ciudades de Chile es bastante grande. Dio a conocer los avances en planes de descontaminación atmosférica: hoy en día ésta en franco desarrollo una consulta pública de 6 planes de descontaminación, han publicado cerca de 2 y van a cumplir los 14 Planes en el período que corresponde:

Aprobación y publicación de Planes de Descontaminación Atmosférica

PDA MP10 Andacollo y área circundante publicado en Diario Oficial (26.12.2014)

PDA MP2,5 Temuco y Padre Las Casas aprobado por CMSCC (15.12.2014)

Elaboración de Anteproyectos

PDA MP10 y MP2,5 Osorno publicado en Diario Oficial (19.12.2014). Inicio Consulta Pública (22.12.2014 a 17.03.2015)

PDA MP10 Talca y Maule en etapa final

PDA MP10 y MP2,5 Chillán y Chillán Viejo en etapa final

PDA MP10 Coyhaique en etapa final

PDA MP10 y MP2,5 Valdivia en desarrollo (Inicio 30.07.2014)

PPA MP10 Huasco y zona circundante en desarrollo (Inicio 05.08.2014)

Declaración de Zonas Saturadas

Zona Saturada por MP2,5 de la RM publicada (15.11.2014). Participación Ciudadana temprana (10.2014 a 01.2015). PDA MP2,5 RM en desarrollo (Inicio 25.11.2014).

Zona Saturada por MP10 y MP2,5 Los Ángeles, pendiente informe SMA.

Zona Saturada por SO<sub>2</sub> y Latente por MP10 Ventanas en desarrollo.

Zona Saturada por MP10 y MP2,5 Gran Concepción en desarrollo.

Programa de Recambio de Calefactores

Se completó el programa en Curicó (436) y parcialmente en las siguientes ciudades: Temuco y Padre Las Casas (426), Coyhaique (249) y Los Ángeles (121).

Continuando con su exposición, señaló que en materia de contaminación de Santiago, han debido recurrir al Código Sanitario ante la inminente amenaza de la contaminación atmosférica para la salud de las personas, de modo de poder tomar esta restricción bipolar con una frecuencia mucho más alta de la que se acostumbra. Se contemplan diferentes medidas de alerta sanitaria, algunas permanentes y otras para alerta, preemergencia y emergencia ambiental.

Luego el señor Subsecretario se refirió al proyecto de ley. Dio a conocer algunas reflexiones con respecto a que es lo que realmente aumenta el impacto ambiental de un mall y cuáles son los efectos que podría tener una medida como la gratuidad de los estacionamientos.

Se podría pensar que la gratuidad de media hora es una medida neutra respecto al momento del uso del automóvil. No obstante hay que considerar, en relación al impacto ambiental de un mall, que dos tercios de las emisiones de un mall tienen que ver no con las luces ni con el aire acondicionado, sino que precisamente con el modo que la gente llega al mall. La localización de un mall y modos de transporte asociados son los que realmente definen sus emisiones, y la lejanía de transporte público es lo que verdaderamente determina el uso del auto, y no necesariamente la gratuidad de los estacionamientos.



## Informe de Comisiones Unidas

Los verdaderos problemas estructurales que incentivan el uso del automóvil no necesariamente son, por ejemplo, que sea gratuito, sino otros tales como: cuotas mínimas de estacionamientos en edificios nuevos; infraestructura sin acceso a transporte público y demanda inducida.

El Profesor Donald Shub, en "The high costs of minimum parking requirements", dice que hay un costo alto a la sociedad por que haya un estacionamiento gigantesco porque el modelo de desarrollo de Estados Unidos ha causado hoy en día que por cada auto haya 3 estacionamientos: Por ejemplo, Houston tiene cerca del 40% de superficie en estacionamiento.

Según la Revista Wired, la paradoja es que justamente un aumento en la oferta vial no necesariamente significa reducción del tiempo de traslado, sino que algunas veces puede significar un aumento. Es decir más, carreteras no significan necesariamente menores tiempos de traslado, ni tampoco mayor conveniencia para las personas.

El Subsecretario señor Mena realizó 3 comentarios específicos respecto de la iniciativa en estudio:

- 1.- Están de acuerdo con los 30 minutos gratis, considerando que no hay un estudio que demuestre que hay una inducción al uso del automóvil. El efecto ambiental es incierto, difícil de evaluar.
- 2.- Con respecto a las 2 horas pagadas, estimó que el monto de la compra que uno pueda demostrar tiene que tener relación con el servicio que se va a prestar.
- 3.- Finalmente, en relación al pago por minuto, tiene un efecto neutro con respecto a medio ambiente. Considera que es un principio de justicia pagar por servicio concreto y no fracciones de éste, por lo tanto estarían completamente de acuerdo.

Finalizó su exposición declarando que estos son los puntos a comentar, enfocados en los ámbitos de acción del Ministerio de Medio Ambiente, que tiene que ver fundamentalmente con emisiones atmosféricas.

**MINISTRO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO, SEÑOR LUIS FELIPE CÉSPEDES**

El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes, compartió lo señalado por las autoridades que lo antecedieron en el uso de la palabra.

Los principales aspectos de su exposición fueron los siguientes:

Hizo presente que el principal antecedente del proyecto en estudio es que en el año 2012, y fruto de la mesa de trabajo que estableció SERNAC con los Ministerios de Economía, Transportes y Telecomunicaciones, y de Vivienda y Urbanismo, y la Cámara Chilena de Centros Comerciales, se establecieron criterios respecto del cobro por el uso de los estacionamientos y baños en centros comerciales.

Esta mesa acordó estudiar la posibilidad de diferenciar el cobro por dicho servicio, con media hora de gratuidad, y la sujeción de los proveedores a altos estándares de responsabilidad por robos y daños a los vehículos. De igual forma, el acuerdo expresaba la disposición a estudiar este tema, pero no fijó obligaciones susceptibles de ser controladas, por lo que varias de las materias han seguido siendo objeto de debate en Tribunales.

La moción que dio origen al Boletín N° 9729-03, se basa en los siguientes antecedentes:

- a) En mayo del año 2012, el Servicio Nacional del Consumidor, en uso de sus atribuciones, estableció que no se debían realizar cobros por el uso de estacionamientos y baños en los centros comerciales.
- b) La Ley General de Urbanismo y Construcción señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad.
- c) Fallos de tribunales que sostienen que los estacionamientos son parte del servicio principal de la empresa; y que actúan como un factor de atracción para los clientes, lo que les asegura un acceso fluido y cómodo a los locales comerciales.

Tal como fue señalado por la Ministra de Vivienda y Urbanismo, tanto la ley como la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción dejan en manos del plano regulador local la fijación de los estacionamientos en locales

## Informe de Comisiones Unidas

comerciales, hospitales u otros servicios, debiendo tener en cuenta el impacto vial que puede tener la instalación del centro comercial o del edificio en el sector.

Formuló algunos comentarios al texto de la iniciativa:

En el inciso primero del artículo 15 A bis que se propone, se utiliza la expresión presten “servicios similares”, la que es una redacción demasiado amplia y ambigua, pudiendo prestarse para distintas y diversas interpretaciones a futuro. Manifestó, que como Ejecutivo, y en la línea de lo declarado por la Ministra de Vivienda y Urbanismo, sostiene que no están comprendidos en la iniciativa los estacionamientos de giro principal o único, por lo que sería conveniente precisar la expresión “servicios similares”.

Asimismo, este artículo 15 A requiere una revisión respecto de las externalidades que puede generar, y de garantizar que el estacionamiento siga siendo un servicio accesorio.

El Ministro expresó que, conforme a los antecedentes proporcionados por el SERNAC, se debería mantener un lapso de tiempo gratuito, teniendo en cuenta además que hay lugares y centros comerciales en los cuales no se hace cobro alguno del servicio de estacionamientos dentro de determinados tramos de tiempo. Debe considerarse también que, dentro de los acuerdos adoptados con la industria en esta materia, se había llegado a un consenso de dar gratuidad por un tiempo de media hora.

Respecto de las dos horas adicionales, se ha planteado que este tiempo adicional sea contra la exhibición de una boleta con un consumo mínimo fijado en UF o UTM. Este último punto es bastante sensible dado que determinar o establecer cuál es el monto que originará dicho tiempo extra de gratuidad implica en la práctica establecer requisitos o condiciones para el acceso a un servicio.

No hay que dejar de lado que el estacionamiento es, en estos casos, un servicio accesorio, por lo que habría que establecer cuál es, en márgenes de tiempo, una consideración razonable para un servicio que es accesorio. Hay que tener cuidado que la ley no provoque que la compra pase a ser el servicio accesorio. Si se pasa a considerar al estacionamiento en sí mismo y no como servicio accesorio, pasamos a una discusión sobre transporte público, y no ya sobre un servicio accesorio a la compra de un bien en un mall.

Afirmó que el principal efecto adverso que tiene el fijar un tiempo extendido de gratuidad es que es probable que los centros comerciales o establecimientos sujetos a la norma traspasen el costo de la misma a los locatarios y éstos se la terminen traspasando a los consumidores vía precio de los bienes y servicios.

Hay un espacio para la discusión de esta materia, declaró.

En cuanto al cobro fraccionado por minuto, es algo positivo, ya que actualmente una de las situaciones que más aquejan a los consumidores es el redondeo por tramo, se haya utilizado el tiempo o no. Existe la tecnología y la capacidad técnica de implementar esta medida, lo cual ya se hace en los casos de los parquímetros municipales.

Propuso como una alternativa a considerar, del modo que fue planteado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y como una manera de evitar complicaciones prácticas con las máquinas ya existentes, por ejemplo la capacidad de devolver vuelto en detalle o sencillo, establecer un cobro por minuto o por tramo cumplido. Esto último quiere decir que si un estacionamiento cobra por tramos de media hora, sólo pueda cobrar una vez que dicho tramo ha vencido. Por ejemplo, si se cobran \$500 por media hora y un cliente estuvo 45 minutos, solo le cobran \$500. Si estuvo 65 minutos entonces le cobran \$1.000. De esta forma se evita el redondeo por tramo al alza, y se facilita el tener máquinas con sencillo. Se trata de una opción en caso de que se establezca, por ejemplo, un período de transición, pues el tramo cumplido es lo que más se asemeja a una situación de justicia para el consumidor.

Desde el punto de vista de los consumidores, es del todo justo que se pague por aquel servicio que se ha efectivamente utilizado.

Un tema a explorar es si este cobro fraccionado o por tramo cumplido puede plantearse para empresas que presten servicios de estacionamiento, tanto en terrenos propios como vía concesión.

El proyecto debiera considerar normas transitorias, pues regula la actividad o el servicio de estacionamientos que pueden estar sujetos a una concesión, sea pública, privada o municipal, o a contratos entre privados, por lo que

## Informe de Comisiones Unidas

podrían generar situaciones, por ejemplo, indemnizatorias, lo que se aleja del espíritu de la iniciativa.

Con respecto a la pérdida del ticket, le pareció adecuada la propuesta del proyecto. Se ha planteado que ello podría generar una especie de incentivo a la pérdida del ticket, pero en su entender no es así, la circunstancia de tener que hacer la cola, esperar que se verifique la hora de ingreso, etc, es suficiente disuasivo para esta conducta. Además hoy existe la tecnología adecuada para poder determinar la hora exacta de ingreso de un vehículo.

Abordó luego lo relativo a los hospitales públicos. El decreto con fuerza de ley N° 1, del año 2005, del Ministerio de Salud, no contiene una definición de “prestador institucional”. Además, no va a ser necesariamente este “prestador” el que entrega el servicio de estacionamiento, puede que esté concesionado o que sea prestado por un tercero, por lo tanto la exigencia o referencia a ese decreto con fuerza de ley no es la más correcta. Debe precisarse en el artículo 15 B el concepto de prestador institucional.

Adicionalmente, si bien la intención del artículo propuesto en la moción es entendible ya que aplica a los servicios de salud privados, se debiera establecer de mejor forma el procedimiento de determinación de la calidad de paciente, sobretodo teniendo en cuenta que la norma es genérica y se aplica también a los hospitales, consultorios y centros de atención primaria de salud.

-----

Finalizadas las exposiciones, intervinieron los Honorables Senadores presentes.

El Honorable Senador señor Orpis llamó la atención respecto de lo señalado por la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo, en cuanto a que en general los instrumentos de planificación territorial no se hacen cargo de los impactos sobre la comunidad que puede generar el número de estacionamientos. Le parece un contrasentido, pues en su entender se exige un determinado número de estacionamientos precisamente por el impacto que tiene sobre la comunidad una determinada edificación: Se establece un determinado número en atención a que, por ejemplo, esos vehículos de otro modo tendrían que estacionarse en las calles, con los problemas que esta circunstancia trae consigo.

En relación al proyecto de ley en estudio, advirtió que ninguna de las exposiciones se hace cargo del texto despachado por la Cámara de Diputados. Puso de relieve que hay situaciones jurídicas distintas, por lo que hay que distinguir aquellos casos en que el estacionamiento es un servicio accesorio, de los que tienen como giro único los estacionamientos. Consultó a los Ministros presentes si estiman que ambas situaciones debieran tener un tratamiento distinto, en relación al tema de cobro de estacionamientos, y solicitó que en definitiva se pronuncien respecto de si este proyecto debiera aplicarse también a los estacionamientos de giro único. La expresión contenida en el Artículo 15 A, “otros similares” es muy amplia, y podría entenderse que alcanza a los estacionamientos de giro único, y no sólo a los casos en que es un servicio complementario.

El Honorable Senador señor Girardi consideró que, en este debate, se evidencia cada vez más la existencia de un déficit institucional profundo. No se pueden seguir definiendo instrumentos de política sin hacerse cargo de que las ciudades requieren de macro política. Estamos construyendo una “ciudad tonta”, el concepto de ciudad inteligente no tiene que ver con aplicar más tecnología, sino con hacer ciudades para la vida, territorios amables.

Puso de relieve que Santiago es una de las ciudades más contaminadas del planeta. En efecto, si aplicáramos estándares reales de medición, de 25 microgramos por metro cúbico, estaría 300 días del año sobre los límites de material contaminado que es dañino para la salud. Los habitantes de Santiago están expuestos a una situación dramática, y ese contaminante lo producen fundamentalmente los autos.

Hay que decidir cuál es la ciudad en que queremos vivir, y en la línea de lo afirmado por el Honorable Senador señor Orpis, consideró que los instrumentos de planificación territorial deben ser instrumentos para movilizar o vializar ciertas políticas.

En cuanto al cobro por estacionamientos, le pareció de sentido común que no puede existir cobro en todos los servicios públicos básicos, como son sistemas hospitalarios o de urgencia. Ese debe ser, en su opinión, un principio que deben adoptar estas Comisiones unidas.

En segundo término, consideró que la decisión que se adopte respecto del cobro de estacionamientos en otros

## Informe de Comisiones Unidas

casos, tiene que ver con si se quiere incentivar o desincentivar el uso del automóvil particular. Sostuvo que, por esta razón, es de la opinión de eliminar los estacionamientos en el hiper centro de Santiago, porque cobrar más es un desincentivo que genera inequidad.

Manifestó que todas las ciudades que apuntan a ser inteligentes desincentivan el uso de estacionamientos y con ello el transporte en vehículos particulares.

Consideró que debiera establecerse un tratamiento distinto para un estacionamiento que está en la periferia. Asimismo, deben incentivarse otros medios de transporte, por ejemplo, consagrando gratuidad total para las bicicletas, o en la línea de lo planteado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que sea obligatorio que existan paraderos en las zonas donde están los malls.

Asimismo, consideró que se deben establecer mecanismos de compensación. Las grandes obras, como las autopistas urbanas, deberían compensar en infraestructura urbana para las personas, por ejemplo construyendo grandes parques. Del mismo modo los estacionamientos, por el impacto que generan, deberían contemplar mecanismos de compensación.

Declaró que desde su punto de vista, el cobro de estacionamientos debe ser un instrumento que fortalezca el concepto de ciudad vital, y esté puesto al servicio de una lógica de ciudad; que en las zonas más saturadas se eliminen los estacionamientos, o existan cobros mayores, y en otras se podrá aplicar las medidas contenidas en este proyecto, pues en esos casos no estarían generando un uso inadecuado del automóvil particular.

Concluyó señalando que no se pueden seguir desarrollando instrumentos de política sin tener un marco de política de desarrollo urbano. Hizo presente que esa fue una de las razones por la que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones solicitó conocer de este proyecto, pues aspira a que sea un instrumento que fortalezca un concepto de ciudad habitable y amable.

El Honorable Senador señor Ossandón formuló varias observaciones.

En primer lugar, respecto de una política que desincentive el uso del automóvil, estimó que es indispensable previamente contar con un transporte público acorde.

Se refirió luego a lo sostenido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en relación al proyecto de ley de aportes a los espacios públicos. En su opinión, esa iniciativa no tiene ninguna relación con los estacionamientos, por lo que sería un error trasladar el tratamiento de los impactos de los estacionamientos a ese proyecto.

Llamó la atención respecto del modo como esta iniciativa podría repercutir en la construcción de estacionamientos. Recordó que la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción establece un número mínimo que es bastante bajo.

En relación a los estacionamientos de los hospitales públicos, recordó que en muchos casos son concesionados, donde la concesión constituye un negocio aparte, por lo que la aprobación de una norma como esta podría repercutir en esos contratos de concesión. En el caso de los estacionamientos no concesionados, se encuentran en muy malas condiciones.

Por otra parte, es de la opinión que el tema de los robos en los estacionamientos debe abordarse en esta iniciativa.

Estimó que el proyecto como está planteado, exige equipos muy sofisticados, por ejemplo, respecto al tema de las boletas, registrar la hora exacta en que ingresa cada auto, etcétera.

Coincidió con el Honorable Senador señor Girardi en cuanto a que la situación es completamente distinta tratándose del centro de las ciudades o de zonas periféricas.

Finalmente, pidió a los señores Ministros presentes un pronunciamiento claro respecto de si están o no de acuerdo con la gratuidad de media hora, y de dos horas adicionales con boleta, y con el cobro por minutos.

Concluyó que la gratuidad se presenta como una medida popular, pero puede generar que en diez años no existan estacionamientos pues nadie está dispuesto a invertir.

## Informe de Comisiones Unidas

La Honorable Senadora señora Pérez estimó difícil legislar sobre un proyecto de esta naturaleza, que no considere, de la mano con las medidas que propone, otras acciones complementarias, como líneas de transporte alternativo. Con las condiciones actuales del transporte público, en que una persona incluso corre riesgo de ser robado o “manoseado”, es muy difícil pedirle que prefiera ese medio frente al automóvil. Son aspectos que deben analizarse conjuntamente.

Manifestó que actualmente operar estacionamientos es una actividad económica, por lo que cabe analizar si la iniciativa en estudio, que cambia radicalmente las reglas del juego, constituye una limitación al derecho a la libertad económica, consagrado en nuestra Constitución Política de la República.

Finalmente, señaló que entiende y comparte la inspiración del proyecto, pero le parece que presenta una serie de vacíos.

La Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Paulina Saball, dio respuesta a las consultas de los Honorables Senadores.

En respuesta al Honorable Senador señor Orpis, puntualizó que su comentario en relación a los impactos de los estacionamientos asociados a centros comerciales y a actividades como las mencionadas en el proyecto, se circunscribía a su área de competencia, y en ese sentido, para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, un determinado número de estacionamientos asociados a los centros comerciales es parte de la exigencia de edificación de los mismos. Son servicios asociados a estos y, por lo tanto si es una condición y una actividad de mitigación del impacto que provocan.

Los estacionamientos no son la única medida de mitigación, y no son capaces por si mismos de absorber todos los impactos que genera una infraestructura de este tipo, y en ese sentido está planteada una cantidad mínima de estacionamientos que debe cumplirse. En razón de lo anterior, se ha trabajado en conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para abordar este tema en la ley de aportes a los espacios públicos.

Compartió con el Honorable Senador señor Orpis que los estacionamientos están concebidos para prestar un servicio y son, a la vez, una exigencia en este rubro.

En relación a lo comentado por varios Honorables Senadores, puntualizó que la iniciativa en estudio no alcanza a los estacionamientos de giro único. No obstante, comparte la preocupación del Honorable Senador señor Orpis en cuanto a la interpretación de la expresión “otros similares”, que en su parecer debe precisarse, tal como señaló en su exposición.

Respecto de los comentarios del Honorable Senador señor Girardi, concordó en que hay que plantearse el tema del desarrollo urbano y de las ciudades desde una perspectiva más global, no sólo se trata de regular el cobro de estacionamientos, es un conjunto de medidas que permiten concebir a la ciudad como un sistema, y dentro del sistema-ciudad, obviamente el espacio público, la conectividad, la movilidad y el transporte cumplen un rol fundamental.

Asimismo, coincidió con la Honorable Senadora señora Pérez respecto de la importancia del sistema de transporte público, las viabilidades que lo albergan y la forma en que funciona, no sólo respecto del acceso a los malls sino que del funcionamiento de la ciudad.

Recordó que el Honorable Senador señor Ossandón pidió un pronunciamiento claro. Al respecto, la señora Ministra puso de relieve que ha manifestado su opinión, en la dimensión que le compete que es el del desarrollo de la ciudad y su impacto urbano, y por tanto su parecer ha dicho relación con el desarrollo urbano y las exigencias urbanísticas. No le corresponde opinar respecto de los derechos del consumidor, pues se trata de una materia radicada en el Ministerio de Economía.

El Honorable Senador señor Orpis llamó la atención que tanto la Ministra de Vivienda, como los Ministros de Economía y de Transportes, han establecido que el estacionamiento, en los casos que están en el ámbito de aplicación de esta iniciativa, constituye un servicio accesorio. Tratándose de un servicio accesorio, debe estar sujeto a una contraprestación. No obstante, el proyecto plantea algo distinto, no existe una contraprestación en la primera media hora, pues se establece como un servicio gratuito. Pierde sentido la norma de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, que exige los estacionamientos para que efectivamente se pueda dar una contraprestación a aquella persona que la requiere, como ir a comprar a un mall, supermercado, una clínica. Citó

## Informe de Comisiones Unidas

los fallos de la Corte Suprema, rol N° 3299-2010 y N° 5225-2010 que expresamente se refieren a esta materia.

Estimó que las Comisiones unidas deben despejar la pregunta de qué ocurre al exigir el número de estacionamientos como condición para una contraprestación, y esa contraprestación no se da. Consultó la opinión de los Ministros sobre esta materia.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó al Ministro de Economía, si se ha estudiado de qué modo repercute la gratuidad en la recaudación del Impuesto al Valor Agregado.

En otro ámbito, expresó que las concesiones en estacionamientos surgieron por el daño que generaba al comercio que una persona dejara todo el día, o gran parte de él, el auto estacionado en un lugar, entorpeciendo la rotación de las personas en el comercio. Por tanto, la lógica que parece abusadora de la primera media hora muy cara, es una lógica de transportes.

Comentó lo relativo a los servicios de urgencia. Afirmó que en ninguna clínica a las que ha consultado cobra por estacionamiento en los servicios de urgencia.

Respecto del ámbito de aplicación de la ley coincidió con lo expresado en cuanto a que no se aplica a los estacionamientos de giro único o principal, pero es conveniente precisar los términos.

El Honorable Senador señor Tuma manifestó que este proyecto se presentó a tramitación, porque han existido abusos por parte de algunos prestadores de servicios de estacionamientos, por ejemplo respecto del cobro de tiempo que no ha sido utilizado, sea que se trate de estacionamientos como giro principal o como servicio accesorio. Estimó que, al menos en lo relativo al cobro por tiempo efectivamente utilizado, debiera aplicarse a ambos, y también lo relativo a la responsabilidad por robos o pérdidas que se produzcan en ellos.

Por otra parte, estuvo de acuerdo en que este proyecto no tiene como objetivo tener efectos sobre el uso del automóvil, sino que terminar con estos abusos a los que ha hecho referencia, y se debe velar porque el proyecto cumpla su objetivo inicial. Escapa de los objetivos de esta iniciativa, y es muchísimo más complejo, el resolver el tema de una política de desarrollo integral del concepto de ciudad.

Hay que cuidar que los efectos en los servicios a los usuarios, en la inversión, y en el cobro mismo, no sean contrarios al objetivo que se persigue. Es un tema complejo.

El señor Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes, dio respuesta a algunos de los temas planteados.

Coincidió con el Honorable Senador señor Tuma en cuanto a que este es un ámbito donde se han producido abusos, por ejemplo todos alguna vez nos hemos visto afectados por el fraccionamiento por tramos, que lleva a un consumidor a pagar media hora por haber estacionado 10 minutos, son casos que se pueden constatar y verificar diariamente en muchos estacionamientos. Se trata de situaciones hay que enfrentar.

Asimismo, hay que generar todos los resguardos necesarios atendido que hay inversiones comprometidas. Y estos resguardos hay que equilibrarlos con lograr el fin de los abusos.

En cuanto al ámbito de aplicación, reiteró que el proyecto se aplica en aquellos casos en que los estacionamientos son un servicio accesorio, como los centros comerciales o malls, y tratándose del cobro por minutos, también respecto de los parquímetros. Hay otros giros que no están contemplados, lo que debiera considerarse en la discusión en las Comisiones unidas.

Con respecto a la pregunta del Honorable Senador señor Ossandón relativa a la recaudación del IVA, informó que han solicitado al Ministerio de Hacienda que entregue las cifras, las que hará llegar a la Comisión.

Abordó luego el comentario del Honorable Senador señor Orpis, respecto a la necesidad de existencia de una contraprestación, y afirmó que efectivamente hay distintas evaluaciones que se podría tener respecto a esta materia. Incluso se podría considerar como contraprestación el solo hecho de ir a vitrinear; o podría considerarse el estacionamiento como parte del servicio que se entrega en el mall.

Señaló que los propios centros comerciales han manifestado estar de acuerdo con fijar media hora de gratuidad, y

## Informe de Comisiones Unidas

afirmado que no es un problema en términos de gratuidad, pues se puede entender comprendida dentro del servicio que podría brindar el respectivo centro comercial. Dio un ejemplo: la persona va a un mall, se estaciona, se dirige a comprar algo que puede no encontrar, y se va. El estacionamiento fue un servicio accesorio.

Cabe preguntarse cuáles son aquellos límites que se deben establecer de forma tal de que efectivamente se dicte una legislación que evite los abusos, y tenga desincentivos a la generación de todas las externalidades que se han planteado.

Ahora bien, respecto de las dos horas siguientes a esa media hora, puso de relieve que el Presidente de las Comisiones unidas ha sido claro en cuanto a la necesidad de evaluar y los Honorables Senadores presentes han planteado distintas dimensiones que es necesario analizar a la hora de legislar, de forma tal de tener una legislación que promueva adecuadamente la protección de los consumidores, sin generar efectos negativos respecto de, por ejemplo, lo pueden ser los otros sectores de la economía como el comercio detallista, donde uno no cuenta con servicios como el estacionamiento.

El Ejecutivo ha planteado las visiones de los distintos Ministerios que tienen alguna injerencia en la materia.

Destacó que existe bastante consenso respecto de uno de los elementos centrales de la iniciativa, como es el cobro por el tiempo efectivamente utilizado del estacionamiento, en el que se avanza de manera decidida.

El Honorable Senador señor Orpis reiteró la importancia de definir si el estacionamiento es un servicio accesorio, y cuál es la contraprestación exigida. Se trata de una definición fundamental. Cosa distinta es la dificultad que puede presentarse para regularlo. De otro modo se está estableciendo una gratuidad universal para personas que no necesariamente van a hacer uso de ese espacio.

La Honorable Senadora señora Pérez estuvo de acuerdo con lo señalado. Se trata de un proyecto de protección de los consumidores, hay que centrarse en los usuarios de los estacionamientos, y el usuario debe ser una persona que concurrió al lugar a algo relacionado con el estacionamiento; que exista un vínculo de la persona con el lugar, y este vínculo debe acreditarse, por ejemplo, con una boleta. De otro modo, cualquier persona hará uso de este derecho que está establecido para el consumidor-usuario de ese lugar, sea mall, centro comercial, centro hospitalario, etc.

El Honorable Senador señor Ossandón llamó la atención que en muchos casos no se trata de malls, sino de, por ejemplo, de strip center, que cuentan con menos estacionamientos.

Reiteró su preocupación por los efectos de esta medida en el comercio, minoritario. También por los efectos en la inversión.

Pidió al Ministro de Economía precisar si en su opinión esta iniciativa debiera aplicarse a los estacionamientos de giro único, pues en su exposición dio a entender que es un tema que debe estudiarse.

Lo relativo al pago fraccionado por minuto debiera ser aplicable a todo tipo de estacionamientos, para que no existan abusos, expresó.

En este punto, el Ministro de Economía hizo presente que mencionó la posibilidad de estudiar incorporar a los estacionamientos de giro único, exclusivamente en relación al tema de cobro por minutos. No existe duda que la gratuidad está sólo referida a los servicios accesorios.

El Honorable Senador señor Tuma puso de relieve que el proyecto debe dar cuenta de la diversidad de situaciones que opera en el comercio y en los estacionamientos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez Lobo, también se pronunció en relación a algunos de los temas planteados.

En relación al tema del IVA, estimó que esta medida no afecta su recaudación. Tal discusión se presenta habitualmente a propósito de la variación del precio de los combustibles. Esto por cuanto el IVA recaudado se considera en función del consumo agregado de una familia o de una persona, y lo que no gasta en estacionamiento lo gastará en otra cosa, por tanto el balance no se debiera afectar. Subrayó que el Ministerio de Hacienda tiene la última palabra en esta materia.

## Informe de Comisiones Unidas

Con respecto al transporte público y transporte alternativo, puso de relieve que hay centros comerciales en que una gran mayoría de los usuarios llega en transporte público, por ejemplo, el Costanera Center, en la ciudad de Santiago, donde más de la mitad de los consumidores llega en transporte público.

En su opinión es indispensable para poder mejorar el transporte público, disminuir la congestión. La congestión provoca que el transporte público mayor sea más lento, disminuye la frecuencia que se puede ofrecer, la regularidad, y aumentan los tiempos de viajes. De ahí la importancia de medidas tales como vías exclusivas para el transporte público, corredores exclusivos, entre otras, porque es la forma de mejorarlo y hacerlo atractivo nuevamente.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señaló que efectivamente se encuentra en tramitación un proyecto de ley de aportes al espacio público, y se trabaja conjuntamente con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. En esta iniciativa se propone una definición de zonas saturadas por congestión, definición que en su parecer será muy importante para varios instrumentos de política. Una definición de zona saturada por congestión es muy importante para la política urbana de nuestro país.

En materia legislativa, relató que también se espera ingresar a tramitación próximamente un proyecto de ley marco por movilidad urbana. Esta iniciativa apunta a tener una visión más amplia e integral sobre los problemas de transporte y movilidad en las ciudades.

-----

En sesión de 11 de mayo, las Comisiones unidas escucharon la opinión en relación al proyecto de ley de la referencia, de los siguientes invitados: la Cámara Chilena de Centros Comerciales; la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile (CNC); la Cámara de Comercio de Santiago (CCS); la Asociación Chilena de Propietarios, Operadores y Concesionarios de Estacionamientos A.G. (en formación) APOCE A.G.; la Asociación de Operadores de Estacionamientos (en proceso de conformación); la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios, CONADECUS, y la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile, ODECU.

#### CÁMARA CHILENA DE CENTROS COMERCIALES

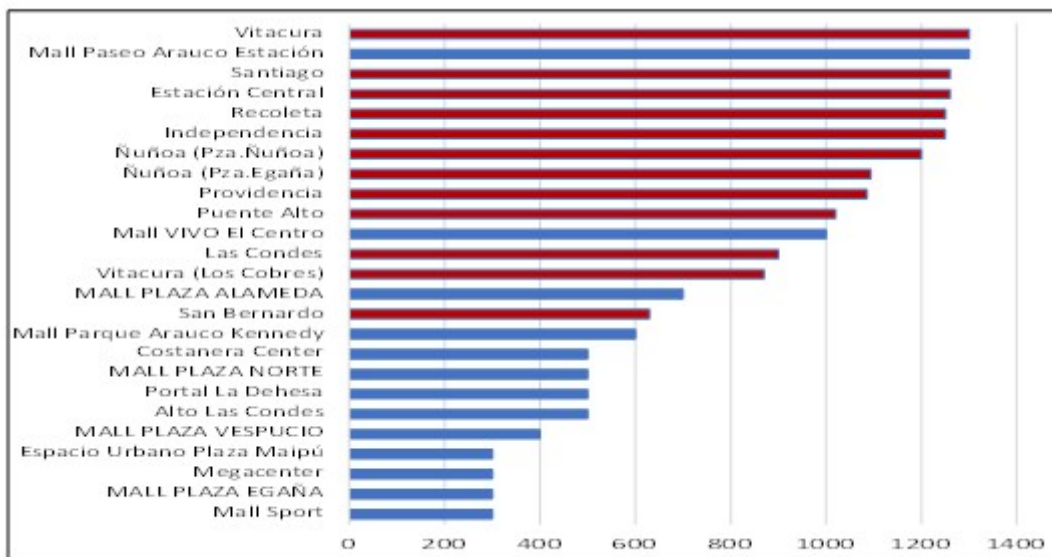
El Presidente de la Cámara Chilena de Centros Comerciales, señor Manuel Melero, agradeció la invitación a asistir a esta sesión de las Comisiones unidas, y entregó a las Comisiones una serie de documentos de apoyo a su presentación, a saber: Informe en Derecho "Fijación por ley de gratuidad de estacionamientos privados ubicados en Centros Comerciales", de los profesores Juan Colombo Campbell y Enrique Navarro Beltrán, y el informe "Análisis económico y legal del proyecto de ley que regula el cobro de estacionamientos públicos y privados" elaborado por Hermann Consultores, señores Jorge Hermann Anguita, economista, y Alejandro Arriagada Ríos, abogado, los que se encuentran a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de las Comisiones unidas.

El señor Melero dio a conocer la opinión de la Cámara que representa, en relación a la iniciativa en estudio, y en lo fundamental señaló:

En primer término, subrayó que el 70% de los Centros Comerciales no cobra por el uso de sus estacionamientos, y los que lo hacen, cobran menos y por tramo vencido. Presentó el siguiente gráfico que comprende centros comerciales ubicados en Santiago.



## Informe de Comisiones Unidas



Rojo: Estacionamientos en vía pública o municipales

Azul: Estacionamientos Centros Comerciales

Fuente: Datos estudio ODECU y CChCC

Cabe preguntarse por qué cobran los que cobran, y la respuesta es que, tras décadas de gratuidad, la experiencia indicó que el cobro era un instrumento eficaz para evitar el uso abusivo de terceros ajenos a los centros comerciales.

Por otra parte, crecientes estándares de seguridad han hecho necesarias mayores inversiones en infraestructura y tecnología. Los cobros se hacen cargo de servicios como vigilancia, sistemas de cámaras con reconocimiento de patentes, barreras automáticas, salas de custodia para guardar artículos de valor y luces de disponibilidad, entre otros.

Hizo presente que el parque automotriz en Chile aumentó desde 2 millones en 1998, a más de 4 millones automóviles en 2013.

Llamó la atención que Parque Arauco inició el cobro en 2007, después de 26 años de operación. El barrio tradicionalmente residencial en que se encuentra situado, se convirtió en polo de desarrollo de oficinas (Nueva Las Condes, Hoteles y torres de oficinas en caletera frontal y lateral de avenida Kennedy). Otro ejemplo es Mall Plaza Vespucio, que inició cobros en 2012, después de 22 años de operación. Esto pues el centro comercial comenzó a ser utilizado como una especie de "estación intermodal" del Transantiago, por su cercanía a las estaciones de metro (Vicuña Mackenna y Bellavista de La Florida).

El señor Melero considera que el proyecto de ley se presenta como un beneficio para los consumidores, sin embargo, esto dista de la realidad. Lo que se presenta como positivo para los consumidores, terminará perjudicando a los verdaderos consumidores y beneficiando a terceros ajenos a los centros comerciales. Esto atendido que:

- La gratuidad disminuirá la disponibilidad de estacionamientos para los consumidores;
- El proceso de validación de la boleta de compra es engorroso y caro, obligando a realizar un trámite adicional a los consumidores y locatarios;
- Disminuiría la inversión en estacionamientos, porque ésta no se podría recuperar;
- El proyecto desfavorece a los usuarios del transporte público, ya que actúa como un subsidio al uso del automóvil, siendo que entre el 55% y el 70% de los consumidores llega al centro comercial en transporte público;

## Informe de Comisiones Unidas

- Beneficia a los estratos socioeconómicos más altos. Traspasa el costo de la gratuidad a todos los visitantes de los centros comerciales por igual, sean estos peatones o automovilistas;
- No considera existencia de zonas saturadas vialmente.

Hizo presente que el 70% de los estacionamientos públicos y privados de Santiago se ubican en las comunas de Santiago, Las Condes y Providencia. El proyecto de ley cambiaría negativamente la dinámica de uso de este recurso.

Esta iniciativa discrimina a sectores específicos, incorporándoles restricciones únicas. Los centros comerciales son el 10% del total de la oferta de estacionamientos del Gran Santiago, donde éstos se concentran.

El proyecto no impone gratuidad a estacionamientos del sector público, concesionados, estadios, hoteles, oficinas y universidades, entre otros. En su parecer, cualquier regulación debe considerar a todos los prestadores, públicos y privados.

El señor Melero puso de relieve que este proyecto va en una línea contraria a la tendencia mundial, que desincentiva el uso del automóvil. Gobierno y expertos coinciden en la necesidad de generar desincentivos al uso del automóvil, y proponen:

- Impuestos verdes a la compra de automóviles (en reciente vigencia).
- Tarificar zonas saturadas para disminuir congestión vial y contaminación ambiental.
- Privilegiar uso de transporte público.

El proyecto también es contrario al Informe del Consejo Promovilidad Urbana, en los siguientes aspectos: eliminar políticas que incentiven el uso del automóvil; tarificación de espacios disponibles; gestión de demanda en horarios punta, y eliminación de estacionamientos públicos en Zonas Saturadas.

El señor Melero planteó luego que el proyecto de ley en estudio afecta las siguientes garantías constitucionales:

- 1.- Al Principio de Igualdad ante la Ley: Da un trato diverso a quienes se encuentran en una situación fáctica y jurídica idéntica. No regula a los estacionamientos públicos y establece diferencias entre prestadores de servicios privados (centros comerciales y clínicas), que son la mayoría de la oferta.
- 2.- A la igualdad frente a las cargas públicas: Produciría asimetría regulatoria con otros actores del mercado que prestan el mismo tipo de servicio como son los estacionamientos privados, que no se encuentran en centros comerciales.
- 3.- Al derecho a desarrollar una actividad económica: Restringiría la libertad para ejercer una actividad lícita e intervendría en la forma de ejercer dicha actividad, incidiendo en la determinación del precio y la utilidad. En Chile no existe un sistema de fijación de precios, salvo en mercados regulados como electricidad y agua potable. En estacionamientos no existen fallas de mercado que corregir.
- 4.- Podría generar discriminación en materia económica: La Constitución Política de la República asegura “la no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materia económica” a los particulares. Esta constituye un principio esencial del Orden Público Económico.

Afirmó que la obligación de que los centros comerciales tengan estacionamientos es de carácter urbanístico. En ningún caso se establece que ellos deban ser gratuitos.

5.- Afectaría el derecho de propiedad: La Constitución establece que las limitaciones al derecho de propiedad sólo pueden derivarse de su función social, que comprende única y exclusivamente: (i) los intereses generales de la nación; (ii) la seguridad nacional; (iii) la utilidad y la salubridad públicas; y (iv) la conservación del patrimonio ambiental. El señor Melero destacó que ninguna de estas condiciones se dan en el proyecto y que expropia sin compensación la renta de una actividad económica lícita. Dado que el mayor ingreso se produce en las dos primeras horas de uso de los estacionamientos, el proyecto al interferir en la actividad económica disponiendo gratuidad por 30 minutos y, luego, obligando a desarrollar la actividad económica como quiere el legislador,

## Informe de Comisiones Unidas

expropia sin compensación la renta que hoy perciben los centros comerciales.

También afecta a las empresas que administran los servicios de estacionamientos.

Asimismo se afecta la garantía de integridad patrimonial que consagra el artículo 19 N° 24 de la Constitución, pues no se ve cómo puede estar comprometido el interés público de toda la nación para que puedan estacionar gratuitamente en centros comerciales las personas de más altos ingresos y eso justifique afectar los atributos del derecho de propiedad.

Finalizó su exposición señalando que como Cámara Chilena de Centros Comerciales, creen que es necesario corregir y mejorar este proyecto, y reiteró la disponibilidad de la entidad que representa para colaborar activamente en tal proceso.

**CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO, SERVICIOS Y TURISMO DE CHILE (CNC)**

El Presidente de la Cámara, señor Ricardo Mewes, agradeció la invitación a esta sesión. Manifestó que la presentación de la entidad que representa, a cargo del abogado señor Cristián Acuña, se centra en los problemas constitucionales que se plantean con este proyecto de ley.

Luego el señor Acuña entregó a las Comisiones unidas un informe en derecho titulado “Fijación por ley de gratuidad de estacionamientos privados ubicados en centros comerciales”, elaborado por los profesores señores Juan Colombo Campbell y Enrique Navarro Beltrán, que se encuentra a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de las Comisiones. Realizó una exposición power point que en lo fundamental aborda los aspectos constitucionales y legales sobre el proyecto de ley que establece gratuidad y regula el cobro por estacionamientos.

A modo de introducción, indicó que el proyecto se funda en dos ejes:

- El carácter obligatorio de la construcción de estacionamientos para cierto tipo de establecimientos, y
- La naturaleza accesoria del servicio de parking al comercio de bienes y servicios.

Estos fundamentos no son causantes de gratuidad.

Llamó la atención que el proyecto modifica la ley N°19.496, sobre Protección de Derechos de los Consumidores, y los actos de consumo son, por definición, onerosos.

El señor Acuña detalló cuales son, en su opinión, las garantías constitucionales afectadas, y por qué razón.

En primer término, la (Igualdad ante la ley), consagrada en el artículo 19 N° 2 de la Constitución Política de la República, que señala que “Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias”. Esto se traduce en que “las normas deben ser iguales para todas las personas que se encuentren en las mismas circunstancias”.

Puso de relieve que, desde una óptica finalista, el parking es siempre accesorio, no sólo tratándose de centros comerciales, malls o similares, pues siempre hay una actividad principal. Los actos de consumo no solo se pueden ejecutar en un mall o supermercado. Destacó que la única diferencia es la obligatoriedad de estos últimos, impuesta por la ley, de contar con estacionamientos.

Por otra parte, el artículo 19 N° 22, inciso 2º, de la Constitución Política de la República prescribe: “Solo en virtud de una ley, y siempre que no signifique tal discriminación, se podrán autorizar determinados beneficios directos o indirectos a favor de algún sector, actividad o zonas geográfica, o establecer gravámenes especiales que afecten a unos u otros.”.

A su turno el artículo 19 N° 20 de la Carta Fundamental garantiza la “igual repartición de tributos en proporción a las rentas o en progresión o forma que fije la ley, y la igual repartición de las demás cargas públicas”.

Declaró que el proyecto impone una carga, en cuanto implica una obligación de carácter patrimonial requerida por el Estado para alcanzar un fin público, como es la protección de los consumidores. La Constitución no prohíbe realizar diferencias ya sea en términos generales o en materia de gravámenes o cargas, solo pide que éstas no sean arbitrarias, y la arbitrariedad se opone a la razonabilidad.

## Informe de Comisiones Unidas

Cabe preguntarse si constituye la carga que impone el proyecto una diferencia arbitraria. En su entender, la respuesta la da el estudio de los criterios jurisprudenciales establecidos por el Tribunal Constitucional. Citó algunos de los criterios antes indicados:

1.- Las diferencias deben sustentarse en presupuestos objetivos que justifiquen el trato diverso.

La desigualdad en el trato debe fundarse en diferencias que se refieran a conductas o situaciones y no a personas determinadas. Las razones diferenciadoras deben ser de general aplicación.

En lo que dice relación con el proyecto, la obligación de disponer de un servicio accesorio a otro principal, que se explota comercialmente, debiera ser una diferencia que habitualmente provoca gratuidad, respecto de muchas actividades. Que la regla general respecto a servicios accesorios a actividades comerciales que pueden cobrar, sea la gratuidad. Sin embargo ello no es así, podemos advertir que los servicios accesorios y obligatorios son casi siempre pagados. Dio algunos ejemplos:

- Los medidores del agua, luz y gas;

- Los estacionamientos en condominios acogidos a Ley de Copropiedad Inmobiliaria. Pueden ser enajenados por la inmobiliaria, y son tan accesorios como los estacionamientos de los centros comerciales, de las clínicas o de los supermercados.

2.- La distinción debe ser razonablemente adecuada y necesaria para alcanzar el fin lícito fijado por la ley.

Llamó la atención respecto de la estructura de este proyecto. La media hora de gratuidad permite el uso de estacionamientos por personas que no son consumidores, ya que no se exige un acto de consumo; sin embargo, esta iniciativa modifica la ley del consumidor. En cuanto a la gratuidad sobre la base de la exhibición de una boleta, se trata de una medida que implicará un traspaso económico de los costos del servicio a los locatarios y luego al precio de los productos. Si esto es correcto se habrá impuesto un gravamen a unos consumidores para beneficiar a otros, se gravará a los consumidores que van a pie, que son aproximadamente el 65%.

Como segunda garantía constitucional afectada, señaló el derecho de propiedad.

La Constitución Política de la República garantiza: "El derecho de propiedad en sus diversas especies sobre toda clase de bienes corporales o incorporeales". La limitación del derecho de propiedad solo encuentra razón en el cumplimiento de la función social, la que comprende exclusivamente: (i) los intereses generales de la nación; (ii) la seguridad nacional; (iii) la utilidad y la salubridad públicas; y (iv) la conservación del patrimonio ambiental.

El señor Acuña subrayó que los actos de consumo en un mall o centro comercial no parecen enmarcarse en ninguna de esas hipótesis.

El Tribunal Constitucional ha estimado que se produce privación del dominio por el empleo de regulaciones que impidan libremente ejercer el derecho o uno de sus atributos. En el caso de esta iniciativa, se priva de una de las facultades del derecho de propiedad, como es la capacidad de goce, la posibilidad de obtener frutos civiles.

Esta privación sería evidente si la obligación de gratuidad fuera completa; en este sentido, la primera hora gratuita sin duda que representa una privación del derecho de propiedad. Siendo parte de la obligación de gratuidad condicionada a la exhibición de boleta, hay que resolver el asunto considerando el impacto económico de la imposición. A este respecto, indicó que más del 80% de los ingresos de los estacionamientos derivan de la prestación del servicio durante las primeras 2 horas. La medida sin duda es una privación de la propiedad.

La Contraloría General de la República ha declarado que el cobro de estacionamientos exigidos por ley, representa solo un modelo de administración (Dictamen 14.050 - 2013).

Por su parte la Corte Suprema ha resuelto que el hecho de explotar una concesión gratuita no inhabilita el cobro por los estacionamientos que ahí se instalen, mayor motivo para aplicar dicha lógica a suelos privados (Sentencia Corte Suprema Rol N° 2485 - 2006).

Hizo presente que el proyecto propuesto, constituiría una verdadera violación al derecho de propiedad, pues se establece una carga, más allá de lo razonable, limitando el dominio de que gozan los titulares de los

## Informe de Comisiones Unidas

estacionamientos, al afectar gravemente uno de sus atributos esenciales, como es la facultad de gozar del bien. Llamó a considerar las inversiones realizadas en la materia y el efecto que este proyecto tendrá en las inversiones futuras.

## CÁMARA DE COMERCIO DE SANTIAGO (CCS)

El Presidente de la Cámara de Comercio de Santiago, señor Peter Hill, agradeció la invitación a exponer ante las Comisiones unidas, y dio a conocer la posición de la Cámara de Comercio de Santiago, al tenor de la minuta que a continuación se reproduce a la letra:

“Lo primero que quisiéramos plantear es la gravedad del precedente legislativo que se generará si este proyecto se aprueba en los términos aprobados por la Cámara de Diputados. Este precedente tiene impactos jurídicos y políticos, puesto que vulnera un elemento esencial del sistema de libertad de precios que está establecido en el Orden Público Económico vigente en nuestro país. Con un procedimiento rebuscado y burocrático, lo que el proyecto establece es obligar a que personas o empresas privadas que confiaron en la estabilidad de las reglas del juego del país e invirtieron ingentes recursos en una actividad lícita, deberán ahora soportar una obligación de gratuidad establecida por una ley dictada con posterioridad a la realización de la referida inversión.

Ni siquiera en los tiempos de la nacionalización del cobre, el Congreso chileno fue tan lejos. Incluso en aquella época, se reconoció que cuando el Estado se apropia de un bien privado para sí o para la comunidad, la justa compensación por la expropiación es procedente. Se tuvo que argumentar en ese caso que la compensación por la expropiación de la Gran Minería del Cobre privada se compensaba por las “utilidades excesivas”, pero nadie, ni siquiera en aquella época de convulsión e inestabilidad, sostuvo que el Estado podía, por ley o incluso modificando la Constitución, apropiarse de bienes privados o consagrar, como en este caso, la gratuidad universal por un lapso de tiempo, como lo establece el proyecto que comentamos.

Sostenemos que este es un precedente grave y nefasto. Y esta sola circunstancia negativa, sería suficiente fundamento para rechazar de plano el proyecto.

I. No es efectivo que el proyecto favorezca a los consumidores clientes de centros comerciales.

En efecto, los autores de la moción y algunas autoridades de Gobierno han sostenido que este proyecto es pro consumidor o “pro ciudadano” y que buscaría beneficiar a los clientes y usuarios de los Centros Comerciales. Esto es completamente inefectivo, por razones evidentes de sentido común.

Si se establece una gratuidad total, de media hora, y se le suma una gratuidad parcial de dos horas adicionales con la condición de exhibir una boleta de consumo, el mensaje que se envía al público en general y a todos los automovilistas es que tendrán estacionamiento disponible a un precio menor al de mercado por dos horas y media, bastando para ello exhibir una boleta por un consumo inferior al valor de mercado del estacionamiento. Esto, por una obviedad que no es necesario fundamentar, generará un uso intensivo de los estacionamientos de los Centros Comerciales como estacionamientos de uso general a un precio más bajo. Cuando concurren los verdaderos clientes de los establecimientos comerciales no habrá plazas disponibles y, lejos de beneficiarse los consumidores, este proyecto los perjudica gravemente.

Hemos escuchado decir a los promotores de esta iniciativa que el estacionamiento en centros comerciales debe ser gratuito por resultar un acto accesorio al consumo en dichos centros. Que siendo este acto principal de carácter oneroso, lo accesorio debe ser gratuito. La lógica de esta afirmación no se sostiene porque supone que los operadores del estacionamiento son los mismos propietarios del centro comercial respectivo, entonces, siendo así, si esos inversionistas no pueden recuperar su inversión cobrando a los usuarios del estacionamiento no les quedará otra que hacerlo por vía de rentas de arrendamientos a los locatarios del centro comercial. A su vez éstos, se verán forzados a transmitir ese mayor costo a precios a cobrar a sus clientes. Es así como, en definitiva el costo del estacionamiento se trasladará desde los usuarios automovilistas a los consumidores. Lo injusto es que la mayoría de estos consumidores no se estacionan porque no concurren al centro comercial en vehículo motorizado propio, sino que en transporte público o simplemente de a pie. Es así como la aprobación de este proyecto conseguirá que los consumidores peatones subsidien el estacionamiento de los automovilistas.

Cabe preguntarse acaso se seguirá sosteniendo que se trata de un proyecto ciudadano, luego de darse cuenta del resultado anterior.

## Informe de Comisiones Unidas

II. ¿Por qué se discrimina al sector privado y no se aplican las mismas reglas a los estacionamientos públicos o de propiedad fiscal?

El proyecto es también discriminatorio, no solo porque no afecta ni incluye a todos los estacionamientos del sector privado, sino porque tampoco es aplicable a los estacionamientos del sector público. ¿Por qué no es gratis estacionar media hora en el estacionamiento del Palacio de La Moneda? ¿Por qué no es gratis estacionar por el mismo lapso en el estacionamiento de este propio Congreso Nacional? No lo es por una razón sencilla: porque se reconoce que se trata de un bien escaso y caro, y esa escasez relativa ha sido desde tiempos inmemoriales regulada por el pago de una tarifa acorde al valor del activo de que se trate. El proyecto es, en este sentido, discriminatorio y abusivo con el comercio chileno.

Nos hacemos eco de lo planteado por comercios de menor tamaño que se encuentran ubicados en avenidas y calles cuyos clientes deben pagar (parquímetros) por estacionar en algún sitio cercano a esos locales comerciales. Constituye una discriminación negativa que resulta perjudicial para esos comercios que los consumidores que concurren a centros comerciales puedan estacionar gratuitamente, mientras que sus clientes están obligados a pagar si desean estacionar sus vehículos.

III. El proyecto apunta en un sentido exactamente contrario de lo que aconsejó la Comisión Asesora Presidencial sobre Movilidad Urbana.

Pero el proyecto es, además, técnicamente deficiente. Contradice expresamente todo lo que le recomendaron los mejores especialistas del país a S.E. la Presidenta de la República en la Comisión Pro Movilidad Urbana, que ella misma designó para recibir propuestas sobre la forma de abordar el problema de congestión y transporte que afecta a nuestras ciudades. La principal conclusión: Restringir el uso del automóvil y privilegiar el transporte público. Nos llama la atención el silencio del Ministerio de Transportes en esta materia. ¿Cómo argumentará en el futuro la tarificación de zonas saturadas o la restricción para el uso de automóviles, si ahora calla en este proyecto?

IV. El proyecto puede llegar a aprobarse, pero representará un grave daño para la estabilidad económica, la confianza y la imagen de país serio que ostenta Chile, que respeta a las reglas del juego.

Yo quiero pedirle a los señores Senadores una especial atención a este proyecto, como Presidente de una organización gremial que tiene más de 95 años de existencia. Revisen los efectos que este proyecto puede generar, más allá de su contenido específico. Se puede generar un enorme daño a la credibilidad del país. Yo estimo que para esa visión de Estado está precisamente el Senado, como Cámara revisora y orientadora. Se lo pido como dirigente del Comercio de Santiago, pero también como ciudadano chileno. Ha costado muchos años y esfuerzos construir confianza. Y este tipo de proyectos la afectan y la destruyen.

V. El proyecto propone una política pública que no mide los efectos que esta generará. En este sentido es similar al diseño del Transantiago.

Efectivamente, al igual como ocurrió con el Proyecto Transantiago, una política pública mal diseñada y que no midió el impacto de su implementación en la vida real de las personas, pero que tenía el mejor de los propósitos y las más buenas intenciones, puede terminar generando graves desastres. Los llamo a imaginar la congestión que se producirá en los accesos de nuestros Centros Comerciales ubicados en zonas saturadas, como lo son Plaza Vespucio al lado de una estación intermodal del Metro; o Costanera Center en medio de Providencia o Parque Arauco, al costado de un naciente polo de oficinas. La convocatoria a estacionar gratis por media hora, sea o no cliente del Centro Comercial, modificará las costumbres de los automovilistas y fomentará el uso del automóvil, generando serios caos viales.

VI. La opinión unánime y transversal de los especialistas más reputados del país es que este proyecto es negativo y afecta garantías constitucionales.

Quiero concluir solicitando a los señores Senadores que escuchen la voz de los especialistas que transversalmente se han manifestado en contra de este proyecto negativo e inconstitucional.

Antes de terminar me permito dar lectura de un párrafo de un hombre público que nadie podría calificar como defensor a ultranza de los intereses privados. Me refiero al abogado, académico, ex parlamentario y ex Ministro de Estado y del Tribunal Constitucional don José Antonio Viera Gallo en una reciente columna de opinión:

## Informe de Comisiones Unidas

Dice el señor Viera Gallo:

“La Constitución Política ampara el derecho a realizar una actividad económica y el derecho de propiedad. Obligar por Ley a la gratuidad, aunque sea parcial, afecta la libertad de emprender al establecer una carga o gravamen injustificado y desproporcionado.”

Por las razones expuestas y otras igualmente validas, la Cámara de Comercio de Santiago solicita el rechazo de este proyecto de ley.”.

ASOCIACIÓN CHILENA DE PROPIETARIOS, OPERADORES Y CONCESIONARIOS DE ESTACIONAMIENTOS A.G. (EN FORMACIÓN) APOCE A.G.

El señor Fernando Allendes, Presidente de APOCE A.G, luego de agradecer la invitación, señaló que APOCE A.G. reúne a 18 importantes empresas, nacionales y extranjeras, cuyo giro principal es proporcionar infraestructura y servicios de estacionamientos, ya sea:

1. Propietarios de Infraestructura: propietarios en terrenos particulares o en bienes nacionales de uso público bajo concesiones tipo B.O.T. (“Built, Operate and Transfer”).
2. Operadores o Administradores de estacionamientos en establecimientos de los más diversos tipos y;
3. Concesionarios de estacionamientos en las vías públicas, por ejemplo, los denominados “parquímetros”.

Hizo presente que administran cerca de 100.000 estacionamientos y emplean a más de 5.000 trabajadores.

Expuso su posición en relación al proyecto. APOCE A.G. ve con preocupación el proyecto de ley que modifica la ley N°19.496, que establece normas con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos, pues visualiza perjuicios tanto para los proveedores como para los consumidores. Desean aportar la visión de la industria de quienes se dedican, como giro principal, a proveer infraestructura y servicios de estacionamientos, como contribución a la obtención de una buena ley.

El señor Allendes manifestó que, en general, observan dos grandes áreas de compromiso:

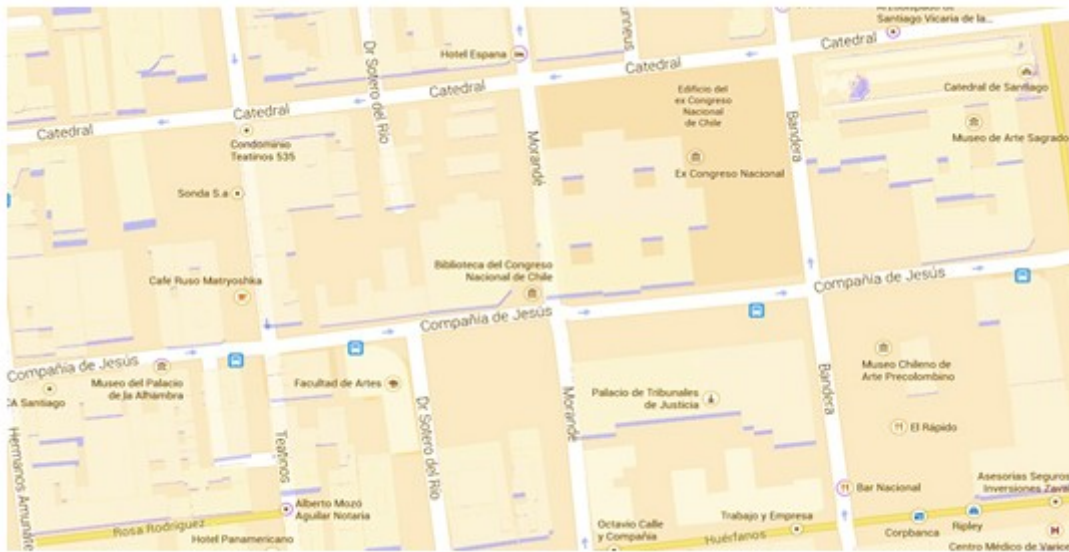
1.- La legalización de una “competencia desleal” en contra de los actores del mercado que se dedican, como giro principal, a proveer infraestructura y servicios de estacionamientos (“La Industria”). Abordará los siguientes aspectos:

- a) Primera gratuidad, como “dumping”, precios predatorios, etc.
- b) Segunda gratuidad, condicionalidad, duración.
- c) Definición y fiscalización de los usuarios a beneficiar.
- d) Malas prácticas.
- e) Intervención en favor de los “grandes”. Venta Atada, competencia desleal también en contra del comercio detallista.
- f) Abundancia de “establecimientos”. Interpretación “accesorio”.

El señor Allendes dio un ejemplo, un caso real donde se efectuó una importante inversión en estacionamientos, y se “competirá” con los estacionamientos de un centro comercial:

Concesión BOT en BNUP, proyecto FUC. Los estacionamientos Palacio de la Justicia quedarán situados a solo 30 metros a pie de los del Espacio M:

## Informe de Comisiones Unidas



## a) Primera gratuidad, “dumping”, precios predatorios.

En primer lugar, consideran injusto que el proyecto les impida competir legítimamente por captar clientes de estacionamientos.

Señaló que la ley no les permite competir libremente por captar los clientes de establecimientos que tienen otro giro principal, que requieran estacionamientos. La ley les fijará a aquellos precio “cero”, precio predatorio, y no podrán ofrecerles mejores precios por estacionamientos a esos clientes.

Además, con la gratuidad de la primera media hora, todos los usuarios de estacionamientos de menos de media hora recurrirán a los estacionamientos gratuitos. Recordó que el proyecto señala: “La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna.”.

Este beneficio lo obtendrán los reales clientes del establecimiento, pero también los consumidores de estacionamientos (no como servicio accesorio), que son “desviados” desde un proveedor principal de estacionamientos. En este último caso la “Industria” es la perjudicada deslealmente. No concuerdan con esta gratuidad.

## b) Segunda gratuidad, condicionalidad, duración.

Luego, la ley fija también precio “cero” para un segundo intervalo de tiempo, distinto, de dos horas, para otra clase de usuario, en los siguientes términos: “.. liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación”.

Consideran que este segundo tramo, si no se condiciona adecuadamente, también constituiría una competencia desleal que captaría indebidamente clientes de estacionamientos.

Este beneficio creará un incentivo para que la “compra” en el establecimiento sea el servicio accesorio y no el principal, y creará un incentivo a “simular” compras y clientes en el establecimiento. Manifestó que para muchos casos un lapso de tiempo de dos horas es muy extenso.

## c) Definición y fiscalización de los usuarios a beneficiar.

Una de las aprensiones principales que tiene “La Industria” es la dificultad de fiscalizar la genuina calidad de “Clientes del Giro Principal del Establecimiento” a los automovilistas que se estacionen en él. En su parecer, conceptualmente, la norma debería establecer como condición de la gratuidad, la permanencia, consagrando que: “Estos usuarios perderán las gratuidades indicadas durante el tiempo que hagan abandono del establecimiento”.

El problema que se presenta es la dificultad técnica de controlar el fiel cumplimiento del espíritu de la ley.



## Informe de Comisiones Unidas

d) Malas prácticas, fraudes.

Manifestó que las “boletas” de los establecimientos adquirirán valor, como “especies valoradas”, equivalente al costo alternativo del estacionamiento, y podrían ser materia de: tráfico, robos, falsificaciones, mercado negro, mercado secundario, etc.

e) Intervención en favor de los “grandes”. Competencia Desleal también en contra del comercio detallista.

APOCE A.G. visualiza que la ley desequilibra el mercado en favor de los grandes centros comerciales que integran las infraestructuras comerciales con las de estacionamientos, los que saldrían beneficiados por esta ley en su giro principal. Esta ley sería una inmensa campaña de publicidad en favor de los grandes centros comerciales.

En definitiva, paquetizarán precios de productos y servicios principales con los estacionamientos, en circunstancias que, en general, la autoridad económica va en la línea opuesta y busca despaquetizar y separar productos y servicios. Hay muchos ejemplos.

Como resultado prevén que los centros afectados a la ley atraerán deslealmente los clientes del comercio detallista que no cuentan con estacionamientos. También atraerán deslealmente a usuarios de estacionamientos como servicio principal y no como servicio accesorio.

Esto distorsionará gravemente el mercado de los estacionamientos, dañando colateralmente a las empresas que tienen por giro “principal” la provisión de estacionamientos, a raíz de la fuerte competencia desleal provocada por la ley.

f) Abundancia de “establecimientos”. Interpretación “accesorio”.

Además, observan que la ley interviene el mercado de los estacionamientos en una diversidad muy amplia de establecimientos. Es un punto que les preocupa.

En efecto, la norma quedó dirigida a aquellos:

- Que estén obligados, por la Ley General de Urbanismo y Construcción, a contar con un número mínimo de estacionamientos. Se preguntó si el gravamen aplica sobre los ya construidos, con retroactividad.

- Que tales estacionamientos “presten” un “servicio accesorio” al giro principal de dicha edificación. Cabe preguntarse cuál es la correcta interpretación y alcance de esta disposición. El proyecto alude a “otros similares”, lo que resulta ambiguo.

Consecuencia: Aparecerán una infinidad de establecimientos afectados.

2.- Regulación del cobro del estacionamiento.

La segunda área que se compromete es la regulación del cobro del estacionamiento, donde se establece la obligación de cobrar sólo por minuto efectivo de permanencia. Formuló las siguientes observaciones:

- El sistema “post pago” es muy limitante si se obliga también para la vía pública. Impide el uso de tecnologías de autoservicio de “prepago”, aceptadas mundialmente tales como parquímetros, máquinas tickeadoras automáticas, etc. APOCE A.G propone permitir también el “prepago”.

- Se propone que no se prohíba poder ofrecer a los consumidores otras tarifas para estadías largas, por ejemplo con descuentos: por medios días, días, nocturnos, semanas, meses, etc.

- Para los parquímetros, se propone permitir una “bajada de bandera” o “tiempo mínimo garantizado”. Esta medida desincentiva el uso del automóvil para estadías muy cortas y reconoce que toda transacción tiene un costo fijo mínimo; es equivalente al sistema de tarificación de los “taxis”.

Comentó también la norma sobre pérdida del comprobante de ingreso. En su parecer:

- Elimina incentivo a cuidar el comprobante o ficha de ingreso;

## Informe de Comisiones Unidas

- Traspasa el peso de la responsabilidad totalmente al proveedor;
- Provocará el aumento de pérdidas fictas;
- En caso de uso de fichas o "tokens" programables que se reutilizan no se podrá cobrar el valor de lo perdido;
- Obligar a los establecimientos, especialmente los chicos, a hacer inversiones que no se podrán recuperar.

El señor Allendes sostuvo que es razonable limitar el castigo al consumidor por la pérdida del comprobante, pero no eliminarlo totalmente.

Concluyó señalando que APOCE A.G. discrepa con este proyecto de ley, en cuanto limite parcialmente un derecho, no prohibido, que tienen los propietarios de estacionamientos de cualquier edificación a cobrar por el uso de ellos. El dictamen 014053 de la Contraloría General de la República así como el ORD N°310 del MINVU confirman ese derecho que subsiste hasta ahora. Estimó que sí corresponde regular los abusos al consumidor al amparo de este proyecto de ley, como aquellos que se puedan producir a raíz de los cobros, los tickets perdidos, en los servicios de urgencia u hospitales públicos, pero no le parece apropiado distorsionar, a través de gratuidades forzosas y discriminatorias, a todo el mercado de los estacionamientos, afectando de paso al comercio detallista, dada la complejidad de su funcionamiento.

Consideró que podría ser un aporte a la discusión el contar con la opinión del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, para que ilustre sobre este punto. Asimismo anticiparse a los eventuales vicios de inconstitucionalidad de que puede adolecer esta iniciativa.

APOCE A.G. considera que el proyecto de ley amenaza la inversión en infraestructura inmobiliaria, tecnológica y recursos humanos que se requiere para gestionar eficientemente la demanda por estacionamientos, lesionando al final a los mismos consumidores.

#### ASOCIACIÓN DE OPERADORES DE ESTACIONAMIENTOS (EN PROCESO DE CONFORMACIÓN)

El señor Javier Martínez, Presidente de la Asociación, comenzó su exposición señalando quienes son los "operadores de estacionamientos" a los que representa. Se trata de un grupo de empresas, de capitales nacionales y extranjeros, que administran y operan estacionamientos por cuenta de terceros y propios. Sus mandantes son variados tanto en su giro como en dimensiones, a saber: edificios de oficina, casinos de juego, centros de eventos, universidades, centros comerciales, hoteles, clínicas, supermercados, estacionamientos privados de giro exclusivo, concesiones municipales y concesiones del MOP; en fin, el más amplio espectro de mandantes, todos los cuáles se ven afectados y están incluidos en el proyecto. En general todo aquel que valore profesionalizar la atención de sus clientes y requiera racionalizar el uso de sus estacionamientos.

Declaró que la misión de esta asociación es satisfacer las necesidades de los usuarios de los estacionamientos generando una experiencia deseada, grata y recurrente. Dio algunas cifras:

- Mantienen 1.185 calzos de bicicletas.
- Operan 130 estacionamientos en todo Chile con 67.212 plazas.
- Anualmente ingresan a sus estacionamientos más de 74 millones de autos.
- El sector de estacionamientos cuenta con 875 empresas, 20.118 empleados y recauda más de MMU\$230 de IVA (fuente SII).

#### Observaciones Generales al proyecto.

El señor Martínez formuló observaciones tanto desde el punto de vista operativo como aspectos legales:

- Cambios en los mecanismos, procedimientos de cobro y operación de estacionamientos tiene impacto en la congestión vial y la calidad de vida de las ciudades.
- Liberar tiempos de estadía significa un incentivo al uso del automóvil, lo cual contradice diversas propuestas de expertos.

## Informe de Comisiones Unidas

- Estudios nacionales e internacionales desaconsejan tomar medidas sobre estacionamientos del tipo que se proponen en el proyecto en su redacción actual.
- Resulta particularmente complejo debatir sobre políticas de transporte y desarrollo urbano en el contexto de una modificación a la Ley de Protección de Derechos del Consumidor. Habrán efectos predecibles y otros que hoy no alcanzamos a dimensionar. Esta combinación que hace que el proyecto de ley finalmente se desvirtúe.
- Beneficiar a los propietarios de automóviles puede ser una medida con efectos sociales negativos: congestión, subsidios cruzados, políticas regresivas, distorsiones en mercados.
- Existen estacionamientos de muy distinto tipo, naturaleza y funcionalidad (concesionados subterráneos, parquímetros, asociados a centros comerciales, de universidades y recintos privados, de oficinas, etc.) y puede resultar casi imposible determinar reglas generales sin esperar severos impactos negativos en el funcionamiento de la ciudad, el comercio, etc.
- Algunas medidas contempladas en el texto pueden estar reñidas con ciertos principios constitucionales (igualdad ante la ley, derecho propiedad y la libertad para desarrollar una actividad económica).

Opinión de los expertos.

El señor Martínez se refirió a lo que han señalado los expertos en la materia:

A) Banco Interamericano de Desarrollo:

- Los requisitos mínimos de estacionamientos subsidian el uso del automóvil dado que transfieren costos de uso del auto, al desarrollo urbano y a la población que no maneja frecuentemente.
- Los dueños de los automóviles deberían absorber esos costos y no la población general.
- Cuando hay requisitos de estacionamientos bien planificados, separados por su tipo (parquímetro, privado, público, ligado a comercio o servicios), hay mejores condiciones para caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público.
- La demanda de estacionamiento es influida tanto por el precio como por las alternativas de transporte. La oferta y el precio de las plazas de estacionamiento en la vía pública y de los estacionamientos fuera de la calle se influyen mutuamente.
- Los precios de estacionamientos deben definirse según la demanda existente en un área y a la demanda que se quiere tener en dicha área.
- Nunca una plaza de estacionamiento debe dejarse sin un precio.
- Se deben determinar unidades de tiempo adecuadas según la zona (por ejemplo, tiempos cortos, por minuto, para zonas de alta rotación, y tiempos largos, por hora o por día, para zonas de baja rotación como las residenciales).
- Los requisitos específicos para los distintos tipos de estacionamientos deben ser, en la medida de lo posible, para áreas (barrios, zonas) más que para predios específicos o simplemente, generales.

B) Comisión Promovilidad:

- Internalizar costos de viaje a las zonas saturadas, ya sea en el trayecto (tarificación en vías) o en el destino (estacionamiento).
- Prohibir la construcción de estacionamientos en las zonas más saturadas.
- Eliminar o limitar el estacionamiento de automóviles en zonas saturadas, tanto en horas puntas como en áreas céntricas. A cambio, incentivar estacionamientos de bicicletas que sean seguros.
- Construir estacionamientos en estaciones de metro o ferrocarril que se encuentren en la periferia para

## Informe de Comisiones Unidas

desincentivar el uso del automóvil en zonas saturadas. Para la implementación de estos estacionamientos, se debe incentivar un área de concesiones.

C) Sociedad Chilena de Ingenieros de Transporte:

- Las políticas de estacionamientos deben ser diseñadas con un enfoque sistémico que considere todos los tipos de estacionamientos existentes.
- Los mecanismos de cálculo del número máximo de estacionamientos debieran estar relacionados con la saturación vial y opciones de transporte de la zona.
- Las tarifas se deben relacionar con los niveles de congestión.
- En los estacionamientos fuera de calzada, la tarifa debe ser calculada de forma tal que no se generen colas en accesos que congestionen el entorno.
- Los estacionamientos en la calle deberían tener una tarifa para que en la práctica representen una tasa de ocupación del 85% como máximo, asegurando la rotación y facilidad para estacionar.

De lo que señalan los expertos, se deduce que no es posible fijar reglas de precio o cobro sin tener en cuenta contextos geográficos o de comportamiento del espacio urbano.

En la ciudad conviven en un mismo territorio o área estacionamientos de distinto tipo (de superficie, subterráneos concesionados o de espacios comerciales o de oficinas) y no es posible fijar reglas generales y no esperar severas distorsiones e impactos negativos.

Cualquier tiempo de gratuidad es un incentivo del uso del automóvil en desmedro del desarrollo del transporte público.

Es necesario racionalizar el uso de estacionamientos y la herramienta más idónea es que tengan precio.

En cuanto a lo que ocurre en otros países con la regulación de precios, dio a conocer que no existe regulación, entre otros, en Alemania, Inglaterra, Bélgica, Australia, Estados Unidos, Brasil, Perú, Colombia ni Argentina (salvo Buenos Aires).

Conclusiones.

Cualquier regulación que implemente una gratuidad incentiva el uso del automóvil y va en contra de las recomendaciones y políticas definidas por el BID, la Comisión Promovilidad, Sochitran y múltiples estudios internacionales. BID recomienda no establecer ningún tipo de regulación tarifaria general sobre los estacionamientos.

Cualquier regulación general para diferentes tipos de estacionamientos, va a generar graves distorsiones en el rubro y perjuicios a la ciudad.

Tomar medidas aisladas puede generar impactos imprevistos para todo el resto del sistema vial, medioambiental y de vida en la ciudad. Es necesaria una política que incluya todas las piezas del sistema.

Finalmente, existen aspectos del proyecto que pueden considerarse como reñidos con principios constitucionales.

CORPORACIÓN NACIONAL DE CONSUMIDORES Y USUARIOS, CONADECUS

El Presidente de CONADECUS, señor Hernán Calderón, comenzó señalando que nos encontramos ante la discusión de si los consumidores tienen derecho a hacer uso de los estacionamientos en un mall o centro comercial. Afirmó que, como consumidores, estiman que tienen ese derecho, y al efectuar un cobro por ese uso, éste se traduce en un verdadero impuesto al consumo, una carga adicional al consumidor que va a comprar a un centro comercial, o a un supermercado, etcétera. El consumidor concurre a esos lugares a consumir bienes y servicios, y no a hacer uso del servicio de estacionamientos. El propio Cencosud argumentó en ese sentido en el caso de una demanda por robo en uno de sus estacionamientos, donde señala que Cencosud no presta servicio de estacionamiento ni de custodia del vehículo, y que el estacionamiento sólo existe para comodidad del público, bajo la responsabilidad del

## Informe de Comisiones Unidas

mismo usuario (Recurso 5225/2010, Corte Suprema). Eso como punto de partida de este debate.

El señor Calderón realizó una presentación power point, que se encuentra a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de las Comisiones unidas. Los aspectos fundamentales de su exposición se reproducen a continuación:

La Cámara de Centros Comerciales afirma que no se oponen a la primera media hora gratis, pero rechazan establecer gratuidad hasta las dos horas y media de permanencia presentando una boleta. Implementar un cobro después de los 30 minutos significa un verdadero impuesto al consumo por parte de quienes no tienen derecho a cobrarlo.

El interés de un consumidor al concurrir a estos establecimientos es consumir bienes o servicios y no utilizar servicios de estacionamientos.

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcción fija normas sobre la cantidad de estacionamientos mínimos para la construcción de estos establecimientos comerciales de acuerdo a su carga de ocupación. Esta es una medida de mitigación por el impacto vial y las externalidades que producen en las zonas donde están emplazados, en consecuencia, no puede el consumidor pagar el costo de estas mitigaciones obligatorias, las cuales fueron consideradas por los desarrolladores en sus costos sin considerar retorno, y que han sido históricamente cargados a locatarios en los arriendos, quienes lo han traspasado a los consumidores.

El cobro por tramo es un sistema abusivo, porque el consumidor siempre paga por servicios no prestados. Hay un acuerdo general en que esto debe cambiar, porque el consumidor está pagando por algo que no utilizó. En consecuencia, debe implementarse el cobro por minuto en todos los estacionamientos, incluyendo los edificios de estacionamientos no asociados a centros comerciales u hospitales y otros.

Invocó los argumentos de la Cámara de Centros Comerciales:

- La Cámara de Centros Comerciales ha argumentado que permitir gratuidad por un tiempo de 2 o más horas significaría una saturación en los estacionamientos, debido principalmente al uso abusivo por parte de los trabajadores de las oficinas cercanas quienes estacionarían sin consumir;
- Además, la Cámara Centros Comerciales ha intentado confundir a la ciudadanía, estimando a los estacionamientos de estos centros comerciales como si fueran iguales que los considerados en la Ordenanza como edificios de estacionamientos. Estos tienen como giro prestar servicios de estacionamientos y no están asociados a comercio o centros comerciales, en consecuencia no tienen la obligación que impone la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

El señor Calderón dio a conocer la opinión de CONADECUS:

A) No hay estudios que permitan saber exactamente cuál es el uso de estacionamientos de centros comerciales por parte empleados que trabajen cerca de estos establecimientos. Sin embargo, se puede deducir que los oficinistas si pagarían su estacionamiento, puesto que sus jornadas laborales superan con creces la media hora gratuita. Además, con las tecnologías actuales es muy fácil determinar qué vehículos estacionan en estos centros, su periodicidad y horarios.

B) Asimismo, si el argumento esgrimido para el cobro por la Cámara de Centros Comerciales, es por la saturación de los estacionamientos y congestión vial por uso de estos, por parte de empleados de oficinas aledaños a los centros comerciales, no se justificaría el cobro en días de fiesta, sábados y domingos.

C) La Cámara de Centros Comerciales afirma que los centros comerciales no se oponen a la primera media hora gratis, pero sí ha argumentado que rechazan el uso de la boleta como forma de no pago por el uso del estacionamiento porque es inviable operacionalmente.

Uno de los argumentos de este gremio es la complejidad de implementar este sistema. Sostienen que hay comercios que no emiten boletas electrónicas y además, que el sistema de cobro se valida sólo en máquinas, y exigiría que todos los locales estén en línea con el dispositivo donde se valida el código de barras o el ticket.

Sin embargo, no es efectivo que el ticket de estacionamientos se valide o pague sólo en máquinas. En muchos

## Informe de Comisiones Unidas

países de Europa, existen soluciones que permiten validar o pagar el ticket sin pasar por las máquinas. El pago, y por ello la validación, se hace a distancia, en forma remota, a través de una conexión a internet y una tarjeta de crédito. Lo anterior por ejemplo, permite pagar los tickets utilizando los teléfonos inteligentes.

Para efectos de los centros comerciales y sus tiendas, sólo se necesita implementar este tipo de soluciones a nivel del centro comercial, y que cada tienda cuente con acceso a internet, en su computador o teléfono inteligente, y una tarjeta de crédito. Las tiendas o locales no están en línea con el dispositivo donde se valida o paga el ticket. A través de un portal en internet, están en línea con un software, switch o interfaz, a su vez está integrado o en línea, con el sistema de pago de estacionamientos del centro comercial por un lado, y con el procesador de pago de transacciones por internet, en este caso Transbank (servicio Web Pay One Click), por el otro.

La solución descrita no tiene relación con si los comercios emiten o no boletas electrónicas. Respecto a la boleta electrónica del servicio de estacionamiento, si hubiera que darla, también es de fácil solución, ésta le llegaría al teléfono o computador del local que validó el ticket.

D) Desde que se inició la expansión de grandes centros comerciales, incorporando tiendas, supermercados, centros de salud y otros servicios con grandes superficies, estos han declarado los estacionamientos como servicio complementario e inherente al servicio como lo ha considerado la Corte Suprema. Esto ha permitido por largo tiempo que estos soliciten, año a año, rebajas al impuesto territorial, y al acogerse a este beneficio, se les ha permitido rebajar hasta en un 70% el pago de contribuciones a los centros comerciales.

En este punto dio a conocer a las Comisiones unidas una petición de un centro comercial, donde se solicita este beneficio. Puso de relieve que esta ha sido una práctica histórica de los centros comerciales.

E) En su argumentación, los centros comerciales esgrimen que la gratuidad de estacionamientos perjudica a los consumidores. La realidad indica que los consumidores ya han pagado los estacionamientos porque los locatarios lo pagan en los arriendos, quienes lo traspasan a sus consumidores. No debería cobrarse por un servicio cuyos costos de mantención, seguridad y sistema de control ya van incorporados en el costo final de los productos y servicios adquiridos por el consumidor.

H) No se han implementado ningún tipo de medidas de mitigación. Al respecto, se podrían adoptar algunas de las siguientes medidas de mitigación:

- Buses de acercamiento.
- Estacionamientos complementarios en cercanía de estaciones del metro.
- Servicios de taxis rebajados para consumidores con compras de grandes volúmenes sin distribución directa del proveedor.
- Información visible en calles sobre disponibilidad de estacionamientos.

Citó una serie de dictámenes de la Contraloría General de la República, donde ha declarado que todos estos estacionamientos son de uso público, sin consideración de quien sea el propietario, no corresponde limitar el alcance de dicha expresión sólo a los bienes nacionales de uso público (Dictamen N° 30.338 de 10 de junio de 2009).

A continuación, el señor Calderón se refirió a los estacionamientos en bienes nacionales de uso público, como son las calles. Los municipios tienen atribuciones para licitar y entregar en concesión el uso de calles para estacionamientos, esto ha significado importantes ingresos para municipios. Sin embargo, esta modalidad se ha prestado para abusos en los cobros, los cuales algunos están por tramos de 20 minutos, 30 minutos, otros por medios días o días enteros; el mejor ejemplo es lo que ocurre en el verano en las playas.

CONADECUS propone:

A) Regular este servicio a uno de precios máximos para todos los municipios del país.

B) Todos los municipios deben exigir a sus concesionarios el cobro por minuto.

## Informe de Comisiones Unidas

C) El beneficio del municipio debiera ser del 60% de lo recaudado, el 40% debiera ser administrado en un fondo del Ministerio de Transporte para mejoras en el transporte público, plazas y áreas verdes, considerando experiencias internacionales.

El señor Calderón formuló algunas consideraciones finales. Afirmó que, conforme a lo expuesto, CONADECUS considera que este proyecto acoge una demanda de los consumidores al momento de hacer sus compras de bienes o servicios, que es pagar el precio justo por un servicio en el comercio. CONADECUS apoya lo propuesto en el proyecto en cuanto a implementar un sistema liberado de pago por compras de bienes o servicios hasta dos horas, o también por tramos según monto de lo adquirido por el consumidor, siempre considerando un tiempo liberado de pago de 30 minutos a todo evento y dos horas máximo adicionales; y también si es necesario establecer tramos según volumen de compras, sin tiempo liberado a todo evento, favoreciendo al consumidor que adquiere productos.

**ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE CHILE, ODECU.**

El Presidente de ODECU, señor Stefan Larenas, agradeció la invitación a exponer sobre este tema que se arrastra hace varios años.

En primer término hizo presente que se ha debatido mucho sobre los estacionamientos de los centros comerciales o malls, quedando de algún modo subordinado a ello lo relativo a los estacionamientos en la vía pública. Señaló que en noviembre del año pasado ODECU realizó un estudio profundo sobre el tema de las tarifas de estacionamiento en vías públicas, en diez comunas de la Región Metropolitana, estudio que se encuentra a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de la Comisión. Es un tema muy relevante para los consumidores, y por tanto si se va a legislar, la normativa también debe regularlos con la misma fuerza, pues forman parte de la problemática que les afecta.

Anunció que se referirá a dos temas: los estacionamientos de los centros comerciales y otros similares, y en segundo término, a las principales conclusiones del citado estudio.

En relación a lo primero, afirmó que para ODECU, la existencia y mantención de estacionamientos al interior de centros comerciales, supermercados, centros médicos y otros, se enmarca dentro del servicio que los proveedores prestan a los usuarios, cuyo costo es traspasado a estos últimos a través de cánones o renta que cada proveedor debe pagar a la administración del recinto. El uso del estacionamiento está relacionado con el acto de consumo, al igual que cuando una persona va a un restorán, y no paga en forma separada por el uso de, por ejemplo, las mesas y vasos.

La normativa vigente nunca ha otorgado a los proveedores la facultad de efectuar cobros por la utilización de estacionamientos ubicados en aquellos lugares que las propias empresas han destinado para el acceso de los usuarios a sus instalaciones. El cobro por este servicio que se ha dado en los hechos obedece a malas prácticas instauradas por las administraciones de estos recintos, tal como lo demostró el ex Director del SERNAC, señor Juan Peribonio. Esto genera una duda razonable sobre un posible enriquecimiento ilícito propio de mercados no regulados.

Para ODECU, el proyecto ha logrado un equilibrio en esta materia, con media hora gratuita, y las siguientes dos horas gratis contra la presentación de una boleta. Resulta interesante analizar la conveniencia de fijar un monto mínimo de consumo, pues es importante es que no exista un aprovechamiento de parte de los usuarios. Reiteró el apoyo a esta parte del proyecto.

En segundo término se refirió a los estacionamientos en la vía pública, tema controvertido durante los años, y al estudio que se realizó. Señaló cuales fueron sus principales conclusiones:

- Actualmente existen tres modalidades de cobro de estacionamientos: franja horaria; franja horaria más minuto adicional, y franja horaria diferenciada;
- Existen diferencias hasta de un 80% en franja horaria en el valor por minuto de estacionamiento, entre 15 y 27 pesos, en los veinte estacionamientos estudiados, dos por cada una de las diez comunas seleccionadas;
- En Santiago existen diferencias de hasta 106% en el valor por hora entre San Bernardo y Alonso de Córdova, Vitacura.

## Informe de Comisiones Unidas

Agradeció una vez más la invitación, y puso de relieve que ODECU también participó en la tramitación del proyecto en la Cámara de Diputados. Anteriormente recurrieron por este tema a la Contraloría General de la República y a la Fiscalía Nacional Económica, sin éxito.

Subrayó que el problema central, más allá de las franjas horarias arbitrariamente impuestas por el concesionario, es que se observa hoy día que el mismo concesionario está a cargo de un alto porcentaje de los estacionamientos, eso se constató en el estudio, y lo mismo ha ocurrido en regiones, donde se le ha entregado a este mismo concesionario, concesiones por 10, 15, 20 años, en circunstancias que no existe ninguna inversión en infraestructura. El consumidor queda completamente desprotegido.

Propone el cobro por minuto para todos. Es inconcebible que se cobre por un tiempo no utilizado, además considerando que hoy día existe la posibilidad técnica de que se cobre al usuario sólo por el tiempo efectivamente utilizado.

En materia de concesiones en la vía pública, consideró fundamental hacer responsables a las empresas por los hurtos o daños que se produzcan a los vehículos en los estacionamientos ubicados en la vía pública. La Corte Suprema ha fallado sobre esta materia tratándose de estacionamientos en malls o centros comerciales, pero cuando se trata de robos o daños en estacionamientos ubicados en la vía pública, nadie se hace cargo, existe una completa desregulación. En razón de lo anterior insistió en la importancia de que este proyecto de ley profundice la regulación de los estacionamientos en la vía pública.

Respecto a los contratos actualmente en operación, ODECU propone que sean auditados y transparentados en cuanto a los concesionarios, tarifas, niveles de servicio y de responsabilidades. Actualmente este tema es tierra de nadie.

Concluyó manifestando su apoyo a la normativa propuesta en materia de centros comerciales, reiterando su preocupación por los estacionamientos situados en la vía pública, y particularmente de la forma en que se aplicaría la ley en casos de concesiones vigentes, con una duración de 15 o 20 años, que son la mayor parte, atendidas las normas sobre retroactividad e irretroactividad de la ley.

- - - -

En sesión de 18 de mayo, las Comisiones unidas escucharon la opinión en relación al proyecto de ley de la referencia, de los siguientes invitados: SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria; Sociedad Administradora de Estacionamientos Maxximiza S.A.; Asociación Chilena de Propietarios, Operadores, Concesionarios de Estacionamientos A.G., (en formación), APOCE A.G; Asociación Gremial de Supermercados de Chile; Clínicas de Chile A.G; Confederación Coordinadora de Sindicatos del Comercio; Cámara de Comercio e Industria de Patronato-Recoleta A.G; Terminal Agro Hospicio S.A., Centro Comercial El Progreso Iquique S.A. y Terminal Agropecuario Iquique S.A.; Ciudad Viva, y Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM).

#### SCL TERMINAL AÉREO SANTIAGO S.A. SOCIEDAD CONCESIONARIA

El Gerente General de SCL Terminal Aéreo de Santiago S.A Sociedad Concesionaria, señor Alfonso Lecámara, agradeció la invitación a exponer ante las Comisiones unidas.

Manifestó que, además de Gerente General de la Concesionaria del Aeropuerto de Santiago, es Vicepresidente de la rama de Aeropuertos de la Asociación de Concesionarios de Obras Públicas, Copsa, por lo que representa el pensamiento de los principales aeropuertos del país sobre esta materia.

Declaró que no entienden la razón por la cual los aeropuertos fueron incluidos en este proyecto de ley. En efecto, cuando se inició la discusión de esta ley en la Cámara de Diputados no lo estaban, pero durante su tramitación y con muy poco conocimiento sobre la materia, fueron incluidos.

Señaló que en su momento solicitaron ser recibidos por la Comisión que estudió el proyecto en la Cámara de Diputados, sin embargo ello no fue posible.

Hizo presente que un aeropuerto como el de Santiago es un bien fiscal de uso público, concesionado a una empresa privada a través de una licitación pública. La concesión de un aeropuerto esta estricta y precisamente regulada en el contrato de concesión, el cual es supervigilado por el Ministerio de Obras Públicas.



## Informe de Comisiones Unidas

Las tarifas de los servicios regulados del aeropuerto, como lo es el estacionamiento, han sido objeto de los estudios correspondientes para su fijación por parte de dicho Ministerio.

Un aeropuerto es una estación de transferencia de pasajeros y carga; el aeropuerto es un gran centro de transferencia nacional e internacional, de pasajeros y mercancías, desde y hacia los aviones. Una estación de transferencia (puerto, aeropuerto, estación de tren, paradero de buses, paradero de taxis), en términos conceptuales, es el lugar de encuentro entre objetos de transporte (carga, pasajeros) y modos de transporte (diferentes tipos de vehículos) para que los objetos sean cargados y descargados de los vehículos [1].

Para realizar esta transferencia un aeropuerto requiere vialidad terrestre, estacionamiento terrestre (lado tierra), edificio terminal de pasajeros, edificios de carga, estacionamientos aeronáuticos y vialidad aeronáutica (lado aire). En consecuencia los estacionamientos terrestres no son un servicio accesorio al funcionamiento del aeropuerto, sino esencial, al igual que los estacionamientos de aeronaves.

En atención a lo anterior y aun estando plenamente de acuerdo con los argumentos presentados por los centros comerciales en relación a este proyecto de ley, puso de relieve que el aeropuerto no es un centro comercial sino que una estación de transferencia, a la cual la gente va porque viaja o porque llega de un viaje, no va expresamente a comprar. Ello sin perjuicio que por los tiempos de estadía en el aeropuerto las personas requieren servicios tales como comercio, comida, telefonía, entre otros. Las personas que llegan al aeropuerto van a realizar una actividad de transporte, no a comprar productos.

Entregó algunos datos del Aeropuerto de Santiago (en adelante el Aeropuerto):

Información General	
Superficie	158.800 m <sup>2</sup>
Plazas	3.935
Usuarios	2,33 MM / Año
Ing. Totales	MM USD 12,55 / Año

Los estacionamientos principales del Aeropuerto son de tres tipos: Expreso, que es el más cercano al Aeropuerto, de alta rotación y poco tiempo de estadía, y es el más caro; Techado, que es un estacionamiento intermedio que permite estadías más largas por su precio y por sus características, típicamente se usan para viajar por el día o de un día para otro, pero hoy día, debido a la alta demanda por estacionamientos, recibe también el rebalse del Expreso; y Custodia/Regulado, que es un estacionamiento de largo plazo, es decir para estadías mayores a un día, y también se utiliza para estadías cortas como estacionamiento de bajo costo.

## Informe de Comisiones Unidas

<b>DISTRIBUCION ACTUAL</b>	<b>% Ocupación en hrs. Peak</b>
Expreso	106 %
Techado	103%
Custodia Regulado	/ 108%
EOTC	109%
<b>Promedio</b>	<b>106%</b>

Las tarifas de los estacionamientos del Aeropuerto están reguladas en el contrato de concesión y en el caso específico del Aeropuerto de Santiago, han sido revisadas y acordadas con la Fiscalía Nacional Económica.

Con la actual tarificación de los estacionamientos, en las horas peak estos se encuentran utilizados en su máxima capacidad e incluso la superan en ciertos momentos.

## Informe de Comisiones Unidas

<b>Taxis Enrolados</b>	<b>Cantidad</b>
Turismos	581
Básicos	1.121
Ejecutivos	3.219
<b>Total</b>	<b>4.921</b>

<b>Servicios Atendidos</b>	<b>Total Mes</b>
Taxis Reserva Sin	32.000
Taxis Reserva Con	18.000
<b>Total</b>	<b>50.000</b>

<b>Transportes Piratas</b>	<b>Cantidad Aprox. Mes</b>
Estacionamiento Publico	13.000
Tercer Nivel Aeropuerto	3.000
Pista Publica Frente Terminal	2.000
<b>Total</b>	<b>18.000</b>

Es evidente que al establecer gratuidad en los estacionamientos por las primeras 2 horas y media se producirá un fuerte aumento de la demanda, con nula oferta adicional, lo que significará una saturación de los estacionamientos con el consiguiente caos vial, pues se producirán colas para entrar y finalmente la gente se estacionará en cualquier lugar, afectando seriamente la operación del Aeropuerto.

Declaró que ningún aeropuerto que conozca, que son aproximadamente 40 aeropuertos internacionales, tiene estacionamiento gratis por las primeras 2 horas y media.

El señor Lecámara agregó que la gratuidad de los estacionamientos afectará directamente a servicios relacionados con los estacionamientos, como lo son el sistema de vía controlada o exclusiva para taxis, el sistema de arriendo de vehículos y los estacionamientos para buses. Se refirió brevemente a cada uno de ellos, manifestando que con posterioridad a su presentación, la empresa Maxximiza, que opera la Vía Controlada, hará una exposición sobre el particular.

Vía Controlada:

- Funcionamiento desde septiembre de 2014.
- Ordena y formaliza el servicio de taxis en el aeropuerto.

## Informe de Comisiones Unidas

- Su operación se sustenta en el área designada para espera de vehículos.
- 4.921 Taxis registrados y enrolados a la vía.
- Estacionamiento para 274 vehículos.

Arriendo de Vehículos: El servicio de arriendo de vehículos es generado y sustentado por medio de la utilización de estacionamientos. Se trata de las empresas: Hertz; Econorent; Europcar; Avis; Budget; Rosselot; Alamo y National / Enterprise. Superficie arrendada: 2.436 m<sup>2</sup>

Transporte Público: El servicio de transporte público es generado por medio de la utilización de estacionamiento: buses (Centropuerto, Turbus) y mini buses (Transvip, Delfos).

El señor Lecámara puso de relieve que la gran mayoría de los usuarios de los estacionamientos permanece menos de dos horas y media. En el caso del estacionamiento Expreso la cifra es muy alta, pues el 95% de los usuarios está menos de ese tiempo atendida su condición de estacionamiento expreso. En el caso del techado la cifra es de 84%. En el caso de Custodia Regulado, como resulta esperable, la cifra disminuye a un 58%.

En resumen, aproximadamente el 85% de los usuarios del estacionamiento están menos de dos horas y media, lo que significará, al aplicar la gratuidad por ese período, una enorme pérdida de ingresos.

Afirmó que esta pérdida no será del concesionario privado si no del Estado. Razones de lo anterior:

- La reciente licitación del Aeropuerto de Santiago fue adjudicada al Consorcio Nuevo Pudahuel, quien conforme al modelo económico establecido, ofreció coparticipar al Estado con el 77,56% de los ingresos que genera el Aeropuerto.
- Siendo el ingreso de los estacionamientos uno de los ingresos que se coparticiparán, al aplicarse la gratuidad, el Estado no recibirá dicho 77,56% de los ingresos, que provendrían de los usuarios que están menos de dos horas y media.
- Por otra parte el concesionario no recibirá la proporción de esos ingresos que según el contrato de concesión le corresponden a él, por lo que pedirá al MOP que se le restituya su 22,44% porque así estaba establecido en las Bases de Licitación.

La pérdida proyectada incorpora las nuevas bases de licitación del Aeropuerto, las cuales señalan que los ingresos que percibirá el concesionario por concepto de Estacionamientos y Servicios Derivados será la tarifa asociada al tiempo de estadía de los vehículos. La pérdida que han estimado para el Estado por este concepto es, en valor presente, de aproximadamente 280 millones de dólares.

Concluyó reiterando que, por todo lo anterior, la entidad que encabeza solicita que no se legisle sobre esta materia, y si se legislara solicita que los aeropuertos sean eliminados del proyecto de ley en discusión.

#### SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE ESTACIONAMIENTOS MAXXIMIZA S.A

Intervino en representación de Empresa Administradora MAXXIMIZA S.A, el señor Juan Cristobal Gumucio, quien comenzó señalando que el proyecto de ley que se discute es perjudicial y no debiera establecer gratuidad de los estacionamientos del aeropuerto. El aeropuerto, como una estación intermodal y sus estacionamientos, hoy en día ya están congestionados, por lo que una medida como esta traerá consigo una mala imagen país, aumento de las estafas, aumento de la piratería de taxis y saturación de hacheros en el hall público del sector de "Llegadas" en el aeropuerto, entre otros.

Señaló que MAXXIMIZA opera básicamente en el estacionamiento de pasajeros, y a partir de septiembre de 2014, SCL también adjudicó a MAXXIMIZA el proyecto Vía Controlada.

El aeropuerto tiene un problema asociado al transporte pirata, entendido como personas que acosan a los pasajeros a la salida del terminal de pasajeros y tratan de llevarlos a automóviles que no están autorizados o, eventualmente, a transportistas que no están dentro del sistema. Por este motivo, ha habido muchísimas denuncias de estos pasajeros por estafas, especialmente turistas extranjeros, lo que llevó a buscar un mecanismo

## Informe de Comisiones Unidas

que acogiera a los taxis que estuvieran autorizados por el Ministerio de Transportes para enrolarse en el aeropuerto. En ese escenario, estimó que aprobar la gratuidad en el uso de los estacionamientos públicos trastorna el sistema. Actualmente, en un sistema sin gratuidad, hay muchos taxistas que están prestando servicios ilegales a través del estacionamiento; si se aprueba la gratuidad en el proyecto de ley, el problema será aún mayor.

Realizó una estimación de los viajes de taxis, son aproximadamente 50.000 servicios de taxis al mes que prestan los taxistas que están enrolados en la vía controlada, pero aún hay 18.000 viajes piratas de los cuales 13.000 se están prestando desde el estacionamiento público:

Distribución	Cantidad Usuarios 30 min	Cantidad Usuarios Menor 2,5 Hrs	Estimación Perdida (30 min)	Estimación Perdida (> 30 min - < 2,5 hrs)
Expreso	294.316	390.139	323.747.097	1.716.612.513
Techado	146.669	440.007	117.335.100	1.078.016.231
Custodia	99.735	486.941	104.721.577	511.287.698
EOTC	20.534	77.246	16.426.914	189.251.738
<b>SUBTOTAL PERDIDA (\$) -año</b>			<b>562.230.688</b>	<b>3.495.168.181</b>

<b>TOTAL PERDIDA (\$) - año</b>				<b>4.057.398.868</b>
<b>Total Perdida USD \$ - año</b>				<b>6.242.152</b>

<b>Estimación Perdida Estacionamiento Vía Controlada USD\$ -año</b>				<b>3.590.000</b>
---	--	--	--	------------------

<b>Total Estimación Perdida (Estacionamiento Pasajeros + Taxis) (USD\$-año)</b>				<b>9.832.152</b>
---	--	--	--	------------------

Se ha hecho un trabajo importante que ha sido coordinado con la Intendencia, concesionarios, Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Carabineros, para tratar de disminuir el problema, pero es una situación seria y difícil de controlar, y una gratuidad en el estacionamiento público va hacer que aumente aún más.

El señor Gumucio graficó la situación de los taxis piratas, mostrando una serie de fotos de lo que ocurre en el Aeropuerto de Santiago. Presentó también un afiche de la campaña contra los taxis piratas, apoyada por la Intendencia de Santiago, campaña que en el fondo trata de advertir a los pasajeros del peligro que existe con el transporte ilegal. También graficó los efectos negativos de los taxis piratas y los captadores ilegales, denominados

Informe de Comisiones Unidas

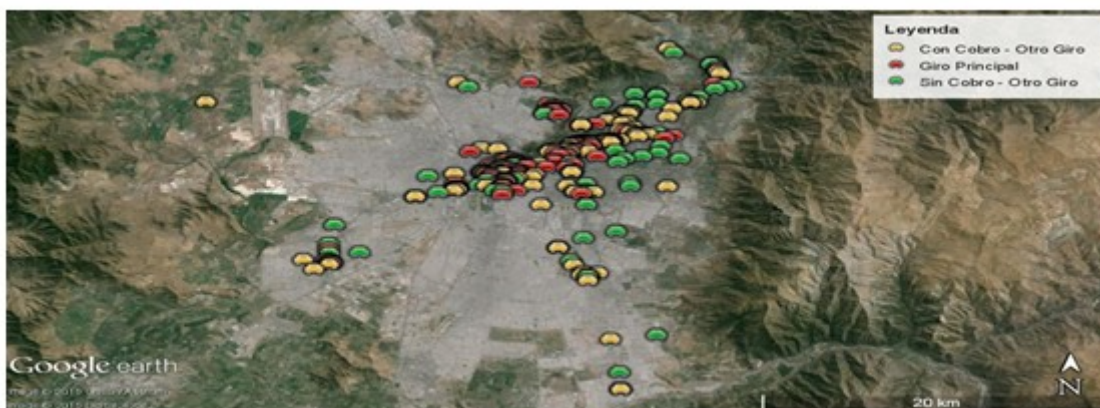
hacheros, como el engaño y asedio al turista extranjero, la merma de los ingresos de los taxis autorizados, las aglomeraciones en las salidas, entre otros.

En definitiva lo que se busca con el proyecto de vía controlada es: darle mayor seguridad a los pasajeros, una imagen más ordenada a la salida del aeropuerto, que a la vez es nuestra cara de presentación, mayor rapidez, precio más justo, amplitud de oferta, reducir los tiempos de espera, entre otros beneficios. Con respecto a los taxistas, tener un sistema de enrolamiento donde puedan operar de forma más organizada, con mayor seguridad, orden y control, y trabajar en forma legal en cuanto al acceso y con una mejor imagen.

Lo expuesto ha sido apoyado por las autoridades. En este punto, llamó la atención que este proyecto impacta tanto a la concesionaria que tenga relación con los estacionamientos públicos como con el proyecto de vía controlada. Un cálculo preliminar indica que se pierden unos US\$10.000.000, es lo que puede impactar al año la gratuidad en los estacionamientos por las 2 primeras horas y media:

Estadía	30 min	Menor 2,5 Hrs
Expreso	43%	95%
Techado	25%	84%
Custodia	17%	58%
EOTC	21%	68%

Como explicó SCL, el 95% las personas que utilizan el estacionamiento Expreso se quedan menos de 2 horas y media, y en el caso del estacionamiento Techado que está más cerca del terminal, un 84% que se van antes de las 2 horas y media:



En definitiva este proyecto impacta en la concesionaria, con la agravante que afecta a la vía controlada ya que los taxistas tratarán de pasar al estacionamiento gratis.

El señor Gumucio sintetizó los que son, en su opinión, los efectos de establecer la gratuidad en el Aeropuerto de Santiago:

- Fin del Proyecto Vía Controlada por abandono de taxis desde Parking Exclusivo de Taxis a Parking Público General;
- Aumento de piratería de taxis y saturación de presencia de hacheros en Hall Público de sector "Llegadas" de pasajeros;
- Mala imagen país en el principal Aeropuerto de Chile;

## Informe de Comisiones Unidas

- Aumento de estafas a turistas;
  - Colapso de estacionamientos de público;
  - Compensaciones que debe pagar el Estado de Chile por vía controlada: US\$10.000.000;
  - Compensaciones que debe pagar el Estado de Chile al concesionario del Aeropuerto: US\$277.000.000.
- También habrá un retroceso en la automatización de los cajeros, con un peor servicio, ya que habrá que validar en forma manual las boletas, hay más de 7.000 operaciones diarias en el aeropuerto lo cual se tendrá que invertir en personal y en sacar cajeros. Es posible que se produzca un tráfico de boletas, por los hacheros que trafican con las personas.

Existe interés de parte de MAXXIMIZA de participar de la licitación de los estacionamientos del nuevo aeropuerto, que contempla 2 torres de estacionamientos de 3 pisos cada uno, que van a reemplazar a los estacionamiento techados que hoy en día están saturados, y como se señaló, entre el 80% y el 90% de estos estacionamientos son utilizados menos de 2 horas y media. De establecerse la gratuidad, estos edificios no se financian, lo cual traerá impacto en el Ministerio de Obras Públicas porque tendrá que asumir una responsabilidad ya que en sus bases de licitación estableció un modelo que consiste en que se cobra desde la primera media hora, y aunque exista una cláusula de transitoriedad, no resuelve este problema.

Concluyó que luego de lo expuesto, resulta claro que consagrar la gratuidad de los estacionamientos pone en serio riesgo el Proyecto Vía Controlada que ha ayudado a mejorar el orden y la seguridad en el transporte público del Aeropuerto de Santiago, y generará responsabilidades del Estado por lo señalado respecto a las concesiones.

ASOCIACIÓN CHILENA DE PROPIETARIOS, OPERADORES, CONCESIONARIOS DE ESTACIONAMIENTOS A.G. (EN FORMACIÓN), APOCE A.G

En esta nueva oportunidad en que fueron escuchados, expuso en representación de APOCE A.G, el economista, señor Jorge Quiroz, quien realizó una presentación power point, con consideraciones económicas en relación al proyecto de ley en estudio.

En primer término, mencionó algunos aspectos preliminares que estimó relevantes. El proyecto interviene al sistema de precios, esto es, viene a regular un mercado que hasta ahora funciona en forma libre. Por regla general, las regulaciones de este tipo solo han tenido lugar con posterioridad a un análisis detenido de cómo funciona el mercado, evaluando posibles condiciones monopólicas, necesidades de inversión, etc.

En el caso en comento, no se advierte tal análisis, al menos en la profundidad que debería tener.

Expresó que su presentación ilustra, desde un punto de vista económico, las posibles consecuencias que traería el proyecto de ley. Manifestó que éstas pueden ser adversas y generar costos sociales netos, y concluyó en consecuencia, la necesidad de analizar en mayor profundidad el actual funcionamiento del mercado para luego de eso determinar si es que son pertinentes medidas de intervención de precios u otras similares.

Los principales contenidos de su presentación son:

- 1.- El “mercado relevante”.
- 2.- Efectos posibles sobre los distintos agentes y la economía.
- 3.- Conclusiones y recomendaciones.

1.- EL MERCADO RELEVANTE: El primer concepto que debe analizarse cuando se estudian los efectos de cualquier medida de intervención sobre un mercado es el Mercado Relevante. Tal es el procedimiento que regularmente emplea nuestra Fiscalía Nacional Económica, así como el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, entre otros.

Las conclusiones respecto de una determinada medida pueden variar grandemente dependiendo de la definición del Mercado Relevante. Ejemplificó lo anterior:

Ejemplo 1: Mercado relevante conformado por dos actores. Un centro comercial por un lado y un grupo de

## Informe de Comisiones Unidas

consumidores cautivos en una zona de influencia. En ese caso, bien podría ocurrir algún grado de “abuso de posición de dominio” por parte del centro comercial en lo que a cobro de los estacionamientos se refiere.

Ejemplo 2. Mercado relevante más complejo conformado por más actores: centros comerciales, consumidores clientes de los mismos, personas que solo son usuarias primordialmente del espacio para estacionar pero no del centro comercial, y otros inversores, no relacionados con los centros comerciales, dispuestos a construir infraestructura competitiva para servicios de estacionamiento toda vez que se observe saturación.

Claramente, las consecuencias de una medida de intervención de mercado son enteramente distintas dependiendo de si estamos en algo parecido al “Ejemplo 1” o al “Ejemplo 2”. En el Ejemplo 1, fijar las tarifas en niveles cercanos a cero genera una transferencia transitoria de los centros a los usuarios. En el largo plazo, sin embargo, si efectivamente existe posición de dominio, el centro “se cobrará de vuelta” con mayores cánones de arriendo a los locatarios, los que a su vez traspasarán el costo a la larga a los propios consumidores que se quiso beneficiar.

En el Ejemplo 2 la situación es aún más compleja. La fijación de tarifas en niveles cercanos a cero aumentará la demanda por parte de usuarios no clientes del centro generando un “equilibrio con congestión”. Se produce una pérdida social neta.

Adicionalmente, la intervención tarifaria desincentivará la inversión en estacionamientos por parte de terceros, con lo cual el desbalance entre oferta y demanda será aún más dramático, lo que también constituye una pérdida social neta.

A la larga, una vez más los centros comerciales intentarán “pagarse de vuelta” con mayores cánones de arriendo, los que al final del día terminarán pagando los propios clientes del centro. O sea, los clientes del centro les pagarán el estacionamiento “gratis” a los no usuarios del centro comercial.

El señor Quiroz expresó que, como puede haberse apreciado, el análisis económico y en particular el análisis del Mercado Relevante resulta fundamental antes de proceder con medidas tan específicas y drásticas en materia de intervención de precios como las que propone el proyecto de ley en debate.

Se preguntó qué nos dicen los datos del mercado relevante. Presentó las siguientes láminas donde se pueden observar las distintas realidades en materia de estacionamientos en Santiago.

El siguiente es el mercado de estacionamientos en Santiago:



Mercado de estacionamientos, Santiago CENTRO:



Informe de Comisiones Unidas



Mercado de estacionamientos, Santiago oriente:

Desde	Hasta	% por tramo	% acumulado
0	30	17%	17%
31	60	25%	42%
61	90	18%	61%
91	120	14%	75%
121	150	8%	83%
151	y más	17%	100%

Presentó algunas estadísticas relevantes:

a) Se catastraron 429 estacionamientos en Chile, que comprenden un total de 178.597 plazas. De estas:

- Un 21% corresponde a estacionamientos de giro principal.
- Un 79% corresponde a estacionamientos de otro giro.
- Un 60% se encuentra en Santiago.
- Un 81% cobra por el servicio.

b) En promedio, la distancia entre un estacionamiento independiente y su más cercano competidor de otro giro principal es de 600 metros en Santiago, 2.000 en Valparaíso y 900 en Concepción. Caminando, son cerca de 10 minutos en Santiago, 15 minutos en Concepción y 3 en Valparaíso.

c) En promedio, en un radio de 1.000 metros, cada estacionamiento de giro principal tiene 2,8 competidores de otro giro en Santiago, 2,3 en Concepción y 1,8 en Valparaíso.

d) Un 70% de los estacionamientos tiene un competidor a menos de 500 metros.

e) Un 53% de los estacionamientos tiene un competidor a menos de 300 metros.

El señor Quiroz afirmó que el Mercado Relevante se asemeja sin duda alguna al “Ejemplo 2” de la presentación, y debe ser analizado desde dicha perspectiva.

2.- EFECTOS POSIBLES SOBRE LOS DISTINTOS AGENTES Y LA ECONOMÍA:

Entre los efectos de la medida propuesta, mencionó:

Informe de Comisiones Unidas

- 1.- Aumento de demanda en estacionamiento con otro giro.
- 2.- Congestión, lo que constituye una pérdida social neta.
- 3.- Caída de rentabilidad e inversión en estacionamiento de giro principal.
- 4.- Como "Equilibrio final del mercado", tenemos una mayor congestión y pérdidas de tiempo, lo que representa una pérdida social neta. También un aumento en los cánones de arriendo, por lo que a la larga pagan los propios consumidores de los centros.

Hizo presente que al día de hoy el comercio minorista y APOCE compiten en igualdad de condiciones con los centros comerciales y sus estacionamientos, se trata de servicios separados. De aprobarse esta iniciativa, el comercio minorista quedará diferenciado: aquellos que cuentan con estacionamiento como servicio separado, de aquellos ubicados en centros comerciales, con servicio paquetizado.

Realizó un ejercicio simple: una persona decide dónde estacionarse en base a dos elementos: lo que se demora en llegar a su destino final desde el estacionamiento, y lo que cuesta el estacionamiento, cada automovilista elegirá la combinación que lo haga más feliz. Si los precios de los estacionamientos de otro giro bajan a cero, va a aumentar el número de usuarios, y adicionalmente va a haber mayor congestión en los mall, van a perder tiempo los que tienen que estacionarse en otro lugar, y los estacionamientos de giro principal tendrán mucho menos demanda, y por tanto una menor inversión en estos estacionamientos.

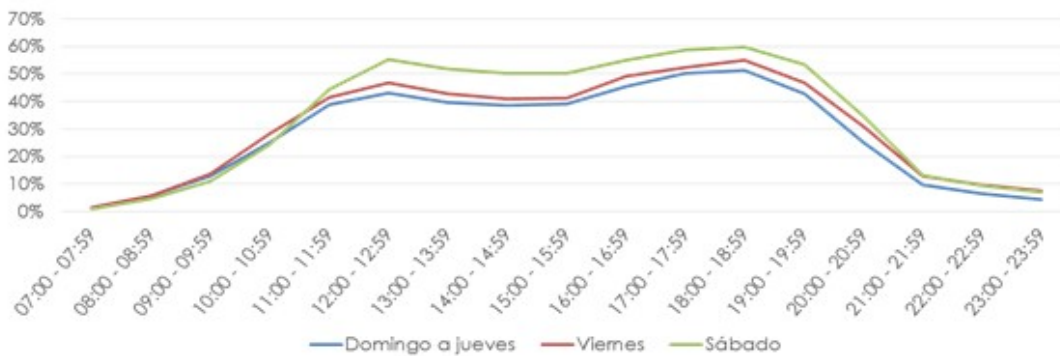
Dio a conocer algunas estadísticas relevantes:

Porcentaje de usuarios que utilizan estacionamientos por tiempo de estadía (minutos):

Precios promedio por minuto:

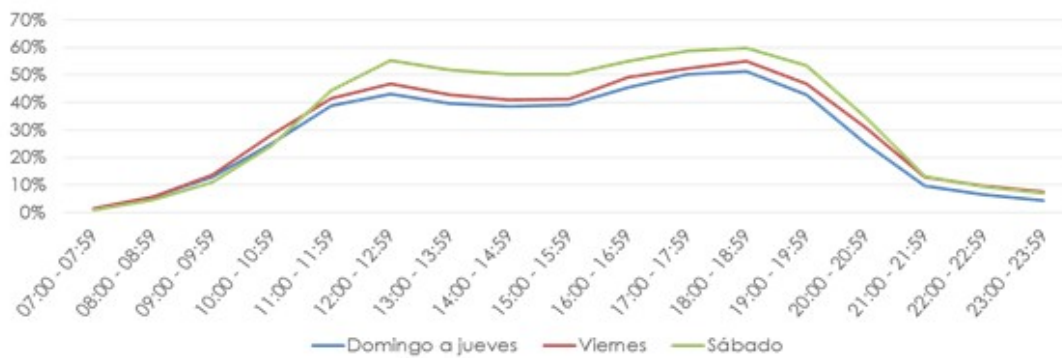
Ciudad	Giro principal	Otro giro	Diferencia de precios
Santiago	33,34	20,01	66,60%
Valparaíso	19,56	19,41	0,80%
Concepción	26,11	21	24,30%
Total	31,48	20,05	0,57

Precios promedio por minuto:



Porcentaje de utilización de un estacionamiento típico por bloque horario y día:

## Informe de Comisiones Unidas



Resultado del ejercicio:

- 1.- Los estacionamientos de giro principal van a ver disminuida fuertemente su demanda, en un 53% hasta los 30 minutos hasta llegar a un 70% sobre los 91 minutos.
- 2.- Ello podría repercutir en la pérdida de, al menos, un 66% de ingresos en los estacionamientos de giro principal, equivalente a cerca de USD 98 millones o un 10% del valor agregado del sector, una proporción que considero casi descomunal del valor agregado del sector.
- 3.- Pérdida de infraestructura que no se utilizará, aproximadamente un 66%, que representa US\$ 500 millones.
- 4.- Disminución de inversión futura en estacionamientos por el mismo monto. Podrían postergarse inversiones por 14 años.
- 5.- Más de 5 millones de personas al año perderán tiempo por: mayores desplazamientos y aumento en las colas de entrada a los estacionamientos gratuitos.

### 3.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

El señor Quiroz hizo presente que, dado lo que ha expuesto sobre el Mercado Relevante, resulta claro que los efectos del proyecto de ley, en su formulación actual, podrían ser enormemente perniciosos. Manifestó que su recomendación a las Comisiones unidas es a solicitar una opinión técnicamente independiente sobre el estado actual del mercado antes de aprobar una medida como la propuesta.

#### ASOCIACIÓN GREMIAL DE SUPERMERCADOS DE CHILE

La Presidenta de Supermercados de Chile A.G, señora Susana Carey, dio a conocer los comentarios de esa entidad al proyecto de ley que regula la gratuidad en los estacionamientos.

Informó que Supermercados de Chile A.G es la asociación gremial que reúne a 12 cadenas de supermercados que representan casi la totalidad de las salas en el país.

Los supermercados en Chile, el año 2014, representan: 1.408 salas de supermercados en el país; 1 supermercado por cada 12,6 mil habitantes; 50 millones de transacciones mensuales, y ventas por US\$16.5 mil millones.

En cuanto a los estacionamientos de los supermercados, hay que considerar:

- Menos de un 10 % de los supermercados cobran y cuando lo hacen, se entrega gratuidad o se rebaja la tarifa del estacionamiento según el monto de compra en el local.
- Los supermercados procuran que los estacionamientos sean gratuitos para sus clientes, y el cobro se justifica en zonas de alta saturación vial.
- Los estacionamientos son un factor de fidelización para los clientes. Un buen servicio pasa por facilitar la visita de los consumidores a los locales.

## Informe de Comisiones Unidas

- Los estacionamientos son un aspecto diferenciador en los supermercados entre quienes entregan gratuidad o cobran por su uso.
- El proyecto de ley va a igualar a todo el comercio y quitará un factor de diferenciación de servicio.

La señora Carey llamó la atención respecto a los factores relevantes en la selección de un supermercado. Según un estudio CERET, la ubicación es el primer factor para elegir un supermercado.

En zonas saturadas, con alta afluencia de público, se busca dar el servicio de estacionamiento, pero la escasez requiere poner un precio para poder regular el tiempo. Asimismo, un factor de fidelización es ofrecer gratuidad para competir con las ubicaciones saturadas donde se cobra.

En muchos supermercados se ha implementado el descuento por boleta en los supermercados, y de este modo, los supermercados entregan gratuidad o descuento en el valor del ticket de estacionamiento por medio de la boleta de compra del consumidor. Los supermercados tienen la característica de ser el único comercio establecido con estacionamientos propios, por lo cual, aplicar gratuidad con boleta de compra es viable administrativamente.

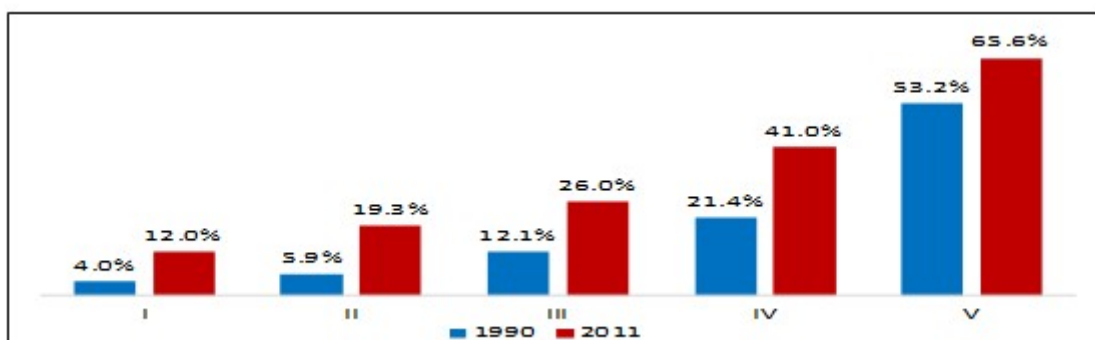
En los pocos supermercados que cobran, existen dos tipos de modelos de cobros: manual y automático. La justificación de invertir en automatizar un estacionamiento, depende de la cantidad de flujo de vehículos diarios debido a lo elevado de los montos involucrados, por ejemplo, un cajero y una barrera automática cuestan alrededor de \$20 millones y \$10 millones, respectivamente.

El descuento por boleta puede realizarse en ambos tipos de modelo. El cobro manual se encuentra comúnmente en supermercados con bajo flujo vehicular y poca cantidad de estacionamientos disponibles para sus clientes, y en ellos el pago del ticket de estacionamiento se puede realizar por medio de un cobrador humano que ronda por el lugar o una caseta establecida a la salida de la plaza de estacionamientos. Como ejemplo mencionó el supermercado Líder de Estoril, en Santiago.

El cobro automatizado se encuentra en los supermercados con alto flujo vehicular o cuando se quiere evitar la evasión del pago con cobradores humanos, por lo que la boleta incorpora un código de barra que es leído en el cajero. Por ejemplo, supermercado Tottus de Megacentro, Santa Isabel de Mapocho, Santa Isabel de Huérfanos y Líder de Pedro de Valdivia, entre otros, todos de Santiago.

La señora Carey puso de relieve que, en esta materia, es importante considerar la saturación vial. La gratuidad incentiva el uso del automóvil y afecta la calidad de servicio al hacer difícil encontrar estacionamientos disponibles. El mayor tráfico genera más contaminación por emisión de material particulado, disminuye la velocidad del tránsito, mayor consumo de gasolina, pérdida de tiempo del individuo y aumenta la probabilidad de colisión de vehículos. La política pública de transporte debe buscar limitar el uso del automóvil y la demanda por estacionamiento, fomentando la administración eficiente de los viajes y otras formas de transporte disponibles en la ciudad tales como transporte público, bicicletas, motocicletas y caminatas.

También llamó la atención respecto que la gratuidad es regresiva, pues se beneficia a los sectores de más altos ingresos en el país. Uno de cada cinco hogares tenía un vehículo en el año 1990, mientras que uno de cada tres tenía un vehículo en el año 2011. Mostró el siguiente gráfico, con el porcentaje de hogares que declaran tener un vehículo particular por quintil de ingreso, según la encuesta Casen:



## Informe de Comisiones Unidas

La señora Carey presentó las siguientes conclusiones:

- Hay una buena intención del proyecto de ley, no se cuestiona ese aspecto.
- La regulación de los estacionamientos se debe analizar en el contexto de un sistema de global de transporte.
- La gratuidad incentiva el uso del automóvil; inhibe la racionalización en el uso de un bien escaso como es el estacionamiento, y es regresiva, pues favorece a sectores de altos ingresos en desmedro de quienes se movilizan en transporte público.
- Genera dudas respecto del derecho de propiedad si puede ser limitado sin invocar la función social del mismo.
- Parece generar asimetría regulatoria entre dueños de estacionamientos y respecto de los estacionamientos públicos.
- Constituye un mecanismo de intervención de mercado que hoy es libre, afectando la libertad económica.

## CLÍNICAS DE CHILE A.G

El Presidente, señor Alfredo Schönher, expuso la posición de la Asociación Gremial que encabeza, en relación al proyecto de ley sobre estacionamientos, y acompañó la siguiente minuta con su opinión, que a continuación se reproduce a la letra:

## “ESTACIONAMIENTOS EN CLÍNICAS Y CENTROS DE SALUD AMBULATORIOS

Postulados:

I. Una clínica y/o centro ambulatorio está obligada a disponer de estacionamientos en número suficiente, de forma que asegure a sus pacientes y acompañantes un acceso expedito a la prestación por la que viene, sea ésta una consulta médica, un procedimiento, una hospitalización, o resolver una situación médica de urgencia.

II. De acuerdo con la ubicación de la clínica, el estacionamiento es más o menos escaso. En la generalidad de las veces es un recurso escaso y caro. Basta ver que muchas clínicas y centros ambulatorios han construido varios pisos bajo tierra para disponer de estacionamientos.

III. Años atrás, cuando varias de las clínicas recién partían o crecían, los estacionamientos eran de libre disponibilidad. Sin embargo, apareció la realidad de gente que no necesitando ninguna prestación médica simplemente usaba los estacionamientos disponibles para dejar sus autos, para desde ahí usar la movilización pública o simplemente hacer trámites en los alrededores.

IV. La experiencia demostró que necesariamente debía racionalizarse la ocupación de los estacionamientos para evitar su mal uso y sobreuso, y así disponer de éstos para los pacientes. Hay clínicas que al no cobrar por el uso de los estacionamientos, vieron colmada su capacidad de estacionamientos por personas que no se dirigían a las clínicas, sino que a centros comerciales, colegios, y otras instituciones contiguas a ellas. En estos casos, el problema que se enfrenta no es sólo la falta de acceso del paciente, sino que también el retraso en la cadena de otorgamiento de las prestaciones médicas, esto es, consultas, exámenes y procedimientos, contribuyendo al desorden y espera excesiva de los pacientes. Demás está decir que con los pacientes de urgencia, se vivieron situaciones graves o muy graves.

V. Los puntos antes descritos son el origen de haber introducido el cobro por el uso de los estacionamientos. La experiencia nos ha mostrado que la decisión fue exitosa. En clínicas con una alta demanda, la tarificación ayudó a hacer un uso eficiente del espacio disponible de estacionamientos, donde junto con disminuir la cantidad de autos estacionados, (dejaron de existir los “autos piratas”) se lograron menores tiempos de permanencia por auto.

VI. Existen en las clínicas procedimientos para que se libere del cobro de estacionamiento a sus pacientes, cuando se requiere más tiempo de permanencia. Por ejemplo, en casos de hospitalizaciones, diálisis o atención en centros de emergencia. La disposición es a manejar las situaciones excepcionales con criterios lógicos.

VII. Parece discriminatorio regular los cobros de estacionamiento sólo en algunos casos, especialmente en clínicas,

## Informe de Comisiones Unidas

donde lo que está en juego es el acceso rápido y oportuno a la salud y por lo tanto, el principal perjudicado es el paciente.

VIII. Adicionalmente, la legislación propuesta sería contradictoria con la ley N° 20.584 que regula los derechos y deberes de los pacientes y que garantiza un acceso adecuado a la prestación de salud.

IX. Respecto de todo lo anterior, es necesario tener presentes los siguientes antecedentes:

- Las clínicas hacen esfuerzos para no cobrarle a los pacientes por el uso de sus estacionamientos (al menos 15 asociados de Clínicas de Chile no cobran por este servicio). En los casos en que ello ocurre, la medida busca única y simplemente hacer un uso más eficiente de los estacionamientos, de forma tal que los pacientes que realmente necesitan asistir a la clínica y utilizar sus estacionamientos puedan hacerlo.

- Nuevamente, con el paciente en el centro de las políticas del uso de estacionamientos, varios de los prestadores que han tarifado este servicio, ya ofrecen entre 30 minutos y una hora liberados, en un intento por hacer un uso razonable y eficiente del espacio disponible.

- El uso de estacionamientos en caso de emergencia está liberado en gran cantidad de las clínicas.

Conclusión:

Los prestadores de salud institucionales asociados a Clínicas de Chile AG entienden las demandas ciudadanas en torno a la liberación del uso de estacionamientos, pero como centros de salud tienen la obligación legal de asegurar un uso eficiente y seguro de sus instalaciones, de forma tal que todo paciente que lo necesite pueda acudir a atenderse en forma adecuada y expedita, garantizándose así el mejor resultado para la salud del paciente.

Dado lo anterior, Clínicas de Chile AG hace un llamado a los legisladores para que esta iniciativa legal se sustente en estudios técnicos, que permitan no sólo dar respuesta al requerimiento ciudadano, sino además considerar dentro de las variables la necesidad de los prestadores institucionales de salud, de asegurar disponibilidad y acceso oportuno de sus pacientes a sus instalaciones hospitalarias.”.

## CONFEDERACIÓN COORDINADORA DE SINDICATOS DEL COMERCIO

El señor Manuel Díaz, Presidente de la Confederación, señaló que representan a alrededor de 42.000 trabajadores de las diferentes grandes tiendas y supermercados de nuestro país, como Falabella, Ripley, París, Montserrat, Sodimac, Líder, entre otros. Están presentes de Arica a Punta Arenas. También forman parte de la Confederación, la Federación Nacional de Subcontratados y FENATRAFAR, y Federaciones de Farmacias.

Indicó que como Confederación han tenido importantes logros, como el proyecto de ley que garantiza los 7 domingos adicionales y el pago de un 30% para los trabajadores del comercio del día domingo y de los feriados irrenunciables.

Valoró el debate que se ha generado respecto a esta iniciativa, y las distintas exposiciones que han escuchado. Llamó la atención que un problema que no se ha discutido es la situación de los trabajadores que tienen vehículos, y no están dispuestos a pagar estacionamientos, un servicio que jamás les había sido cobrado. Manifestó que es imposible para un trabajador pagar \$8.000 por un ticket diario, por ir a trabajar a un supermercado o una tienda.

Están de acuerdo con desincentivar el uso del vehículo, pero en un contexto de malas políticas de transporte, donde es muy difícil andar en micro, y los trabajadores deben trabajar en más de un lugar, y trasladarse para cumplir sus turnos, es necesario moverse en el auto. Se trata de trabajadores que brindan el esfuerzo en esta unidad de negocios que es la empresa, y aportan al país el 21% del Producto Interno Bruto.

Solicitó considerar lo expuesto, y contemplar una disposición que los exceptúe del pago. De otro modo, una normativa como la propuesta los va a perjudicar, en la medida que se entienda que los trabajadores que van en vehículos tienen que pagar diariamente por su estacionamiento, consagrando a nivel legal una norma injusta.

Finalizó su exposición señalando que los trabajadores del comercio, que alcanzan al día de hoy a 420 mil de grandes tiendas y supermercados, 220 mil de planta y 200 mil subcontratados, no quieren pagar por el estacionamiento en su lugar de trabajo.

## Informe de Comisiones Unidas

El Secretario General de la Confederación, señor Sergio Cisternas, complementó lo señalado. Relató que en Parque Arauco, de Santiago a principios de este siglo, se planteó este tema de los estacionamientos para los trabajadores, a raíz de la situación de un trabajador nuevo, y se respetó como una cláusula tácita el derecho adquirido por algunos trabajadores que trabajan en Parque Arauco de no cobrarles por el estacionamiento, pero no así para el trabajador nuevo que reemplazó a otro. Este criterio se hizo extensivo a distintos lugares, como por ejemplo los Mall Plaza en los cuales existe un trato preferente para los trabajadores, existe una forma de pago mensual para todos pero que es reajustado con frecuencia, cada vez que el concesionario por alguna razón readecua el contrato, vuelve a subir el costo a los trabajadores.

Estas políticas perjudican a trabajadores como ellos, y no a los ejecutivos de las distintas compañías, pues si bien pagan estacionamiento lo cargan a los "gastos", y en otros casos no tienen obligación de pagar.

En relación a la iniciativa en discusión, manifestó que al consagrar la ley períodos de gratuidad y cobro en centros comerciales, podría ocurrir por ejemplo que centros comerciales que hoy no cobran estacionamiento, al aprobarse este proyecto, comiencen a hacerlo. En su caso particular, trabaja en un centro comercial donde no se cobra estacionamiento, por lo que se pregunta si con esta normativa, el día de mañana tendrá que pagar.

Respecto a la representatividad de la Confederación, informó que son el 10% de los trabajadores que ejercen sus funciones en el mall. Para los trabajadores, atendida su realidad, especialmente remuneracional, sería un gran problema no ser considerados en la norma, para exceptuarse del pago de estacionamiento, en circunstancias que ellos contribuyen enormemente a contribuir la riqueza que se forma en dicho mall o centro comercial.

#### CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE PATRONATO-RECOLETA A.G

El Presidente, señor Carlos Abusleme, agradeció la invitación, y expuso la siguiente minuta con la opinión de la Cámara de Comercio e Industria de Patronato-Recoleta A.G, respecto de esta iniciativa.

#### " 1) CONSIDERACIONES GENERALES.

En primer término debemos señalar que valoramos la iniciativa de resguardar los derechos de los consumidores y en ese sentido nos parece correcto que se pague por el tiempo efectivo de uso y que no se penalice por la pérdida del ticket.

Sin embargo, el actual proyecto de ley que pretende imponer 2,5 horas de gratuidad difiere con políticas públicas actuales de: transporte, energía, medioambiente, salud y equidad. Asimismo, no responde de manera integral al problema de estacionamientos que padece la ciudad, sino que busca ofrecer solución sólo al estacionamiento de automóviles particulares.

Por otro lado, según un estudio de la prestigiosa consultora Colliers International, el precio por estacionar que pagamos en Chile es inferior al promedio de Sudamérica -casi un tercio menos que en Brasil- y es el cuarto más bajo de los países de la OCDE.

#### 2) AFECTACIÓN DE DERECHOS FUNDAMENTALES.

##### 2.1. Afectación al derecho de propiedad establecido en el artículo 19 N° 24 de la Constitución Política de la República.-

El proyecto en análisis afecta el derecho consagrado en la Constitución Política de la República. La Constitución establece al efecto, que "Nadie puede, en caso alguno, ser privado de su propiedad, del bien sobre que recae o de alguno de los atributos o facultades esenciales del dominio, sino en virtud de una ley general o especial que autorice la expropiación por causa de utilidad pública o de interés nacional, calificada por el legislador". En efecto, el particular que, antes de la entrada en vigor de esta normativa toma la decisión de inversión, analiza el potencial del proyecto, rentabilizando todas las áreas del mismo y racionalmente, usando los distintos atributos o facultades del dominio, dependiendo el caso en concreto para llevarlo a cabo. De esta manera, las rentas de arrendamiento de los estacionamientos, son lo que la doctrina denomina, frutos civiles de la cosa, que sin duda, están protegidos por el Constituyente en la norma transcrita.

El redactor del proyecto, ha parecido soslayar este importante efecto al señalar que la obligación de gratuidad temporal afectará exclusivamente a aquellos proyectos inmobiliarios que "estén obligados a contar con un número

## Informe de Comisiones Unidas

mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como ..." (y efectúa una enumeración por vía ejemplar). Este análisis, es decir, la existencia de este requisito urbanístico, pareciera autorizar al legislador del proyecto para concluir que el uso que se da a tales estacionamiento debe ser gratuito, o a lo menos en parte. Estimamos Honorable Sr. que tal conclusión es a lo menos extralimitada, pues sólo se trata de un requisito que la normativa prevé, como tantos otros, por razones urbanísticas, de seguridad vial o general, de orden u otros motivos, pero que no es suficiente para imponer a un particular que entregue parte de sus bienes al servicio público sin contraprestación alguna. En efecto, de haberlo exigido de esa manera la normativa, debía haberse tratado en forma expresa y estimamos que con rango constitucional.

Los hechos descritos, se agravan en el caso de los nuevos proyectos, donde corresponderá a los instrumentos de planificación territorial determinar las cantidades de estacionamientos para un determinado proyecto. Con ello, se entrega a la potestad reglamentaria la administración, a lo menos en parte, de un patrimonio particular.

2.2.- Afectación al orden público económico establecido en el artículo 19 N° 21 de la Constitución Política de la República.

La norma citada asegura a todas las personas "El derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas que la regulan".

Estimamos que el Proyecto afecta la citada garantía constitucional, pues vía regulación, traspasa los límites de la libre administración del patrimonio y del emprendimiento al determinar una afectación o una carga que no corresponde al particular soportar en su patrimonio. En efecto, si el Estado estimara que debe otorgar a sus ciudadanos gratuidad en el uso de un determinado bien o servicio, es al Estado al que corresponde proveerlo y no a uno o más particulares determinados.

2.3.- Afectación al derecho de igualdad establecido en el artículo 19 N° 2 de la Constitución Política de la República.

El numeral antes citado garantiza "La igualdad ante la ley". Sin embargo, con el presente proyecto se vulnera dicha garantía, ya que se están tratando de manera diversa situaciones que corresponden al mismo servicio, por ejemplo, un estacionamiento en un mall, respecto a los estacionamientos que se encuentran ubicados en las calles, ya que respecto a los estacionamientos ubicados en un centro comercial se aplicaría la norma de gratuidad por las primeras 2,5 horas, y en el caso de los estacionamientos en la vía pública, no procedería dicha gratuidad, cobrándose desde el primer minuto, cuando el consumidor que se estaciona en la calle, por ejemplo en el centro de Santiago, probablemente va a consumir algún servicios de las calles aledañas.

2.4.- Afectación al derecho de igual repartición de los tributos establecido en el artículo 19 N° 20 de la Constitución Política de la República.

Al respecto, la Constitución en su artículo 19 N° 20 consagra "La igual repartición de los tributos en proporción a las rentas o en la progresión o forma que fije la ley, y la igual repartición de las demás cargas públicas". En este sentido, estimamos que el presente proyecto configura un contrasentido que consiste en que el Estado impone a determinados particulares una carga pública que el mismo no soporta en el caso de los bienes nacionales de uso público, y significa un detrimento patrimonial para solo algunos de los ciudadanos de la República.

### 3) OBSTÁCULOS TÉCNICOS.

El proyecto de ley presenta dificultades técnicas en su aplicación que es necesario considerar:

No ofrece una diferenciación para los sitios de menor capacidad que representan el 95% de los recintos equipados con sistema de cobro automático. No está claro cómo podrán hacer efectiva la gratuidad solo una vez por día que exigirá la nueva ley si la gran mayoría no cuenta con sistemas de reconocimiento automático de patente. Se estima que esa tecnología solo la tiene el 5% de los estacionamientos (correspondientes a los grandes Malls) y es de alto costo. ¿Cómo se financiará la tecnología requerida si no se permitirá cobrar?

Lo mismo aplica para eliminar la penalidad por el ticket perdido, los pequeños estacionamientos no cuentan con tecnología de reconocimiento automático de patente, por lo que este control deberá hacerse manualmente aumentando considerablemente los costos de operación.



## Informe de Comisiones Unidas

Lo anterior también se aplica al uso de la boleta como forma para acreditar la gratuidad durante el tiempo ocupado, ya que la inmensidad de tiendas que pueden coexistir en un centro comercial, implica una gran cantidad de formatos de boletas, que serán difícilmente reconocibles, salvo sistemas técnicos más complejizados, para lo cual se requerirá una inversión mayor.

#### 4) AFECTACIÓN AL COMERCIO DETALLISTA, PYMES Y PEQUEÑOS ESTACIONAMIENTOS.

Se generará un problema aún mayor al de los grandes comercios, pues el tiempo de permanencia en éstos es menor a los grandes centros comerciales.

La ley no distingue entre las diversas realidades que existen: Estacionamientos de mayor tamaño (asociados a grandes centros comerciales donde hay tiendas, cines, restaurantes) y los de menor tamaño (como pequeños centros comerciales, strip center, supermercados, donde el tiempo promedio de permanencia no supera los 30 minutos).

Esos estacionamientos al estar ubicados en barrios de alta densidad de población son los únicos estacionamientos disponibles y se verán fácilmente colapsados con esta ley que les obliga a entregar gratuidad, ya que pueden ser ocupados por usuarios que no son clientes y con la presentación de una boleta por \$180 (el monto a partir del cual se paga IVA) podrían estar haciendo uso gratuito del estacionamiento.

Como se señaló anteriormente al hablar de la afectación a las garantías constitucionales, el presente proyecto de ley es discriminatorio, ya que impone gratuidad en estacionamientos privados y no en los que están en las calles que son bienes nacionales de uso público.

Los sectores comerciales excluidos en la ley (como Patronato, Providencia, Estación Central, Franklin, Irarrázaval, Maipú, La Florida, Gran Avenida, Independencia, en Santiago y miles de sectores comerciales consolidados a lo largo de nuestra patria) tendrán fuga de clientes, ya que preferirán migrar hacia centros comerciales que ofrezcan gratuidad. Mientras los pequeños centros comerciales que han debido invertir en infraestructura para cumplir con la normativa, tendrán sus estacionamientos copados, por lo que se denominan en economía "free riders", es decir, gente que utilizará el servicio sin contraprestación alguna.

Perjudica seriamente las inversiones de privados ya realizadas. Al realizar la evaluación comercial de sus proyectos, han considerado el ingreso por concepto de estacionamientos. Y en base a eso han planificado el financiamiento de sus inversiones. ¿Cómo podrán ahora recuperar la inversión ya realizada en base a una proyección de retorno nula?

En razón de todo lo expuesto, solicitamos que la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado, se pronuncie respecto a la ley en cuestión a través de un informe, que evalúe la constitucionalidad del proyecto ya citado.

#### 5) MÁS GRAVOSO DEBIDO A MODIFICACIONES EN LEY DEL CONSUMIDOR.

Actualmente se tramita en la Cámara de Diputados, el Proyecto de Ley que modifica la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores, otorgando importantes facultades fiscalizadoras y sancionatorias al Sernac, y acrecentado las multas en rangos que llegan a las 3.000 UTM.

Dicho proyecto de ley está pronto a votarse por la Cámara de Diputados, y ya paso por la Comisión de Economía y Fomento, y por la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

Debido a las modificaciones que introduce dicho Proyecto de Ley, cualquier acción que el Sernac -en su nuevo rol de sancionador-, pueda considerar vulneratorio respecto del "derecho de estacionamientos", constituirá un enorme gravamen para los proveedores de servicio, ya que el nivel de multas que se podrán cursar, será tan alto, que hará absolutamente insostenible cualquier actividad económica para gran parte de las empresas.

Asimismo, es necesario tener presente que actualmente existe la tendencia jurisprudencial de responsabilizar al proveedor de los servicios de estacionamiento, de cualquier robo o hurto que se produzca al interior del parque de estacionamientos. Esto tiene como contrapartida lógica que si el proveedor de los estacionamientos cobra por lo mismo, debe tomar ciertas medidas en torno a la seguridad. Pero, ¿qué pasará si no es posible cobrar por el uso de estacionamientos? ¿Deberá el prestador hacerse responsable de los robos y hurtos a automóviles, aun cuando no

## Informe de Comisiones Unidas

cobre por los servicios?

No existe ni en el proyecto de ley ni en la ley actual, una respuesta a estas interrogantes, lo que no nos asegura cuál será el tratamiento jurisprudencial al respecto. Sería particularmente grave que si el proveedor no puede cobrar por el servicio de estacionamientos, deba además hacerse cargo de gravosas medidas de seguridad y además de eventuales robos y hurtos que se produzcan en los mismos.

Nuevamente se presenta una discriminación, pues los estacionamientos ubicados en las calles, que cobran por estacionarse, no se hacen responsables de robos o hurtos, ni gastan en seguridad.

#### 6) CÓMO AFECTA AL CONSUMIDOR.

Suprimir el cobro de los estacionamientos, pretendiendo democratizar y hacer más inclusivo este servicio, implicará que más personas lo demanden y por más tiempo, lo que hará caer la capacidad dinámica (factor de rotación) y la disponibilidad de espacios, volviendo aún más difícil encontrar dónde estacionar e incrementando el parque vehicular. Por lo cual, al obligar al automovilista a buscar un estacionamiento libre, aumentará la congestión vehicular y la contaminación.

Si el proyecto de ley prospera, el consumidor no encontrará espacios disponibles. Los niveles de seguridad disminuirán, ya que los inversionistas no podrán invertir mayores recursos en los estacionamientos, por no contar con dichos ingresos, aumentando los robos y las primas por seguros asociados.

El proyecto de ley propone la gratuidad por tratarse de un servicio accesorio, sin embargo, construir e implementar los estacionamientos, así como su mantención y servicios -entre ellos los de seguridad - implican costos que eventualmente y solo en algunos casos podrán ser recuperados, traspasándose a los arrendatarios de los locales, quienes a su vez, los traspasarán al precio de venta de sus productos. Así, serán los consumidores que se movilizan "a pie" quienes financiarán el estacionamiento gratuito a quienes se movilizan en vehículo, generándose un subsidio cruzado y regresivo.

No se debe regular el precio de un bien competitivo porque surge la escasez o cae la calidad de lo que se ofrece: cuando se desea favorecer el consumo de sectores de menos ingresos, estimamos que el mecanismo no es la fijación de precios, sino la entrega de subsidios y se les permite tomar libre y adecuadamente las decisiones de consumo, lo que no ocurre en el presente caso. Es más, en este caso se estaría únicamente subsidiando a una parte de los consumidores, que son los automovilistas, y no a toda la población, y el subsidio estaría siendo entregado por otros particulares a quienes se les imponga la carga pública.

#### 7) IMPACTO VIAL.

El presente proyecto incentiva el uso del automóvil, en contraposición con las políticas de fortalecimiento de transporte público. Se incrementará el colapso vial. Grandes atochamientos en zonas circundantes de centros comerciales y mayor riesgo de accidentes.

Desincentiva la inversión en nuevos estacionamientos. Implicará que solo se construirán los exigidos por ordenanza municipal.

En países desarrollados existen políticas para elevar los costos de los estacionamientos privados como un mecanismo para descongestionar zonas saturadas, entre muchas otras, Santiago de Chile. Es inconsistente cobrar impuestos a las bencinas y aplicar un nuevo impuesto verde a los automóviles precisamente para encarecer su uso y luego apoyar esta iniciativa que incentivará el uso del automóvil.

Por último, queremos insistir en un punto, es el reglamento de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (la llamada Ordenanza) el que reenvía la obligación de construir estacionamientos a los instrumentos de planificación. Es decir, dos normas reglamentarias y una de ellas de resorte incluso de la autoridad comunal, serán las llamadas a reglar la cuantía de la carga pública que se impone.

Sin otra consideración y apelando al sentido social que esta Comisión tiene, deseáramos ver integradas nuestras peticiones que consideramos justas y razonables, en este proyecto de ley.”.

El Alcalde de Recoleta, señor Daniel Jadue, complementó la exposición del señor Abusleme. Mostró su

## Informe de Comisiones Unidas

preocupación, como Alcalde de la comuna, por la eventual aprobación de esta iniciativa de ley. Llamó la atención que los grandes centros comerciales han ido apagando los negocios de los barrios, las economías de escala que han superado largamente el punto de inflexión donde se convierte en des- economía, y éstas economías de escala benefician a los dueños de los centros comerciales y no a la ciudad y la sociedad.

Debe haber trato parejo para todos, afirmó.

Compartió plenamente lo que planteó el señor Carlos Abusleme, respecto a la diferencia entre el comercio y lo que son productos monopólicos como las clínicas y los aeropuertos, que tienen otra condición. Pero no puede existir una diferencia de trato entre centros comerciales, pues si se establece gratuidad para los grandes malls y centros comerciales, los centros abiertos van a seguir extinguiéndose. Patronato está en una crisis muy importante hace ya bastante tiempo, y los estacionamientos del lugar son los estacionamientos más caros de Santiago, lo que no se puede modificar por una concesión de parquímetros de 41 años de duración, que ata de manos al Municipio en esta materia. La aprobación del proyecto de ley en discusión sería darle un golpe a algunos centros comerciales como La Vega, Patronato, Bellavista y a otros, que no están en condiciones de competir.

TERMINAL AGRO HOSPICIO S.A., CENTRO COMERCIAL EL PROGRESO IQUIQUE S.A. Y TERMINAL AGROPECUARIO IQUIQUE S.A.

En primer lugar intervino el Presidente AG de Centros Comerciales, señor Juan Lafertte, quien señaló que la Asociación Gremial de Centros Comerciales del Sector Terminal Agropecuario de Iquique, Asociación Gremial de Pequeños Agricultores de Arica y Terminal Agrohospital S.A., están extremadamente preocupadas por el grave efecto que podría ocasionar a las empresas que la forman el proyecto que modifica la ley N°19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos, el cual establece la primera media hora gratis a todo evento, las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación, y posterior cobro por minutos.

En efecto, el proyecto de ley establece que, aquellos centros que de acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcción y su Ordenanza estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial respectivo y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se registrarán por estos parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos.

Los centros comerciales que representan son los mercados de abasto, ferias persas, terminales agropecuarios y similares, a los que la Ley General de Urbanismo y Construcción y su Ordenanza les exige un número mínimo de estacionamientos. Sin embargo, no tienen comparación alguna con grandes centros comerciales y malls ya que son pequeñas y medianas empresas, en muchos casos agrupaciones de pequeños comerciantes, que abastecen a la Región de Tarapacá y Arica y Parinacota de frutas, verduras, productos del agro y de primera necesidad y otros.

Trabajan en sus centros, entre arrendatarios, comerciantes, trabajadores y otros, alrededor de 11.000 personas los cuales de aprobarse este proyecto de ley en los términos planteados, ven en riesgo su fuente laboral.

Desde sus inicios, hace varias décadas, sus centros han cobrado por los servicios de estacionamientos, a diferencia de grandes centros comerciales y malls que lo han hecho recientemente, por cuanto no se ha traspasado ni se puede traspasar este costo a los arrendatarios, que son pequeños comerciantes que no están en condiciones de pagar un canon de arriendo mayor.

Para estas pequeñas y medianas empresas la problemática se agudiza profundamente, considerando que ya es difícil competir con los grandes centros comerciales, competir con el masivo comercial ilegal más difícil aun, y además con la reforma tributaria que les impedirá rebajar del impuesto a la renta los pagos de las contribuciones. Con este proyecto que contempla gratuidad de los estacionamientos en centros comerciales competir será imposible y para algunos centros de su tipo esta ley va a significar la quiebra. En efecto, los ingresos por los servicios de estacionamiento representan un elevado porcentaje de los ingresos totales de sus empresas, de los cuales un 92% corresponden a ingresos de estacionamientos de clientes que están en sus aparcaderos un período de tiempo inferior a 2,5 horas, por lo que este proyecto significaría obtener una rentabilidad negativa y caer en cesación de pagos con la banca, perjudicando seriamente a pequeños comerciantes y trabajadores de sus

## Informe de Comisiones Unidas

empresas.

Por otra parte, independientemente del impacto económico que generará esta ley para los centros comerciales que representa, esta medida provocará un colapso de las instalaciones, las cuales ya se encuentran saturadas, impidiendo a los consumidores finales realizar sus compras, ya que con el sistema de cobro actual un cliente permanece 35 minutos en promedio al interior de sus instalaciones y con 2,5 horas de gratuidad aumentará la permanencia al interior de los recintos, disminuyendo fuertemente la rotación de vehículos. Adicionalmente, con la gratuidad se fomenta que se estacionen en sus recintos personas que viven, visitan o trabajan en poblaciones aledañas o centros comerciales del sector que no cuentan con estacionamientos.

Manifestó que dados los bajos precios de los productos que ofrecen a la comunidad, juegan un rol de regulador de precios frente a los mall y supermercados, por lo cual un menor acceso a sus recintos y eventual cierre de los que tienen un mayor nivel de endeudamiento, producirá un alza de precios de productos de primera necesidad, perjudicando a los sectores más pobres.

Respecto del cobro por minuto que establece el proyecto de ley, le pareció una buena medida ya que permite cobrar a los clientes el tiempo efectivamente utilizado, antigua aspiración de los usuarios de los estacionamientos, lo cual sus administraciones implementaran en el corto plazo.

Por lo anteriormente expuesto, solicitó a los Honorables Senadores presentes presentar una indicación al proyecto, en el sentido de excluir de la gratuidad a mercados de abasto, ferias persas, terminales agropecuarios y similares a objeto de no causar un grave perjuicio a miles de trabajadores, pequeñas y medianas empresas.

También intervino el Presidente del Directorio del Terminal Agropecuario Iquique S.A., señor Juan Zapata, quien en la misma línea, puso de relieve que viven una realidad totalmente diferente a los grandes centros comerciales. El concepto de estacionamiento corresponde a un 37% del total de sus ingresos, y es uno de los 2 ingresos fundamentales para la sociedad, siendo el otro el concepto de arriendo.

Esta iniciativa de ley afectaría tremendamente a su sector, gente de muchísimo esfuerzo. Actualmente, por la tramitación de esta iniciativa, están siendo considerados por la banca una empresa difusa por la disminución de los ingresos, y los proyectos de estacionamientos que tienen están todos congelados.

Solicitó a los Honorables Senadores considerar lo que se ha expuesto, la situación de los pequeños comerciantes, que vivirían una situación dramática de aprobarse esta propuesta; los grandes supermercados y los mall podrán resolver el tema económico, pero para ellos significa el fin del ejercicio comercial.

#### CIUDAD VIVA

El representante de Ciudad Viva, señor Rodrigo Quijada, señaló que es una entidad con casi 15 años de vida, cuyos temas fundamentales son el transporte sustentable y con equidad, patrimonio, vida verde y democracia participativa. Relató que han sido dos veces ganadores del Premio en Innovación en Ciudadanía entregado por el Gobierno de Chile y la Fundación Ford; participaron en la Comisión Pro Movilidad de la Presidenta Bachelet, y son miembros del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano creado por la Presidenta Bachelet para llevar a la práctica la Política Nacional de Desarrollo Urbano promulgada por el Presidente Piñera.

El señor Quijada puso de relieve que el mensaje de Ciudad Viva en relación a esta iniciativa, se resume así:

“Todos los documentos de política de transporte que conocemos, todas las recomendaciones de sustentabilidad en el transporte que hemos visto, dicen que debemos restringir y encarecer el uso del auto. Esta ley va claramente en contra de esa línea. Los países ricos, y Europa sobre todo, han tomado un rumbo hacia desincentivar el uso del auto con medidas concretas.

Los ciudadanos no podemos caer en la hipocresía de exigirles a las mineras, a las fábricas o a las generadoras de energía, que gasten millones en proteger el medioambiente, mientras por otro lado nos damos gratuidad a nosotros. Ser sustentable, cuidar el medioambiente, cuidar nuestras ciudades, tiene un precio. Ya no podemos vivir como antaño, generando costos a diestra y siniestra o endosándolos a nuestros hijos y nietos.”

El hecho que el Estado imponga gratuidad no es una práctica desarrollada, afirmó. Es un hecho conocido que hay lugares donde estacionar es barato e incluso gratuito; es común de hecho en malls en EEUU, por ejemplo. Pero allí

## Informe de Comisiones Unidas

obedece a estrategias de negocio para atraer clientes.

Se preguntó en qué lugares la gratuidad es una exigencia del Estado. Declaró que, al preparar esta exposición, buscaron países donde por ley se exige dar estacionamientos gratis. No encontraron casos en países desarrollados, si en países en desarrollo como Panamá, India, Filipinas, Kenia y Venezuela. Si se aprueba esta ley, Chile se estaría sumando a ese grupo.

Puso de relieve para dónde va Europa en esta materia. Destacó el documento "La vuelta en U de los estacionamientos en Europa " del ITDP (Institute for Transportation and Development Policy), que también hizo llegar a las Comisiones unidas. El Instituto es uno de los centros pensantes más conocidos en la promoción del transporte sustentable a nivel mundial, y su reporte describe, de una manera concisa y breve, la dirección que están tomando las políticas de estacionamiento en Europa. Tiene casos de estudio muy específicos, para varias ciudades: Amsterdam; Amberes; Barcelona; Copenhagen; Londres; Munich; Paris; Estocolmo; Estrasburgo y Zurich.

Afirmó que muy resumidamente podemos decir que en Europa estacionar se hace cada vez más caro.

Como otro antecedente a considerar, informó que el Transportation Research Board (TRB), dependiente de la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, es una de las instituciones más importantes en el mundo en lo relativo a investigación en transporte, y hace algunos años generó un informe sobre tarificación de estacionamientos. Por sobre todo, lo que establece el reporte es que el precio impacta en la demanda. No hay que engañarse pensando que la gente no responde al precio y usa el auto con independencia del precio de estacionar.

Hizo presente que el principal experto en estacionamientos en el mundo es probablemente Donald Shoup, académico de la UCLA, de profesión planificador urbano. La mayoría de los estudios sobre tarificación de estacionamientos en el mundo lo citan. Hace poco publicó un libro titulado "El alto costo de los estacionamientos gratuitos", y se le considera un "gurú del cobro de estacionamientos". Recomendó fuertemente leer su libro y ver sus entrevistas, y dio los datos para ello. Incluso sugirió pedirle la opinión en relación a esta iniciativa.

Continuando con su exposición, el señor Quijada manifestó que en el mes de agosto del año pasado, en Inglaterra, hubo una polémica sobre el dinero que ganan los hospitales cobrando por estacionamientos. Llamó la atención que muchos de los argumentos son bastante similares a los que se han esbozado en el debate ante las Comisiones unidas.

El Ministerio de Salud de Inglaterra finalmente definió unos lineamientos en que básicamente se les solicita a las empresas que generen condiciones diferentes para grupos prioritarios, tales como familiares de pacientes cuyo tratamiento es extenso. Esa lógica le parece razonable, afirmó.

En Chile también hay opiniones técnicas que consideran que lo que plantea este proyecto es una mala idea. En ese sentido, el señor Quijada manifestó que hacen suyas las propuestas de políticas de transporte de la SOCHITRAN (Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte). Hace poco SOCHITRAN publicó un documento llamado "Políticas de Transporte para Nuestras Ciudades" que resume lo que deberíamos hacer en nuestras ciudades, y en el caso de los estacionamientos básicamente lo que dice es que deben restringirse y encarecerse.

Asimismo, SOCHITRAN acaba de publicar además una Nota Técnica a propósito de este proyecto de ley, que también comparten. Se concluye que abaratar los estacionamientos no es bueno. Recomendó a los Honorables Senadores presentes leer el documento.

Se refirió luego a la Comisión Pro Movilidad que se formó en nuestro país, fue un espacio de deliberación entre distintos actores cuyas conclusiones deben considerarse. Una de las conclusiones fue que el uso del auto debía encarecerse.

El señor Quijada llamó la atención respecto a la contradicción que se produce entre lo que propone una Comisión Presidencial, y lo que podría sancionar el Congreso Nacional, aprobando una ley que dice lo contrario. Se produce un efecto bastante negativo en este tipo de comisiones, y le hace mucho daño a su credibilidad.

El señor Quijada mencionó algunos puntos buenos del proyecto de ley, particularmente lo relativo a que se regule el cobro por minuto, propuesta con la que están de acuerdo. Recalcó que el estar de acuerdo con un punto del proyecto, que estimó como bueno, no significa en forma alguna que pueda interpretarse como una opinión que sostiene que la ley tiene algunas cosas buenas y otras cosas malas. La ley es mala, aseveró. Que sea acompañada

## Informe de Comisiones Unidas

de un punto menor positivo no compensa su efecto general, que es negativo.

En razón de lo anterior, solicita su rechazo por parte de los Honorables Senadores.

Para terminar su exposición, citó una frase de Shoup: "¿Quién paga por el estacionamiento gratuito? Todos excepto el automovilista."

## ASOCIACIÓN CHILENA DE MUNICIPALIDADES (ACHM)

Intervino en representación de la Asociación Chilena de Municipalidades, el abogado señor Malik Mograb.

El señor Mograb señaló que la Asociación tiene a su cargo 316 Municipios, con realidades muy distintas entre sí.

Respecto del proyecto de ley, manifestó que consideran interesante la propuesta de regular las tarifas de los servicios de estacionamientos. Anunció que más que exponer una posición de la Asociación en relación a la iniciativa, mencionará algunos reparos técnico-legislativos importantes.

Señaló que las modificaciones propuestas a la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores no deberían ser aplicables al mundo municipal, ya que las Municipalidades son Órganos de Administración del Estado, Corporaciones autónomas que se rigen por normas de rango superior. Tanto la Constitución Política de la República como la Ley Orgánica consagran que los municipios tienen cierta autonomía para administrar los recursos, y la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, establece sus funciones y atribuciones, en materia de tránsito y administración de bienes nacionales de uso público, entre otras, facultándolos expresamente para ceder dicha administración mediante concesiones.

Entre la normativa aplicable, también debemos considerar la Ley sobre Rentas Municipales, que establece los tributos, derechos y permisos que deben pagar los contribuyentes, entre los cuales están aquellos por uso de estacionamientos municipales. Esta misma ley, en su artículo 42, señala textualmente que "Los derechos correspondientes a servicios, concesiones o permisos cuyas tasas no estén fijadas en la ley o que no se encuentren considerados específicamente en el artículo anterior, o relativos a nuevos servicios que se creen por las municipalidades, se determinarán mediante ordenanzas locales". Por tanto, el único instrumento por el cual pueden fijarse tarifas de estacionamiento son las ordenanzas municipales.

Existen dictámenes de la Contraloría General de la República que avalan la tesis de que los municipios pueden fijar los precios de los estacionamientos vía concesiones. En efecto, en los dictámenes N° 4.101, de 2003; 33.684, de 2004 y 67.470, de 2012, ese organismo ha sostenido que, atendidas las atribuciones que las leyes N° 18.695 y N°18.290 otorgan a las municipalidades en materia de tránsito público, éstas se encuentran facultadas para establecer y autorizar, vía permisos o concesiones, sistemas destinados a regular estacionamientos de vehículos motorizados, incluyendo la instalación o implementación de mecanismos para cobrar a los usuarios por el uso de las vías públicas, acorde con la Ley de Rentas Municipales.

El señor Mograb recalcó que las municipalidades pueden, vía concesión o permiso, regular el uso de los bienes municipales o nacionales de uso público, como también establecer vía ordenanza municipal el valor a pagar por la ocupación de dichos bienes; y que tratándose de parquímetros establecidos en la vía pública, sean estos municipales o concesionados, no procede su regulación vía Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores sino a través de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y de la Ley de Rentas Municipales. Tratándose de los municipios, la regularización de las tarifas de los estacionamientos y parquímetros debiera ser materia de la Ley de Rentas Municipales, concluyó señalando.

----

En sesión de 1 de junio, las Comisiones unidas escucharon la opinión en relación al proyecto de ley de la referencia, del Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga, y de los siguientes invitados: señores Alejandro Tudela, Louis de Grange, Pablo Allard y Raimundo Cruzat.

## MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, SEÑOR ALBERTO UNDURRAGA

El Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga, comenzó señalando que este proyecto, en general, no tiene su foco en infraestructura relacionada con obras públicas, sino con otro tipo de infraestructura, y en los

## Informe de Comisiones Unidas

impactos que puede generar en la ciudad y en el transporte público. Sin embargo, hay un acápite del proyecto que afecta el sistema de concesiones, y con ello ingresos del Estado.

Particularmente, dos de las regulaciones propuestas que pueden afectar las concesiones, hacia atrás y hacia el futuro, y en esas medidas centrará su intervención. Se trata de las propuestas relativas a aeropuertos y hospitales concesionados, en los que dentro de la estructura de ingresos, en ambos casos la situación de los estacionamientos, se considera como ingreso del concesionario, y por lo tanto costo o ingreso para el Estado.

Se refirió en primer término al caso de los aeropuertos. Mencionó que en las bases de licitación, de las cuales la más reciente es la licitación del Aeropuerto de Santiago, se incorpora como ingreso del concesionario lo que pudiese recaudar como ingreso por estacionamiento; incluso en el Aeropuerto de Santiago se duplicaron la cantidad de estacionamientos. Esto representa desde el punto de vista del ingreso total, al menos un 7% de la concesión. El dueño de esos ingresos, en un 77,7%, es el Estado de Chile, porque la lógica de la concesión de aeropuertos es compartir la ganancia, y cuando se hizo la licitación del Aeropuerto de Santiago, en la que participaron 5 consorcios de empresas importantes, y que fue adjudicada en el mes de febrero de 2015, la empresa adjudicada postuló con un 77,75% de ingresos para el Estado. Por lo tanto lo que se recaude por concepto de estacionamientos, es algo que beneficia al Estado, y con ello a la red de aeropuertos en todo el país, pues hay aeropuertos que requieren subsidio para funcionar, y estos ingresos permiten financiarlos.

Continuó señalando que en las bases de licitación se hicieron algunas modificaciones justamente para proteger al usuario en esta materia. La primera de ellas es que en el caso del estacionamiento, y aunque parezca obvio, el costo para el usuario es sólo para estacionarse, y no para acceder al aeropuerto, como ocurre en otros lugares del mundo; aunque esto se aplicaba en la práctica, se estimó mejor explicitarlo. En segundo lugar, generalmente cuando alguien se adjudica una concesión, tiene monopolio respecto de los servicios que presta, sea directamente a los usuarios o a las compañías aéreas; indicó que junto a la Fiscalía Nacional Económica, determinaron un sistema de cobros de estacionamientos que justamente protegiera al usuario, que fue tarifa a nivel real (la tarifa que se cobraba en ese momento) plana hacia adelante, y con esa certeza, que está en las bases, los distintos concesionarios hicieron sus propuestas.

En consecuencia, se contiene en las bases de licitación y hacia adelante, una protección al usuario distinta de la que se plantea en el proyecto, que podría recogerse de algún modo en esta iniciativa: tarifa plana y costo sólo por estacionarse, pero no por acceder al aeropuerto.

El señor Ministro señaló que, de acuerdo al análisis que han efectuado, este proyecto no afectaría los derechos y obligaciones ya contraídas por el Estado. Hacia el futuro, si se quisiera legislar sobre esta materia, y las Comisiones unidas insistieran en aprobar el texto despachado por la Cámara de Diputados, sin duda afectaría de manera importante, pues el Estado no contaría con esos ingresos en las próximas licitaciones.

En conclusión, estimó que en consideración al servicio que se presta, a la habitualidad, y al costo total que tiene el transporte aéreo, hacer un cobro por el servicio de estacionamiento, en términos generales, es un camino adecuado toda vez que los recursos tienen que ver con el Estado. Esto no obsta a mejorar ciertos aspectos, por ejemplo atendido que en algunos aeropuertos sólo existe el cobro por hora, y no existe el cobro por noche, como es el caso del Aeropuerto de Temuco, se podría avanzar en ese sentido y realizar esa mejora en los distintos contratos.

Por tanto, reiteró que se estima que lo más conveniente es continuar con el esquema de cobros, protegiendo al usuario del eventual monopolio que tiene el concesionario en la determinación de la tarifa, lo que en el caso del Aeropuerto de Santiago ya fue resuelto en la licitación, como se señaló precedentemente; y que se incorpore el cobro por noche, en los distintos contratos que no lo contemplan, vía modificación de contrato.

El señor Ministro continuó su exposición, abordando el tema de los hospitales, donde se presenta una situación que se recoge de alguna manera en el proyecto, y que si bien puede tener un costo para el Estado, parece razonable en alguna medida. Tratándose de los hospitales, también los estacionamientos son parte de los costos que tiene el Estado, o de los ingresos del concesionario, según como se mire; de los costos, porque, en el caso de los Hospitales, el Estado paga en el plazo de la concesión, que es distinto al plazo de ejecución de la obra. Naturalmente ese pago será menor en la medida que haya ingresos asociados a los servicios complementarios que puede tener un hospital, en este caso los estacionamientos.

## Informe de Comisiones Unidas

Puso de relieve que es distinto un paciente que va a urgencia, que aquel paciente que va a una consulta, o diagnóstico. No parece razonable cobrarle al paciente que asiste a urgencia, considerando todas las dificultades que por sí misma presenta la urgencia, y ello implica hacer los cambios respectivos en los convenios vigentes; esta situación de la urgencia se recoge en el proyecto, y va en línea con lo que ya se ha resuelto en otros proyectos de ley, por ejemplo respecto del cheque en garantía. Distinta es la situación del paciente que asiste a un servicio programado, teniendo la oportunidad de resolver si se estaciona en el hospital o en la calle, con parquímetro, donde también le van a cobrar; en ese caso le parece que tiene que haber similitud entre uno y otro cobro.

Concluyó señalando que esos son los dos planteamientos que efectuará en relación al proyecto, por cuanto las otras materias no están en el ámbito de la cartera que encabeza. Reiteró su interés en hacer presente a las Comisiones unidas estos dos puntos, porque tratándose de las concesiones, la gratuidad total no parece razonable, no sólo por la existencia de contratos vigentes, sino que también por reparos que merece la medida hacia adelante, y se estima que hay otras formas de proteger al consumidor, como las que se han ido incorporando en las licitaciones y que ya ha mencionado, por ejemplo incorporar el cobro por día. Es una iniciativa con ideas matrices positivas, pero la solución propuesta no es adecuada.

## SOCHITRAN

El señor Alejandro Tudela, Presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (SOCHITRAN), realizó una presentación power point titulada "Política de estacionamientos en áreas urbanas", que se encuentra a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de las Comisiones unidas.

El señor Tudela expresó que su exposición fundamentará por qué SOCHITRAN opina que el proyecto de ley en discusión es errado, desde la óptica del transporte. Su presentación comprende las siguientes partes:

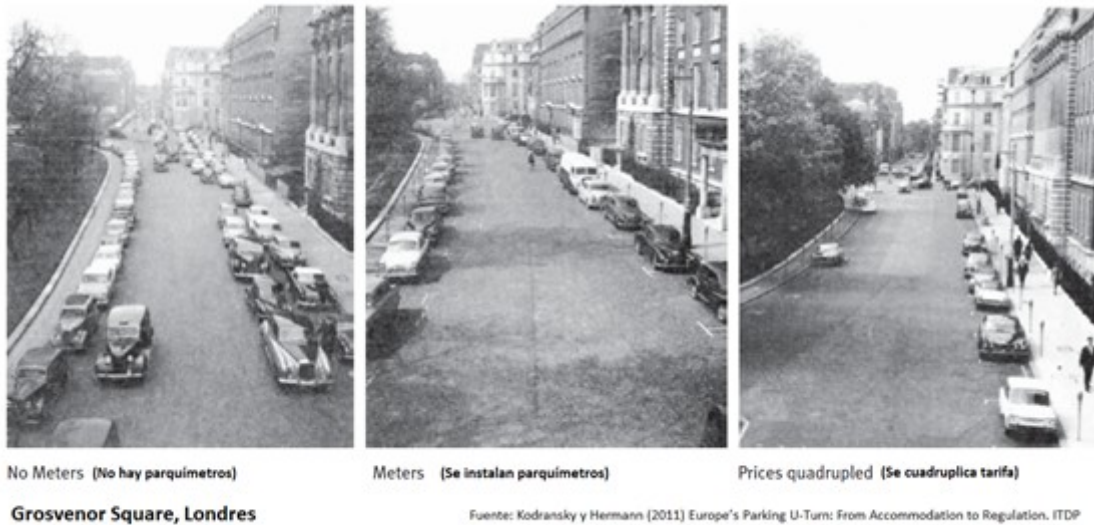
- 1.- Sobre SOCHITRAN.
- 2.- Políticas de transporte, desarrollo urbano y la gestión de estacionamientos en áreas urbanas.
- 3.- El estado de la práctica en la regulación del mercado de los estacionamientos.
- 4.- Conclusiones y recomendaciones.

1.- Sobre SOCHITRAN. La Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte es una sociedad científica con 33 años de trayectoria y representación nacional, con 100 socios en la academia, la administración pública y la industria, y cuyo objeto es impulsar iniciativas que desarrollen la investigación en transporte y fomentar su aplicación. Realizan plenarios, congresos, documentos, y comisiones, para detectar y proponer solución a los grandes problemas del sector.

El señor Tudela, afirmó que como primera premisa a tener en consideración, la demanda es sensible al costo del servicio, afirmación que se aplica plenamente al caso de los estacionamientos. Lo graficó por medio de fotografías a una misma calle, Grosvenor Square, en Londres: sin parquímetros, se pueden observar autos estacionados a ambos lados de la calzada; con la instalación de parquímetros, disminuye la demanda considerablemente, y una vez que se cuadruplica la tarifa, el cambio es evidente, se pueden encontrar varios espacios vacíos para estacionar:



## Informe de Comisiones Unidas



## 2.- Políticas de transporte, desarrollo urbano y la gestión de estacionamientos.

El señor Tudela indicó que:

- La facilitación del acceso a estacionamientos induce a un mayor uso.
- Existe un acuerdo técnico: mayor uso del automóvil impacta negativamente en la sostenibilidad urbana, pues incrementa tiempos de viaje (congestión), deteriora el ambiente (contaminación) y genera barreras de movilidad (segregación).
- La iniciativa en estudio atenta explícitamente contra la Política Nacional de Desarrollo Urbano y la Comisión Promovilidad
- La gestión de estacionamientos es una política de transporte y desarrollo urbano.

Cabe preguntarse qué políticas están disponibles. Mencionó:

- a) Regulación de la provisión y uso de estacionamientos públicos/privados, fomentando estrategias de desplazamiento sostenibles: por modo, tipo de vehículo, horario, por localización, destino.
- b) Normar la provisión y uso de estacionamiento en función de: localización del estacionamiento; nivel de congestión en el entorno; tiempo de estadía y horario de ingreso/salida; tipo de estacionamiento (público/privado, en calzada/fuera de ella), cantidad y su impacto sobre el resto del tránsito; la distribución espacial y temporal de la totalidad de estacionamientos en el área urbana.

## 3.- El estado de la práctica en la regulación del mercado de los estacionamientos.

Se refirió al estado de la práctica, cuál ha sido la experiencia internacional en relación a estas políticas:

## Informe de Comisiones Unidas

	Zúrich	París	Copenhague	Ámsterdam	Barcelona	Londres	Estrasburgo
Limitar número en áreas céntricas	✓	✓	✓				
Precio variable espacialmente	✓	✓					
Uso compartido comercial-residencial			✓				
Número relacionado con presencia transporte público				✓			✓
Dinero recaudado para mejoras en equipamiento				✓	✓	✓	

4.- Conclusiones y recomendaciones. El señor Tudela declaró que SOCHITRAN recomienda sustituir el proyecto en trámite por otro, que dé cuenta también de su impacto en el transporte y desarrollo urbano.

Las materias a abordar serían:

a) Provisión con enfoque sistémico, considerando que se trata de una ciudad:

- Cambiar el paradigma de exigir un “mínimo”, a limitar el “máximo”.
- Relacionar cantidad con saturación vial y con alternativas de modo.

b) Tarifación como herramienta de gestión de demanda:

- No forzar la gratuidad. Podría ser una opción, pero no consagrarla como una obligación.
- El monto debe ser más alto en zonas congestionadas y que atraen y generan más viajes.
- Estacionamientos en calzadas: asegurar ocupación menor al 100%, es decir, que siempre hayan estacionamientos disponibles.
- Estacionamientos fuera de la calzada: prevenir colas en accesos.
- Fondos recaudados pueden ser usados para compensar problemas generados al entorno.

c) Uso:

- Minimizar “exclusividades”.
- Facilitar la información en línea para optimizar búsqueda de espacios libres, por ejemplo poder acceder a la información en los smartphones o por mensajería.

SEÑOR LOUIS DE GRANGE

El señor Louis De Grange puso de relieve que esta es la primera política de transporte que genera consenso absoluto en todo el mundo técnico y académico asociado a la materia, que es una opinión de rechazo a la gratuidad, por distintos argumentos, algunos de los cuales ya fueron expuestos por el señor Tudela, y que complementará en su exposición.

El señor De Grange hizo presente que, sin ser abogado, se aventura en afirmar que el gran argumento de rechazo a esta iniciativa es su inconstitucionalidad. Se trata de modelos de negocios en que el 50% de los casos se diseñaron contemplando un cobro por estacionamiento, es decir, la mitad de las personas que invirtieron millones de dólares en estos proyectos lo hicieron considerando que los estacionamientos eran parte del modelo de negocio. La propuesta de este proyecto equivaldría a una expropiación, que en su parecer sería inconstitucional.

Por otra parte, recordó que en ciertos casos, la ley obliga a contar con un número mínimo de estacionamientos, es

## Informe de Comisiones Unidas

un imperativo legal construir un determinado número de estacionamientos cada cierta cantidad de metros cuadrados, y de acuerdo a este proyecto, adicionalmente se les exige “regalar” estos estacionamientos. Le parece un contrasentido.

En tercer lugar, mencionó que se trata de un proyecto de muy difícil implementación. Los centros comerciales pueden ser muy distintos unos de otros, 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.

Por tanto, desde el punto de vista de la implementación, es inadecuado plantear una misma medida para realidades tan distintas como las mencionadas.

Como cuarto punto, el señor De Grange señaló que este proyecto es tremendamente inequitativo con, por ejemplo, los strip center. Los strip center, por modelo de negocio, tienen una rotación alta, la gente llega, se estaciona un par de minutos, y luego sale. En el caso de los centros comerciales, la estadía promedio de los vehículos es, en un 70% de menos de dos horas, y recordó que el 50% del modelo de negocios de estos estacionamientos se basa en subcontratos, es decir es otra empresa la que presta el servicio de estacionamientos. Si se establece esta gratuidad además a los strip center, y a otros comercios detallistas, los malls se van a transformar en los estacionamientos públicos gratuitos más grandes de Chile. Y además se genera una inequidad entre los oferentes de los distintos productos que se transan, por ejemplo, en Santiago, en el sentido que hay cierto tipo de comercio que está ubicado en las calles, por ejemplo en el centro histórico, en Providencia, en que la gente paga por estacionarse en la calle, frente a estos otros lugares en que el estacionamiento va a ser gratuito.

En síntesis, reiteró que el proyecto en debate genera consenso absoluto en el mundo técnico y académico en cuanto al rechazo al mismo. Se trata de un proyecto en su parecer inconstitucional y que genera grandes asimetrías. Adicionalmente, esta iniciativa generará muchas sobrerregulaciones adicionales, por ejemplo, se ha planteado que para compensar esta gratuidad en los estacionamientos, se dicten sobrerregulaciones para incentivar el uso de los buses en los centros comerciales.

**SEÑOR PABLO ALLARD**

El señor Pablo Allard realizó una presentación en power point titulada “Implicancias Urbanas Proyecto Ley Estacionamientos”.

Señaló que los contenidos de su presentación serán:

1. Costos urbanos del proyecto de ley.
2. Dimensión social, ambiental y económica del transporte respecto al proyecto de ley.
3. Análisis de los impactos del proyecto de ley en relación a los usos de suelo y sistemas de transporte.
4. Conclusiones.

**1. COSTOS URBANOS DEL PROYECTO DE LEY:****A.- SANTIAGO.**

El problema actual es un aumento significativo del parque automotriz y los viajes en vehículos particulares en la capital. Se estima que al año 2020, Santiago tendrá más de 7,4 millones de habitantes y 2 millones de hogares; los hogares ABC1 y C2 deberían subir su participación actual de 33% a 46%, y el parque automotriz aumentará en más de 700 mil vehículos, llegando a más de 2 millones.

## Informe de Comisiones Unidas

Hoy la Región Metropolitana cuenta con más de 1,5 millones de vehículos, de los cuales 1,4 millones son catalíticos, por lo que la restricción no cuenta para descongestionar a no ser que se incluya a los catalíticos. La tasa de crecimiento del parque automotriz el año 2012 fue del 8% y el 2013 de un 12%.

Afirmó que hoy se venden más de 1.000 vehículos nuevos al día en Chile (378.240 unidades 2013), y 500 autos nuevos ingresan al día a las calles de Santiago. Si pudiéramos construir un estacionamiento para todos los vehículos particulares de Santiago, éste ocuparía más de 1300 hectáreas, lo que equivale a la mitad de la comuna de Vitacura o 45 veces el Parque Araucano. En cambio, la población de Santiago “compartiendo su metro cuadrado” como en Transantiago (6 personas m<sup>2</sup>) ocuparía 1/13 del espacio de nuestros autos o unos 3,5 Parques Araucanos. En resumen, nuestros autos consumen 15 veces más espacio público que todos los ciudadanos de Santiago.

#### B.- USO RACIONAL DEL AUTOMÓVIL.

El problema no es la propiedad de un auto, sino su uso racional, afirmó.

Recordó que el propio Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez Lobo, se ha pronunciado en ese sentido, declarando que: “No estamos en contra de que la gente tenga auto. Me parece bueno que aspire a tener uno. El tema es cuando se usa.”.

La opinión unánime de los especialistas (SDG 2009, Pickford 2008), apunta a que la única forma de atacar seriamente el problema de la congestión vehicular es si se trabaja en simultáneo en tres ámbitos de acción:

- 1) Aumentar y mejorar la oferta de infraestructura vial y transporte público.
- 2) Gestión de demanda de tráfico y transporte para optimizar el uso de la vialidad.
- 3) Diversificar la demanda existente hacia modos y horarios más eficientes.

Desde el punto de vista de la gestión de demanda de transporte, existe consenso que para desincentivar el uso de transporte privado se debe recurrir a las siguientes medidas:

- Aumento en el precio de los combustibles (impuesto específico).
- Aumento en el cobro por propiedad de vehículos (Permisos de Circulación).
- Reducción de la velocidad permitida en ciertas zonas (Traffic Calming).
- Planificación integrada de usos de suelo y restricciones regulatorias.
- Cargo por zonas congestionadas (Tarificación Vial).
- Regulaciones ambientales (Restricción Vehicular).
- Gestión de estacionamientos (regulación, aumento de precio y reducción oferta).

En síntesis, se trata de: aumento de precio y reducción de la oferta.

El señor Allard reflexionó que el proyecto de ley en estudio es contrario a la Política Nacional de Desarrollo Urbano (MINVU 2013) , y a lo recomendado por la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (MTT 2015). Entre las medidas propuestas, en su parecer la primera media hora de gratuidad no tiene un gran impacto, por lo que el foco donde se concentrará es en la medida de gratuidad por las primeras dos horas de uso de estacionamiento, medida que incentiva la utilización del transporte privado, privilegiando a los consumidores de centros comerciales y de servicios que acceden a estas dependencias en vehículos particulares, por sobre los usuarios de otros modos.

Se refirió a los “Principios básicos a considerar en la implementación de una política de estacionamientos” según Kodransky & Hermann, BID 2011, donde encontramos una explicación de porqué es mala la gratuidad en materia de estacionamientos:

- Los estacionamientos subsidian el uso de automóvil privado, ya que transfieren estos costos al desarrollo urbano y

## Informe de Comisiones Unidas

no-automovilistas.

- La obligatoriedad de construir un mínimo de espacios de estacionamiento significa externalidades negativas en los contextos urbanos.
- La abundancia de estacionamientos impide una buena accesibilidad desde otros modos.
- El aumento de la oferta genera reducción de tarifas y estimula el aumento de la demanda de estacionamiento.
- La demanda de estacionamiento está condicionada tanto al precio, como a las alternativas de transporte.
- La oferta y el precio de las plazas de estacionamiento en la vía pública y de los estacionamientos fuera de la calle están interrelacionados.

#### C.- EFECTOS NEGATIVOS DE LA GRATIUDAD:

Enumeró algunos de los efectos negativos que tendrá la gratuidad en los estacionamientos:

- a) Una política pública referida al transporte debiera en primera instancia asegurar la accesibilidad de todos los modos, con énfasis en transporte público, peatonal, bicicletas y transporte alternativo.
- b) El proyecto de ley produciría una percepción de “encarecimiento” de viajes que podrían realizarse en otros modos distintos al vehículo particular.
- c) La gratuidad de los estacionamientos producirá una disminución de las preferencias de los usuarios por otros medios de transporte para acceder a los centros comerciales.
- d) La gratuidad de los estacionamientos en centros comerciales y servicios afectará la demanda interna de estos equipamientos, así como la carga de uso de los estacionamientos en los alrededores.
- e) El proyecto no menciona ni considera invertir requisitos de la Ley General de Urbanismo y Construcción para exigir un número máximo de estacionamientos, ni las externalidades que la gratuidad implicará a otros usuarios de transporte, tanto público como privado.

#### 2.- DIMENSIÓN SOCIAL, AMBIENTAL Y ECONÓMICA DEL TRANSPORTE RESPECTO AL PROYECTO DE LEY.

Afirmó que las malas políticas de estacionamiento debilitan a las ciudades en varios aspectos, como desarrolló el profesor Shoup el año 2011:

- Distorsionan la elección de modos incentivando el uso del automóvil, aumentando el tráfico, la congestión, la contaminación ambiental y el consumo de energía.
- Generan minusvalías en los valores de suelo y menor recaudación tributaria, dañan la economía y el medio ambiente.
- Degradan la arquitectura y la calidad del entorno urbano.
- Limitan el emprendimiento y desincentivan la recuperación de edificios patrimoniales, y aumentan los costos de todo menos de los estacionamientos, al haber una competencia ilegítima con los barrios tradicionales.

Abordó luego cada una de las dimensiones donde impacta el proyecto en estudio.

##### a) Desde la Dimensión Social del Transporte:

- La discusión se ha restringido a un solo tipo de usuario, el usuario de un vehículo motorizado privado, principalmente automóvil. Se ha fomentado regular una norma de gratuidad justamente para el usuario que tiene mayor poder adquisitivo, ya que se trata del medio de transporte más costoso.
- De esta manera, la discusión se aleja del derecho de gratuidad de estacionamiento para el usuario (o consumidor) de otros medios de transporte que requieren igualdad de condiciones en el tratamiento de la

## Informe de Comisiones Unidas

accesibilidad, ya sean los usuarios de transporte público, peatones, usuarios de movilidad reducida y usuarios de transportes alternativos como la bicicleta.

- Una de las prioridades al momento de ser considerada la revisión de una nueva política, debiera ser el impacto que ésta ejerce en términos de la equidad social. En este sentido, la propuesta es excluyente ya que no interpela a los equipamientos a contribuir en términos de accesibilidad urbana respecto a los demás modos de transporte.

b) Desde la Dimensión Ambiental del Transporte.

Efecto cruising:

- La contaminación ambiental generada en los estacionamientos es mayor en la medida que aumenta la demanda por ocupación del espacio. Si se reduce el costo de estacionar, la demanda aumentará, haciendo más engorrosa la búsqueda satisfactoria de estacionamiento, lo que aumentará la cantidad de agentes contaminantes por efectos de la emisión de gases de los vehículos en movimiento. Es el fenómeno cruising.

-El exceso de demanda generada y su consiguiente aumento en el tiempo de búsqueda de estacionamientos por los clientes, implicará un aumento en las demandas por seguridad y calidad del servicio, convirtiéndose en una medida contraproducente para los usuarios de los equipamientos y centros comerciales.

### 3.- ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL PROYECTO DE LEY EN RELACIÓN A LOS USOS DE SUELO Y SISTEMAS DE TRANSPORTE.

a) Relación entre Congestión y Subcentros de Comercio y Servicios:

La relación entre transporte, equipamientos y usos de suelo en la ciudad, vinculados al bienestar y calidad de vida de los ciudadanos, debiera en términos de política pública, basarse en la construcción, adecuación y promoción de sistemas integrados de transporte y no de transporte privado. Este aspecto ha sido enfatizado tanto en la Política Nacional de Desarrollo Urbano (MINVU 2013) como en el informe de la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (MTT 2015), por lo que llama la atención el carácter contradictorio del actual proyecto de ley respecto a las definiciones de política provenientes del Ejecutivo.

Los Subcentros de Comercio y Servicios en Santiago están estrechamente vinculados a los patrones de viaje de los usuarios. En efecto, los principales Subcentros de Comercio y Servicios de nuestras ciudades están ubicados en áreas de alta demanda de uso, vías de alta capacidad para vehículos privados y bien conectados con la red de transporte público existente. En el caso de Santiago, esto se da específicamente a lo largo del anillo Américo Vespucio y en las principales avenidas que conectan el centro de la capital con las áreas de expansión en la periferia.

b) Relación entre Subcentros y Oferta de Transporte Público en Santiago:

Los Subcentros de Comercio y Servicios se ubican en zonas con alta oferta de transporte masivo, en su mayoría Servicios Troncales de Transantiago o líneas de Metro. Las políticas públicas deberían apuntar a facilitar y mejorar las condiciones de viaje de estos usuarios por sobre las de los automovilistas. Por tanto, el énfasis del proyecto de ley debería estar puesto en mejorar la relación de acceso desde el transporte público a estos comercios y servicios antes que concentrarse en los automovilistas.

c) Relación entre Subcentros y congestión en Santiago:

El señor Allard mostró el siguiente mapa:

## Informe de Comisiones Unidas



Explicó que la congestión es representada en el mapa como niveles de saturación, calculados como la división entre el flujo de vehículos y la capacidad de las vías. La saturación varía entre 0% y 100%, pero incluso se han detectado calles con saturación por sobre el 100%. La ciudad de Santiago tiene un promedio de 50% de saturación.

#### d) Multifuncionalidad de Centros Comerciales y de Servicios:

El señor Allard consideró que es necesario hacer una distinción entre las distintas tipologías de edificaciones, establecimientos comerciales y de servicios que el proyecto de ley contempla. Por un lado se encuentran los centros comerciales y por otro lado, servicios de salud; en ambos casos, los beneficios sociales de los equipamientos son diversos y responden a necesidades comunes diferentes. Los centros comerciales actualmente cumplen un rol social que va más allá de la función comercial, ya que representan un espacio multifuncional en el cual pueden desarrollarse diversas actividades que promueven los espacios personales y colectivos de recreación, ocio y cultura. La generación de una política pública debiera incentivar la promoción de la accesibilidad a este tipo de centros programáticos desde todos los modos de transporte y no sólo de automovilistas.

#### 4.- CONCLUSIONES.

##### 1. Dinámicas de localización y centralidad:

- Los Centros Comerciales y de Servicios se han convertido en los principales polos de actividad en nuestras ciudades.

- En la mayoría de los casos, se ubican en localizaciones estratégicas o centrales, donde a la actividad comercial se suman oficinas, servicios y otros usos que atraen un número significativo de viajes.

- Esta "subcentralidad" inevitablemente genera congestión vehicular, con la subsecuente contaminación, pérdida de tiempo y otros costos sociales.

## Informe de Comisiones Unidas

- En consecuencia, cualquier medida que apunte a desincentivar el uso del automóvil en los centros comerciales y de servicios debería ser promovida. El proyecto de ley apunta precisamente en el sentido contrario, recordó.

## 2. Diferenciación de tipologías de estacionamiento:

- El problema del proyecto de ley hoy presentado es que no discrimina entre tipologías y localización de los estacionamientos y los centros comerciales.

- La literatura internacional indica que la gestión de oferta de estacionamientos tiene que integrar los estacionamientos en la vía pública, como son los parquímetros, con los estacionamientos fuera de calle, en edificios o playas de estacionamiento, ya que medidas de precio en unos puede tener severos efectos en otros dado que están interrelacionados. De otro modo, se producen importantes distorsiones.

- En cuanto a las tipologías comerciales y de servicios, la gran mayoría, a diferencia de hospitales y servicios de urgencia, no prestan servicios de primera necesidad, donde sería razonable la gratuidad

## 3. Equidad territorial:

- En términos de equidad, la discusión actualmente se ha restringido al usuario del automóvil, lo que ha generado una agenda política que busca regular una norma de gratuidad justamente para el tipo de usuario de centros comerciales que tiene mayor poder adquisitivo.

- La discusión se ha alejado del derecho de accesibilidad desde otros medios de transporte que requieren igualdad de beneficios para acceder a los Centros Comerciales y de Servicios, ya sean los usuarios de transporte público, peatones, usuarios de movilidad reducida y usuarios de transportes alternativos como la bicicleta.

- Es por esto que se considera una propuesta de ley excluyente, ya que no interpela a los equipamientos comerciales a contribuir en términos de accesibilidad urbana respecto a los demás modos de transporte.

## 4. Demandas por seguridad y calidad de servicio:

- Las crecientes demandas por mayor seguridad y calidad de servicio de los consumidores que acuden a los centros comerciales y de servicio, ha llevado a los operadores a implementar sistemas de control de acceso y vigilancia que requieren cuantiosas inversiones.

- Si se reduce el costo de estacionar, la demanda aumentará, haciendo más engorrosa la búsqueda satisfactoria de estacionamiento, lo que aumentará la cantidad de agentes contaminantes por efectos de la emisión de gases de los vehículos en movimiento.

- Otro efecto negativo de la medida es que aumentará la inseguridad y los costos de control.

- Esto quiere decir que, de aprobarse el proyecto de ley, la calidad de servicio se vería aún más cuestionada ya que los estacionamientos no serán sólo (o principalmente) de uso para los clientes, estarán más llenos, contaminados e inseguros.

## 5. El comercio como articulador del transporte público y una ciudad más sustentable:

- Desde el momento en que se regula por ley la gratuidad y eventualmente tarifas, lo que hacemos es incentivar a que más gente acuda a zonas congestionadas en automóvil a comprar, comer, hacer sus trámites o atender a reuniones de trabajo, independiente del contexto urbano en que se encuentren.

- En un momento en que la autoridad hace esfuerzos por desincentivar el uso del automóvil y promover una movilidad urbana más sustentable, es contradictorio que sea el propio Ejecutivo el que de suma urgencia a este proyecto, mientras otro como la tarificación por congestión sigue pendiente por veinte años en el Congreso.

## SEÑOR RAIMUNDO CRUZAT

El señor Raimundo Cruzat, de Ciudad Color, Desarrollo de Innovación Social, coincidió con los expositores que lo antecedieron en el uso de la palabra, en el sentido que esta iniciativa genera consenso entre los expertos en cuanto al rechazo de las propuestas contenidas en ella. Luego formuló sus comentarios en relación a la



## Informe de Comisiones Unidas

modificación del artículo 15 de la ley N°19.496. Manifestó que su presentación constará de los siguientes acápite:

- 1.- Efecto económico de la disminución relativa del precio.
- 2.- Modelo de negocio de los centros comerciales.
- 3.- Dificultades técnicas.
- 4.- Las generalizaciones son malas.
- 5.- Aspectos rescatables del proyecto.
- 6.- Conclusiones.

- 1.- Efecto económico de la disminución relativa del precio.

El señor Cruzat expresó que este punto es de especial relevancia, por cuanto se ha afirmado por algunas personas que esta iniciativa no tendría incidencia en el ámbito económico, lo que no es efectivo. De acuerdo al comportamiento económico de la oferta y la demanda de un producto, se puede afirmar lo siguiente:

- La medida baja el precio relativo del estacionamiento:
- Primera consecuencia, sube la demanda.
- Segunda consecuencia, dado que la oferta es fija, se produce escasez.

La escasez de estacionamiento genera el llamado efecto cruising.

- 2.- Modelo de Negocio de Centros Comerciales.

En segundo término, abordó el modelo de negocios de los centros comerciales.

Los Centros Comerciales en general tienen 4 fuentes de ingreso:

- a) Proporción de la Venta: El centro comercial cobra un porcentaje de las ventas del local, el que dependerá, entre otras cosas, de la ubicación relativa del local en el mall.
- b) Gastos de Administración: El centro comercial traspasa a los locatarios gastos de administración de áreas comunes (servicios básicos, seguridad, ascensores, informaciones, etc.). Es una proporción de los metros cuadrados del local.
- c) Gastos de Publicidad: El centro comercial cobra por las promociones y publicidad que él mismo haga para aumentar la afluencia de público.
- d) Ingresos complementarios: El centro comercial cobra por estacionamientos y arriendo para eventos.

El mercado de los centros comerciales es un mercado competitivo. Si se suprime una de las fuentes de ingresos, por ejemplo la primera de ellas, no hay lugar a dudas que el centro comercial intentará compensar esta supresión a través de alguna de las otras.

También cabe analizar los costos asociados a la construcción de estacionamientos:

Superficie: En un terreno amplio y regular, cada estacionamiento utiliza en promedio de unos 25 m<sup>2</sup>. Explicó que esto incluye el prorrateo de las calles, rampas, entre otros.

Costos:

- Estacionamiento subterráneo: Entre UF 300 y UF 400 (sin contar la proporción del terreno).
- Estacionamiento techado: Alrededor de UF 150 (sin contar la proporción del terreno).

## Informe de Comisiones Unidas

- Estacionamiento de superficie: Alrededor de UF 75 (sin contar la proporción del terreno).

Dio algunos ejemplos: el Costanera Center en Santiago, cuenta con 3.000 estacionamientos subterráneos, lo que significó una inversión de aproximadamente 1.200.000 UF. Por otra parte, el mall Plaza El Trébol, en Concepción, tiene 4.150 estacionamientos, y su inversión fue de aproximadamente 600.000 UF.

3.- Dificultades técnicas.

El proyecto, atendida la realidad actual, genera diversas dificultades técnicas. Por ejemplo, la disposición conforme la cual "Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día.", es de difícil implementación, ya que se estima que un 5% de los estacionamientos cuenta con la tecnología de lectura de patentes que permitirá determinar si el vehículo está haciendo uso del beneficio de gratuidad por primera o segunda vez.

4.- Las generalizaciones son malas.

El señor Cruzat explicó que el proyecto en estudio trata de manera igual, realidades que son muy distintas entre sí. Retomó el ejemplo anterior, del Costanera Center y Mall Plaza El Trebol, con referencia al lugar donde están situados, mostrando fotos aéreas de cada uno de ellos.

En el caso del Mall Costanera Center, se puede observar que se encuentra en el centro neurálgico de la ciudad, en cambio tratándose del Mall Plaza El Trébol, no hay nada alrededor.

Se trata de dos casos diametralmente opuestos, en que la aplicación de esta norma tendrá un efecto muy diverso.

Recordó que la Comisión Asesora Presidencial Promovilidad, en su informe con recomendaciones, página 86 en adelante, abordó la "Política de Estacionamientos", sugiriendo como primera medida el "suprimir estacionamiento en vía pública en zonas céntricas de alta congestión":

#### III.1.3.6 Política de estacionamientos

Al respecto, hay una variedad de medidas que han surgido y que debieran ser consideradas, entre ellas:

##### III.1.3.6.1 Suprimir estacionamiento en vía pública en zonas céntricas de alta congestión

Definitivamente, debe avanzarse con la máxima rapidez, mediante medidas administrativas, a suprimir estacionamiento de vehículos particulares en calles céntricas, en las aceras anchas de edificios públicos o en el espacio destinado antiguamente a antejardines de edificios privados, en las zonas de alta congestión y en las zonas declaradas "saturadas".

En algunos casos esta medida podría verse entrabada por la existencia de contratos de concesión de largo plazo (a veces hasta por 20 años) entre municipalidades y empresas privadas. En tales casos, deberá establecerse un plazo mandatorio para que las municipalidades encuentren y propongan una fórmula de entendimiento con el concesionario para que este objetivo pueda cumplirse a la brevedad, habiendo diversas alternativas. Estas podrían ir desde extensión del plazo de concesión o extensión de la zona de concesión, o el resarcimiento por el lucro cesante del área excluida de la concesión, hasta un proyecto de

Esta iniciativa va en el sentido contrario de esas recomendaciones, estableciendo gratuidad para los estacionamientos, incluso en zonas de alta congestión, como los ejemplos señalados.

La palabra "estacionamiento" se menciona 109 veces en el informe de la Comisión, destacó. En resumen este informe plantea:

- Cobrar al usuario del automóvil las externalidades que produce, ya sea en el trayecto o en el destino (estacionamiento);
- No es lo mismo una zona céntrica, saturada, que una zona periférica. El proyecto en estudio las trata por igual;
- Cambio de tendencia mundial: estacionamientos mínimos a estacionamientos máximos.

## Informe de Comisiones Unidas

## 5.- Aspectos rescatables del proyecto.

El señor Cruzat consideró que un proyecto que en su parecer es malo, hay algunos aspectos rescatables, que son:

- Cobrar por minuto efectivamente utilizado.
- No multar por la pérdida del ticket.

## 6. Conclusiones.

- La medida propuesta en la iniciativa en comento, incentiva el uso del transporte privado, lo que va en contra de las necesidades de nuestras ciudades, de la tendencia mundial, y de los esfuerzos del Estado en la última década.
- El proyecto es ingenuo al creer que los centros comerciales dejarán de cobrar por la inversión que hicieron en los estacionamientos. Esta inversión se recuperará a través del arriendo a los locatarios, y, por extensión, a todos los clientes, lo que es injusto, puesto que los que van a pie, en bicicleta o en transporte público pagarán la externalidad que produce el usuario del auto.
- Una sana política de estacionamientos no será nunca el resultado de una generalización.
- Existen mejores instrumentos para regular los requerimientos, ubicación y construcción de estacionamientos, como planos reguladores y seccionales, los que pueden hacerse cargo de las particularidades del territorio, como barrios, condición económica, acceso a transporte público, congestión vehicular, etc.
- La necesidad de estacionamientos para fomentar la intermodalidad debe ser cubierta por el Estado, no por los privados.

-----

Finalizadas las exposiciones, intervinieron los Honorables Senadores presentes.

El Honorable Senador señor Tuma consideró que, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de Obras Públicas de modificar los contratos, el proyecto de ley debe contemplar una disposición que incorpore las medidas que ha señalado el señor Ministro, en orden a buscar un acuerdo con los concesionarios respecto de, por ejemplo, el tema del cobro en los aeropuertos para aquellos pasajeros que dejan sus vehículos por más de un día, pues hoy en día en muchos aeropuertos los contratos permiten que se les cobre por horas, aun cuando permanezca varios días, lo que es abusivo.

Reiteró que el proyecto busca evitar que se sigan produciendo abusos hacia los usuarios y consumidores, y en ese sentido sostiene su apoyo a la idea de legislar, no obstante los ajustes que se pueden hacer durante la discusión particular, atendidas las observaciones que se han hecho por los distintos invitados. Manifestó que en el programa de Gobierno de la Presidenta Bachelet se incluye una política de término de los abusos, que es precisamente el objetivo que persigue esta iniciativa.

El proyecto debe lograr que no se cobre por servicios no prestados; que haya responsabilidad por daños que se ocasionen en los estacionamientos, y que no se multe por la pérdida del ticket. Asimismo adoptar medidas paliatorias en el caso de los estacionamientos.

En ese sentido, no cabe duda que la iniciativa puede ayudar a terminar con los abusos. Esto sin perjuicio de la necesidad de ajustarlo a la realidad, evitar que afecte a inversión, y conciliarlo con una política medio ambiental relativa al tránsito, entre otros. Puntualizó que precisamente en consideración a esos aspectos, se ha realizado una ronda de audiencias, y se ha sesionado en Comisiones unidas.

La Honorable Senadora señora Pérez discrepó con lo señalado por el Honorable Senador señor Tuma. Llamó la atención que, de acuerdo a lo manifestado por los expertos invitados, este proyecto va en contra de la Política Nacional de Desarrollo Urbano que propuso la Presidenta Bachelet en su Programa de Gobierno.

Por otra parte, aplaudió la claridad del Ministro de Obras Públicas en sus comentarios al proyecto, y su opinión negativa respecto de los puntos que atañen a su cartera. Sostuvo que los otros Ministros que han concurrido no

## Informe de Comisiones Unidas

han entregado una posición clara en relación a esta iniciativa.

Señaló que hay algunos aspectos del proyecto que son plausibles, y deberían considerarse en un proyecto de ley distinto, pues en cuanto al proyecto en estudio, es de la idea de rechazar la idea de legislar. Estos aspectos, plausibles a los que hace referencia son, por ejemplo, el cobro por minuto efectivamente utilizado, o el no cobrar una multa por pérdida del ticket.

El proyecto en comento es atentatorio contra la libertad económica, expropiatorio para quienes han hecho grandes inversiones en estacionamientos, y va contra todas las políticas de transportes del mundo. En la práctica es un subsidio al automovilista.

Destacó que la exposición de los expertos contiene una opinión netamente técnica, desprovista de toda carga política, no son parte interesada, por lo que sería importante que concurrieran en una nueva oportunidad.

-----

En sesión de 8 de junio, las Comisiones Unidas escucharon la opinión en relación al proyecto de ley de la referencia, de los abogados constitucionalistas señores Francisco Zúñiga y Jorge Correa Sutil.

**SEÑOR FRANCISCO ZUÑIGA**

El señor Zúñiga realizó una presentación del Informe en Derecho "Proyecto que modifica la ley N° 19.496, en materia de estacionamientos: análisis de constitucionalidad y vulneración de la libre competencia a partir de determinados modelos de negocio de parking, especialmente afectados", presentación que apoyo con un power point que se encuentra a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de las Comisiones Unidas.

Expresó que, desde una perspectiva estrictamente constitucional, el proyecto adolece de tres tipos de inconstitucionalidad:

I.- Inconstitucionalidad competencial.

II.- Inconstitucionalidad formal.

III. Inconstitucionalidad material.

Agregó que, a propósito de la inconstitucionalidad formal, se referirá a algunas correcciones de técnica legislativa que es conveniente introducir.

**I.- INCONSTITUCIONALIDAD COMPETENCIAL.**

El proyecto de ley adolece de un vicio de inconstitucionalidad competencial, por infracción de una norma constitucional relativa al reparto de competencias normativas que la Constitución diseña. Ello, por el efecto directo que provoca la gratuidad temporal en las tarifas cobradas por los administradores de los estacionamientos, que deviene en una disminución de los tributos percibidos por el Fisco por la vía del IVA, impuesto aplicable a dichos servicios en virtud de lo preceptuado por el artículo 8°, letra i), del decreto ley N°825 de 1974.

La materia tratada por el proyecto se enmarca en aquellas materias de dominio o competencia de ley que están entregadas a la iniciativa exclusiva del Presidente de la República en virtud de lo preceptuado en el artículo 63 N° 14 y artículo 65, inciso cuarto, numeral 3° de la Constitución Política de la República. Conforme a este último:

"Corresponderá al Presidente de la República la iniciativa exclusiva de los proyectos de ley que tengan relación con la alteración de la división política o administrativa del país, o con la administración financiera o presupuestaria del Estado, incluyendo las modificaciones de la Ley de Presupuestos, y con las materias señaladas en los números 10 y 13 del artículo 63.

Corresponderá, asimismo, al Presidente de la República la iniciativa exclusiva para:

[...]

3º.- Contratar empréstitos o celebrar cualquiera otra clase de operaciones que puedan comprometer el crédito o la

## Informe de Comisiones Unidas

responsabilidad financiera del Estado, de las entidades semifiscales, autónomas, de los gobiernos regionales o de las municipalidades, y condonar, reducir o modificar obligaciones, intereses u otras cargas financieras de cualquier naturaleza establecidas en favor del Fisco o de los organismos o entidades referidos.”.

En el caso de la iniciativa en estudio, por moción parlamentaria se inicia un proyecto que importa una desgravación de hecho.

Por su parte, el Tribunal Constitucional ha señalado sobre este respecto:

- “Las normas de iniciativa exclusiva son limitaciones constitucionales al proceso de formación de la ley, en orden a que sobre ciertas materias sólo el Presidente puede hacer propuestas legislativas, sea por la vía del mensaje, sea mediante indicaciones o formulando vetos, por lo que, como reglas de excepción de derecho estricto deben ser interpretadas restrictivamente”. (STC Rol 1867, c. 8).

- “Las normas constitucionales sobre iniciativa exclusiva del Presidente de la República en materias legislativas guardan estrecha relación con la forma como nuestra Carta Fundamental ha consagrado el régimen presidencial de gobierno”. (STC Rol 1867, cc. 13 y 14).

- La potestad tributaria del Estado, se trata de “aquella potestad a través de la cual el Estado puede allegar recursos para satisfacer sus necesidades proveyendo al logro del bien común. La concesión de beneficios tributarios forma parte de la potestad tributaria...” (STC Rol 1452, c.19).

- “Para el establecimiento de tributos existe reserva legal, siendo a iniciativa exclusiva del Presidente de la República y de origen exclusivo en la Cámara de Diputados” (STC Rol 718, cc. 12, 13, 14 y 89).

## II.- INCONSTITUCIONALIDAD FORMAL.

En este punto, el señor Zúñiga se refirió específicamente al caso de los parquímetros ubicados en bienes nacionales de uso público que funcionan bajo concesión municipal (artículo 15 D del proyecto de ley). En relación a esta disposición, manifestó:

- Se trata de una materia reservada a la ley, por el artículo 63 N°10 de la Constitución Política de la República (“Las que fijan las normas sobre enajenación de bienes del Estado o de las municipalidades, sobre su arrendamiento o concesión”). Dicha ley es de quórum especial, por aplicación del artículo 118, inciso 5° de la Constitución (“una Ley orgánica constitucional determinará las funciones y atribuciones de las municipalidades.”).

- Quórum preceptivo de las leyes orgánicas constitucionales: aplicación del artículo 66 Constitución Política de la República.

- A mayor abundamiento, las normas de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (N°18.695) que tratan la materia fueron objeto de control obligatorio por parte del Tribunal Constitucional:

- Artículo 13, letra d) y g);

- Artículo 63 letra I) y II);

- Artículo 66, inciso 2°.

En este punto, abordó ciertas deficiencias de técnica legislativa que ha observado, particularmente en la redacción del artículo 15 A y del artículo transitorio.

Tratándose del inciso primero del artículo 15 A, comentó:

- Pretende regular a todos los establecimientos que en virtud de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción deban contar con un número mínimo de estacionamientos. Deja “abierto”, al usar la expresión “otros similares” (numerus apertus), la posibilidad que se subsuman modelos de negocio que en caso alguno están relacionados con la Ley de Protección de los Derechos del Consumidor.

- La característica anterior, puede devenir en problemas de constitucionalidad al entregarse un amplio espacio de discrecionalidad a la potestad reglamentaria de ejecución, para incluir dentro de los establecimientos que se

## Informe de Comisiones Unidas

pueden considerar como “similares”, a aquellos de cualquier tipo, atendido que no existe un criterio unificador entre los nombrados de manera ejemplar.

- De esta forma, sería suficiente la existencia de una accesoriadad de los estacionamientos respecto de la actividad principal del inmueble para hacerles extensibles los efectos de la norma propuesta.

Asimismo puso de relieve que el proyecto asume que la explotación de los estacionamientos a que les es aplicable el artículo en comento se hace siempre directamente por el dueño de dichos edificios, lo que implica negar o desconocer una realidad económica y jurídica.

La determinación precisa de los afectados es relevante, pues esta actividad está afecta especialmente al impuesto al valor agregado de conformidad a lo dispuesto en el artículo 8º letra i), del DL N° 825, concluyó.

En cuanto al caso del artículo transitorio, el señor Zúñiga hizo presente los problemas que genera la indeterminación en el concepto de “contratos en ejecución”, sin distinguir su naturaleza (contratos de obra, de arrendamiento, de operación, o todos éstos, etcétera) o contratos públicos (concesiones) y sin precisar lo que ha de entenderse por “ejecución del contrato” (sentido amplio). Resulta relevante sugerir un cambio en los conceptos utilizados por el legislador, que se refiere a “contratos en ejecución”, por una construcción conceptual más cercana a otras expresiones utilizadas por la ley, como es el caso de los “contratos válidamente celebrados”, según la terminología ocupada por el Código Civil, en el artículo 1545.

Por tanto, propuso establecer claramente en el texto de la norma:

- Los tipos de contratos que se encuentran exentos (públicos, privados);
- Dentro de ellos, cuáles, sea de obra; de arrendamiento; de operación; de administración; u otros innominados;
- En qué momento del iter contractual deben encontrarse para que se entiendan excluidos (desde celebración, desde que se dé inicio a la ejecución de la obra o de la explotación comercial, etc.).

El señor Zúñiga puso de relieve que existen diferentes modelos de negocio de prestadores de servicio de estacionamientos:

- Estacionamiento parking privado.
- Estacionamiento público en inmuebles privados destinados principalmente a oficinas u otras actividades semejantes.
- Estacionamiento parquímetro municipal.
- Estacionamientos de concesión municipal.
- Operadores de estacionamientos de centros comerciales.

El factor común entre los diferentes modelos es que todos ellos son operados por personas naturales o jurídicas que se dedican con habitualidad al arrendamiento de plazas de estacionamiento, ya sea por minutos, horas, días, semanas o meses, siendo además éste su giro principal. En ellos se excluye las relaciones de consumo que eventualmente puedan existir entre los usuarios de los estacionamientos y los dueños de los inmuebles en que éstos se encuentran.

### III. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD MATERIAL.

Continuando con su exposición, el señor Francisco Zúñiga expuso su análisis de constitucionalidad material de esta iniciativa, del que resulta en su entender, que adolece de inconstitucionalidad material. Esta inconstitucionalidad material dice relación con el grado de intervención del legislador en los contratos, en consideración a los parámetros de racionalidad y proporcionalidad, según anunció explicará.

Algunas de las garantías consagradas a nivel constitucional son:

- Principio igualdad ante la ley.

## Informe de Comisiones Unidas

- No discriminación arbitraria en materia económica.
- Igualdad ante las cargas públicas.
- Libertad económica.
- Derecho de propiedad.

El legislador en su afán de regulación general y amplia ha obviado ciertos elementos que resultan decisivos para evaluar la justicia del resultado obtenido por la aplicación de la norma. Dicha arbitrariedad se expresa en el odioso tratamiento de igualdad en situaciones en que los sujetos no se encuentran situados en ese plano de isonomía. La igualdad de trato hace que los fines perseguidos por la norma resulten alcanzados respecto de ciertos casos, pero devengan en situaciones de afectación más allá de lo querido y permisible, en otros. Es en estos últimos casos en que la norma por tanto, carece de suficiente razonabilidad, puesto que existe una desconexión entre su finalidad y el resultado obtenido.

La crítica escapa a una mera cuestión de hecho y se sitúa en el plano objetivo de la razonabilidad e inclusive de la proporcionalidad de las medidas que pretende adoptar el legislador, que afectan a sujetos más allá de aquellos cuyos casos se han pretendido regular. El principio de razonabilidad y proporcionalidad es una exigencia que se impone al legislador democrático para la intervención legislativa en el campo de los derechos fundamentales, que es fruto del principio general de igualdad. En este sentido, éste tiene un deber no sólo formal de adecuación a dicho principio de igualdad, sino además debe asegurar que dicha intervención goce de una densidad normativa suficiente (determinación, especificidad) como para legitimar la limitación, restricción o desarrollo de los derechos fundamentales.

Por tanto, la crítica tiene que ver no sólo con la forma, sino con la sustancia y tipo de la intervención legislativa en materia de la limitación legal de derechos fundamentales.

Manifestó que existe una obligación de dotar a los preceptos que configuran la intervención legislativa de una densidad normativa acorde al nivel de afectación de derechos subjetivos públicos de carácter fundamental. Se trata de una exigencia insoslayable puesto que, de lo contrario, se reconocería un alto grado de flexibilidad para limitar por una norma común los principios, garantías y derechos que el constituyente ha elevado a la más alta importancia atendida su fundamentalidad.

Como último punto de su presentación, el señor Zúñiga planteó la hipótesis de responsabilidad patrimonial del Estado legislador. Al respecto, estimó que se configuran eventualmente los requisitos de procedencia de la responsabilidad patrimonial del Estado Legislador, por la dictación de preceptos legales inconstitucionales toda vez que vulneran la igualdad ante las cargas públicas, lesionando la confianza legítima de aquellos titulares de contratos de concesión y sus derechos de alcance patrimonial, en que el Estado se ha auto limitado en orden a no alterar las reglas del juego en pos de la seguridad jurídica de los particulares que son parte de dichos contratos y que se sigue de las obligaciones que ha adquirido en los mismos instrumentos concesionales.

Como conclusiones, el señor Zúñiga sintetizó que el proyecto adolece de:

- I. Inconstitucionalidad competencial.
- II. Inconstitucionalidad formal.
- III. Correcciones de técnica legislativa, para dar cuenta de la actividad regulada.
- IV. Inconstitucionalidad material, se observan 5 infracciones.

SEÑOR JORGE CORREA SUTIL

Intervino a continuación el abogado experto en derecho constitucional, señor Jorge Correa Sutil, quien entregó a las Comisiones unidas una minuta con su presentación, que corresponde a las "Conclusiones" del Informe en Derecho "Examen de constitucionalidad del proyecto que modifica la ley N° 19.496, en cuanto regula el cobro del servicio de estacionamientos en centros comerciales", de su autoría, elaborado en mayo de este año. Preciso que su informe se focaliza en lo que respecta a centros comerciales, y que en principio no observa en las restantes

## Informe de Comisiones Unidas

reglas regulatorias problemas de constitucionalidad.

En forma previa, consideró necesario despejar algunos errores que presentan los argumentos esbozados por los autores del proyecto. En primer lugar, los Honorables Diputados autores de la moción invocan los acuerdos de la mesa de trabajo entre los Centros Comerciales y Conadecus, que se constituyó el año 2012, para señalar que se habría establecido el carácter gratuito de los estacionamientos. Afirmó que ello no es así, y fundando su afirmación presentó el texto de una declaración pública del entonces Subsecretario de Economía, donde expresamente se señala que “ Si bien de acuerdo a lo dispuesto por la Ley General de Urbanismo y Construcción y su Ordenanza, existe la obligación legal para los centros comerciales, recintos de salud, educación, edificios de oficinas, centros de eventos y deportivos, entre otros, de contar con una dotación mínima de estacionamientos, dichas normas no exigen que los estacionamientos deban proveerse en forma gratuita, razón por la cual es lícito que quienes de ellos así lo deseen, de acuerdo a sus estrategias y políticas y en el marco de la libertad otorgada por nuestra Constitución para el ejercicio de una actividad económica, puedan cobrar por dicho concepto.”.

En segundo lugar, los Honorables Diputados invocan cierta jurisprudencia judicial, pero el tenor de las sentencias citadas en ningún caso permite sostener la gratuidad. Lo mismo ocurre con ciertos dictámenes de la Contraloría en que fundan los autores de la moción su argumentación, ellos exigen el otorgamiento de una patente diferenciada, por lo que evidentemente se debe otorgar una patente.

Son entonces 3 errores graves en que descansan los argumentos de los autores de la moción.

Se refirió luego al fondo de la materia, en los términos de la minuta que se reproduce a continuación:

“El presente informe ha examinado la constitucionalidad del “Proyecto de Ley que Modifica la Ley N°19.496, que Establece Normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, con el Objeto de Regular el Cobro del Servicio de Parquímetros y Estacionamientos en los Lugares que Indica.” El estudio se ha limitado al nuevo artículo 15 A que el Proyecto se propone introducir a la referida ley que protege los derechos de los consumidores.

Las conclusiones que naturalmente fluyen de este análisis son las siguientes:

1.- Hasta la fecha, los centros comerciales pueden legal y constitucionalmente cobrar por el uso de sus estacionamientos. Ninguno de los tres argumentos expresados por los señores Diputados que apoyaron el Proyecto, cuestionando la legitimidad de esos cobros a la fecha, contienen elemento alguno para poner en duda la licitud de esos cobros. En efecto, el carácter accesorio de un servicio o bien no es, en nuestro sistema jurídico en general, ni en la ley sobre protección de los derechos de los consumidores en particular, un elemento que conduzca a la gratuidad como se postuló en el debate legislativo. Tampoco la jurisprudencia judicial citada por los parlamentarios y que obliga a los centros comerciales a responder por robos o daños en los vehículos estacionados, aunque no se cobre por ese uso, contiene razonamiento alguno que conduzca a establecer que la gratuidad es un derecho de los consumidores o un deber de los proveedores. Por último, tampoco los dictámenes de Contraloría que se han citado conducen a esa conclusión, sino más bien a la contraria, pues suponen la licitud del cobro por ese servicio accesorio.

2.- 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.

3.- Nuestro sistema constitucional no impide hacer diferencias y, en ciertos casos, incluso obliga a ello. Lo que prohíbe, en general, y refuerza para el caso de gravámenes y para las cargas públicas -ambas categoría aplicables al Proyecto, según la jurisprudencia conceptualiza una y otra- es que el legislador haga discriminaciones arbitrarias o carentes de razonabilidad, ya sea en el trato diverso o al tratar de igual modo casos análogos. En la especie, y como se ha enunciado en el numeral anterior y demostrado en este informe, el legislador establece un trato



## Informe de Comisiones Unidas

diferente para las personas gravadas con la obligación de gratuidad, sobre la base de dos criterios diferenciadores: El primero es que el bien (los estacionamientos) resultaron de construcción obligatoria, en razón de normas urbanísticas y que el servicio (de usar los estacionamientos) es accesorio a los bienes y servicios principales que ofrecen los establecimientos comerciales ubicados en el mismo centro comercial.

4.- Los dos criterios que fundan el trato diverso del Proyecto, los dos que, a juicio de los impulsores del Proyecto, justifican el trato diverso (de gratuidad) tienen suficiente determinación, especificidad y objetividad para pasar el primer test que la jurisprudencia impone al trato diverso para considerarlo como razonable o no discriminatorio. Sin embargo, esos mismos dos factores, tomados por separado y también conjuntamente no son, en nuestro sistema jurídico, una causal que conduzca al trato de gratuidad, que es la que el Proyecto pretende imponer. No encontramos caso alguno en nuestra legislación en que la presencia de esas dos condiciones hayan llevado al legislador a imponer la gratuidad, y por el contrario, existen múltiples ejemplos de bienes y servicios que los proveedores deben suministrar y/o que son accesorios y donde el proveedor legítimamente cobra por ellos. De ese modo, el Proyecto vulnera el principio esencial de la igualdad que obliga a que haya la misma disposición allí donde hay la misma razón. En este primer sentido, el Proyecto es inconstitucional.

5.- Si se somete el Proyecto al resto de los exámenes o requisitos que debe pasar un trato diferenciado para ser constitucional, conforme a jurisprudencia reiterada y uniforme, especialmente del Tribunal Constitucional, son varios los que no supera el texto despachado por la Cámara. En primer lugar, la medida de gratuidad que se impone no aparece adecuada a la finalidad de protección de los derechos de los consumidores, que el Proyecto dice perseguir. En efecto:

a) Desde luego, no es adecuada para proteger a los consumidores en cuanto se extiende, sin condición alguna, por 30 minutos, a quienes no sean siquiera consumidores potenciales.

b) En segundo lugar, tampoco ampara, protege o promueve derechos de los consumidores, desde que la gratuidad no figura entre ellos.

c) En tercer lugar, el Proyecto, al no fijar los precios de los arriendos de los establecimientos comerciales o los de venta de los bienes y servicios que se proveen y consumen en el centro comercial, permite a los propietarios de los estacionamientos trasladar el menor ingreso que su aplicación representaría a los consumidores finales. En esas condiciones, el Proyecto no asegura favorecer a los consumidores y amenaza con beneficiar a los consumidores automovilistas y perjudicar a los peatones, ciclistas y a quienes se desplazan en movilización colectiva. Tal efecto, perfectamente plausible desde el punto de vista jurídico, daña una serie de finalidades que inspiran nuestro sistema jurídico.

d) La medida contenida en el Proyecto no aparece como necesaria, aun cuando aplicáramos esa exigencia en su sentido más laxo. Especialmente no lo es en cuanto extiende, por 30 minutos, el beneficio a los que no son consumidores en el centro comercial y también en cuanto grava no sólo a los estacionamientos obligatoriamente construidos por norma urbanística, sino también a aquellos construidos en exceso de ese mínimo exigido.

6.- La medida contenida en el Proyecto tampoco supera un test de proporcionalidad en sentido estricto. Restringe significativamente una actividad económica lícita e impide o restringe severamente el derecho de goce, esencial a la propiedad, sin proteger, amparar o promover derecho alguno de los consumidores. El Proyecto puede incluso no beneficiar en absoluto a los consumidores o beneficiar a unos y perjudicar a otros. En caso que los beneficiara, existen buenas razones para sostener que este beneficio es ostensiblemente menor a los costos que impone en el goce de derechos garantizados constitucionalmente.

7.- Por las razones resumidas en los numerales 2 a 7, que anteceden, el trato diverso que el Proyecto impone a los proveedores de estacionamientos que resultan obligados por ella es, más allá de toda duda razonable, una diferencia arbitraria y por ende inconstitucional.

8.- La Constitución asegura a todas las personas el derecho a desarrollar una actividad económica lícita, a condición de respetar las normas legales que la regulen. Es entonces inconstitucional prohibir una actividad económica lícita, como lo es la de ofrecer el uso de estacionamientos por precio o valor. Es discutible si la medida contenida en el Proyecto es prohibitiva o limitativa del ejercicio de la referida actividad económica lícita. En favor de considerarla prohibitiva cabe tener presente que ofrecer estacionamientos gratuitamente deja de ser una actividad económica, pues es de la esencia de éstas su afán de ganancia económica y la que se ejerce sin

## Informe de Comisiones Unidas

expectativa de ganancia no es actividad económica. La prohibición que contiene el Proyecto impide absolutamente cobrar, pero lo hace de manera temporal, lo que favorece la tesis de ser una regulación. Los argumentos contrarios parecen así equivalentes, lo que deja la cuestión referida abierta, en condiciones que no existe jurisprudencia que conozcamos que haya debido pronunciarse en casos análogos de prohibiciones temporales de ejercer una actividad económica.

9.- A todo evento, el Proyecto restringe o limita severamente el ejercicio del derecho a explotar económicamente los estacionamientos, pues ya no cabe ofrecerlos por precio sino cuando su uso exceda límites temporales inusuales en las prácticas habituales registradas a la fecha. Una restricción o limitación al ejercicio del derecho a desarrollar una actividad económica lícita debe, según la jurisprudencia reiterada y uniforme del Tribunal Constitucional, pasar por un test de razonabilidad, lo que se traduce en los exámenes de proporcionalidad que ya hemos anotado para el caso de la igualdad. Por lo mismo, es forzoso concluir, como ya se hizo en aquel respecto, que el Proyecto limita el ejercicio del derecho constitucional a ejercer una actividad económica lícita, sin que la medida sea idónea o necesaria para la finalidad de protección de los derechos de los consumidores que dice inspirarla, ni proporcionada, considerando la severa afectación del derecho a desarrollar la actividad lícita de explotar comercialmente los estacionamientos, por una parte, y la nula protección de los derechos de los consumidores y el dudoso beneficio para ellos que representa, por la otra. De ese modo, la norma que interesa del Proyecto debe considerarse inconstitucional, en segundo lugar, por infringir el derecho asegurado en el inciso primero del numeral 21° del artículo 19 de la Carta Fundamental.

10.- La norma bajo análisis del Proyecto infringe también el derecho de propiedad asegurado en el numeral 24° del artículo 19 de la Carta Fundamental. Las razones para que este informe concluya así pueden resumirse en dos:

a) La primera es que el derecho a gozar de los estacionamientos, que es un atributo esencial del dominio de los propietarios se ve afectado en tal magnitud, que nos conduce a entender que estamos frente a una privación y no a una regulación. Treinta minutos de gratuidad para quienes ni siquiera son consumidores potenciales y ciento cincuenta para quienes han consumido deja a los propietarios, conforme a la extensión habitual en el uso de los estacionamientos que se nos ha informado, en situación de no poder gozar de su bien, sino respecto a un porcentaje muy reducido y casi marginal de quienes la usarán. Al entenderla como privación de propiedad, la inconstitucionalidad es ostensible, pues no estamos enfrente de una ley expropiatoria.

b) Si no se estimara que el Proyecto contiene un acto de privación de propiedad, sería forzoso concluir que conlleva una severa limitación del derecho de dominio. En esta hipótesis, existen buenas razones para dudar que tales restricciones puedan legitimarse en una finalidad de utilidad pública u otra propia de la función social del dominio, pues en nuestro sistema la utilidad pública no comprende favorecer a los consumidores con gratuidad en el uso de bienes o servicios. Otros son sus derechos, aun cuando se trate de bienes complementarios y obligatorios de proveer. Pero aún si se estimare que estamos frente a una medida que limita y no que priva de propiedad y que la misma pueda justificarse en razón de utilidad pública, la severa limitación no podría, más allá de cualquier duda razonable considerarse:

- Idónea para proteger derechos de consumidores, en cuanto extiende la gratuidad por 30 minutos para quienes no son siquiera consumidores potenciales;

- Necesaria, en cuanto se extiende a estacionamientos construidos en exceso sobre los mínimos exigidos jurídicamente;

- Necesaria para favorecer a los consumidores, en cuanto nada en el Proyecto asegura jurídicamente que la pérdida de ganancia que él conlleva para los propietarios de los estacionamientos no termine trasladada a los propios consumidores, y lo que es aún más imposible de aprobar en un test de necesidad, nada impide jurídicamente que el efecto de la medida sea que los consumidores peatones, ciclistas y que emplean la locomoción colectiva subvencionen a los consumidores que usan los estacionamientos;

- Proporcionada en un sentido estricto, pues la severa limitación al derecho de goce (si no se considera privación) no asegura, protege o promueve derecho alguno de los consumidores y es dudoso que vaya a beneficiarlos.”

- - - -

Finalizadas las exposiciones, los Honorables Senadores formularon sus observaciones, y consultaron respecto de

## Informe de Comisiones Unidas

algunos temas.

El Honorable Senador señor Tuma, atendidas las observaciones efectuadas en relación con la constitucionalidad de la iniciativa, preguntó qué ocurriría si la iniciativa se corrigiera en el siguiente sentido: precisando qué se entiende por contrato en ejecución, regulando la relación con los contratos vigentes, estableciendo expresamente que no se van a ver afectados por esta normativa, sino que el proyecto regirá sólo tratándose de los nuevos contratos, una vez que ellos venzan, y otros temas que se han planteado. Particularmente, si desde un punto de vista constitucional, aún se entendería que hay un cambio en las reglas del juego.

Consultó también si se estima constitucional que, en los contratos vigentes, esta legislación regule el cobro por tiempo efectivamente utilizado por el usuario, a pesar que en el contrato original se hayan establecido cobros por tiempo vencido.

Manifestó que sus consultan apuntan al modo como este proyecto pudiese cumplir con las condiciones de constitucionalidad, y al mismo tiempo terminar con los abusos en este ámbito. Se interesó por las correcciones que es necesario hacer para considerar que la iniciativa es constitucional.

La Honorable Senadora señora Pérez declaró tener una diferencia de fondo con lo planteado por el Honorable Senador señor Tuma. En su parecer, se trata de un proyecto negativo y por lo tanto que no cabe salvar o rescatar. El proyecto atenta contra la libertad económica, va contra aspectos elementales de la economía chilena y contra el propio programa de gobierno de la Presidenta Bachelet.

Llamó a buscar una postura consensuada entre los miembros de las Comisiones unidas.

Ninguno de los invitados a estas audiencias públicas se ha mostrado a favor de esta iniciativa.

La Honorable Senadora señora Pérez hizo presente su respaldo a materias tales como: liberar de multa en caso de extravío del ticket; que se cobre por minuto y no por tramos; tarifas diferenciadas en los aeropuertos, y gratuidad en los servicios de urgencia, entre otros. Pero no es necesario votar a favor de un mal proyecto para regular estas materias, que se podrían abordar en una iniciativa distinta.

El señor Zúñiga, en respuesta al Honorable Senador señor Tuma, indicó que las inconstitucionalidades que ha hecho presente podrían subsanarse de distintas formas. La inconstitucionalidad competencial, con el hecho que el proyecto se inicie en Mensaje y no en una moción, y que se acompañe del correspondiente informe financiero que se haga cargo de cuánto dinero deja de percibir por concepto de recaudación de IVA, el Estado-Fisco, con cargo a esta gratuidad parcial; la inconstitucionalidad formal, exigiendo el quórum establecido para las leyes orgánicas constitucionales. La inconstitucionalidad material es el tema de fondo, y al respecto hay que hacer una distinción; declaró que siempre ha sostenido que la intervención del legislador en contratos es constitucionalmente legítima, es de todos los días que el legislador sobreviniente al contrato establece regulaciones que empecen al contrato, y esta intervención puede ser incluso más intensa en ámbitos de economía regulados, por ejemplo en materia eléctrica o de telefonía. Sostuvo que el problema no es la intervención legislativa per se, sino que hay que distinguir entre intervención regulatoria o ablatoria; regulatoria es por ejemplo establecer el cobro por minutos, o que no se multe por la pérdida del ticket, pero establecer la gratuidad ya es ablatoria. La intervención regulatoria es, a su juicio, legítima. Pero la ablatoria, que lesiona gravemente los derechos patrimoniales, carece de razonabilidad, de proporcionalidad, e impone cargas que van más allá de lo razonable en atención al objetivo que se persigue.

Reiteró que también resulta necesario hacer correcciones de técnica legislativa, pues la iniciativa no da cuenta de los modelos de negocios ni de situaciones que den certeza jurídica, por ejemplo en lo relativo a los contratos en ejecución o de lo que ocurre con los contratos, ya sea privados o públicos, celebrados con antelación a la entrada en vigor de la ley.

Los Honorables Senadores se mostraron interesados en algunos ejemplos de servicios obligatorios y accesorios, respecto de los cuales no se establece la gratuidad, constatándose un tratamiento desigual según lo expuesto por el señor Correa.

El señor Correa mencionó algunos casos: los medidores del agua, luz, gas, se trata de servicios obligatorios y accesorios, y el legislador no sólo no prescribe gratuidad, sino que consagra el cobro y regula el precio por ellos; otro caso son los estacionamientos de los edificios regidos por la ley de pisos y estacionamientos, los

## Informe de Comisiones Unidas

estacionamientos son accesorios, y se venden. Reiteró que el propuesto por el proyecto en comento sería el único caso en que la obligatoriedad y accesoriedad, conducen a la gratuidad. Se produce una desigualdad de trato en situaciones iguales, y por tanto una discriminación.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó la opinión del señor Correa en lo referente a las normas que disponen el cobro por minuto efectivamente utilizado, y a la referida a la pérdida del ticket.

El señor Correa hizo presente que no examinó la constitucionalidad de las otras materias que aborda el proyecto, se centró en el Artículo 15 A, pero prima facie no aparece ningún problema de constitucionalidad. Hay que considerar que la razonabilidad de los cobros hacen que el proyecto sea más o menos constitucional, y en una primera mirada las normas a que alude el Honorable Senador señor Ossandón son una regulación, que tiene una razonabilidad en la protección del derecho del consumidor que podría ser abusado por el proveedor, y por lo tanto desaparece la crítica referida a que este proyecto no está inmerso en la lógica de la protección al consumidor. Agregó que si se quiere establecer alguna forma de regulación ya sea gratuidad, regulación de precio u otra, hay que tener presente que entre más se extiende el tiempo, más se pierde el derecho a explotar económicamente y el derecho de propiedad, por lo que evidentemente se exige razones más poderosas para ello; el tiempo es muy relevante, si de todas formas se insiste en incluir una medida de este tipo.

El Honorable Senador señor Ossandón manifestó que el proyecto puede generar múltiples problemas prácticos. Se trata de una medida bastante popular en términos de opinión pública, pero que genera gran rechazo en los actores relevantes y en los expertos, ni siquiera los consumidores están plenamente de acuerdo con su texto. Resulta también injusta, y sin duda va a afectar fuertemente la inversión en estacionamientos.

Por otra parte, se trata de una normativa inviable en el caso de las concesiones.

Al respecto, el señor Zúñiga declaró que este proyecto tiene problemas de tratamiento desde el punto de vista de la igualdad constitucional, porque carece de densidad normativa, y no considera los distintos modelos de negocios. Este proyecto tiene los problemas de constitucionalidad que ya ha indicado, pero hay un marco, que es el de la intervención regulatoria, que es factible, y permite corregir situaciones abusivas.

En sesión de 15 de junio, las Comisiones unidas escucharon al Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes y al Director del SERNAC, señor Ernesto Muñoz. Previamente recibieron en audiencia al representante de Acción Ecológica, señor Mariano Rendón.

#### ACCIÓN ECOLÓGICA

El Coordinador de Acción Ecológica, señor Luis Mariano Rendón, luego de agradecer la invitación, comenzó señalando que, en su parecer, este proyecto sólo se explica en el contexto de crisis de nuestra institucionalidad y legitimidad de nuestras instituciones, tanto el Congreso Nacional como el Gobierno; en ese contexto se presenta esta iniciativa de ley, que calificó de populista, y que contradice completamente todas las políticas que este Gobierno ha sostenido respecto de transportes, medio ambiente, fenómenos como el cambio climático y de la vida en ciudad en general. Anunció que desarrollará cada uno de estos aspectos.

En cuanto a la contaminación, de Santiago expresó que está con niveles críticos de contaminación, como se constata precisamente el día, con preemergencia ambiental. El plan de descontaminación de Santiago que se puso en vigencia el año 1998, y que tenía por objeto cumplir con las normas sobre calidad ambiental, fracasó el año 2010, y en razón de lo anterior nos encontramos en esta situación. Recordó que el año 2003, la entonces Ministra de Salud, señora Michelle Bachelet, prometía junto al Presidente de la República, señor Ricardo Lagos, que el año 2005 se terminarían los episodios críticos, no obstante se puede constatar que ello a la fecha no ha ocurrido. Reiteró que el plan de contaminación no cumplió con su objetivo, y nadie responde por eso; hay impunidad respecto de este incumplimiento que ha significado muerte prematura, enfermedades que no debiesen haberse presentado, precisamente porque las condiciones ambientales en la Región Metropolitana no han sido las que debiesen existir.

Hoy día está en estudio un nuevo plan de descontaminación, de Santiago en cuya elaboración han participado. Como la situación no ha mejorado en los niveles que se requieren, se necesitan medidas cada vez más estrictas en materia de descontaminación. El señor Rendón puso de relieve que en ese contexto, con este proyecto de ley se da un paso en la dirección opuesta, pues al establecer gratuidad lo que hace es incentivar el uso del automóvil, y

## Informe de Comisiones Unidas

el uso del automóvil es uno de los principales causantes de la contaminación atmosférica de la ciudad.

Se refirió luego a la inconveniencia de otorgar estacionamientos gratuitos, atendido su impacto en materia de congestión, tema que está íntimamente ligado al precedentemente señalado. En todas las ciudades principales del país, no sólo en Santiago, las calles están colapsadas, por el uso excesivo del automóvil, y tienen planes de descontaminación vigentes. Por tanto lo razonable es disminuir el uso del automóvil, por todas las externalidades negativas que produce, tal como ha sido declarado en las políticas nacionales de transporte, que encontramos disponibles en la página web del Ministerio del ramo. El señor Rendón reiteró que ese es el escenario en que este proyecto de ley incentiva el uso del automóvil.

Un tercer punto es el referido a la Política Nacional sobre Cambio Climático. Chile es un país altamente vulnerable al cambio climático, por varias condiciones que reúne. Al día de hoy, el cambio climático no es una terapia de científicos o ecologistas, sino algo que nos golpea directamente. Agregó que Chile tiene que presentar, en el mes de diciembre en París, en la Conferencia de las Partes del Tratado sobre Cambio Climático, su contribución nacional, que es lo que cada uno de los países está dispuesto a hacer. Sería una medida interesante, un aporte de nuestro país, junto a lo ya señalado, establecer algún tipo de impuesto a los estacionamientos, para desincentivar el uso del automóvil; lamentablemente, no sólo no se establece aquella medida, sino una exactamente opuesta, al prescribir gratuidad en el uso de los estacionamientos.

El señor Rendón hizo presente que, como se puede observar, este proyecto tiene impacto negativo en la congestión del aire y de las calles de Santiago, y de las principales ciudades del país, y aumento de la emisión de gases de efecto invernadero.

Por otra parte, expresó que el proyecto tiene efectos en materia económica, específicamente un impacto redistributivo. Es un proyecto regresivo, tanto ambiental como socialmente. El Estado deja de percibir ingresos por concepto de IVA de estacionamientos, lo que no parece propio de un país como el nuestro, con grandes carencias sociales, en materia de pensiones, de educación, entre otras. Y es también regresivo porque en la realidad, los dueños de los malls, supermercados, y demás establecimientos afectados, no van a soportar la carga económica de esta medida, y la van a trasladar a los precios de los arriendos de los locales y, en última instancia, a los precios de los bienes que consumen las personas que van a los centros comerciales. Se genera en la práctica un subsidio cruzado, donde la persona que va en bicicleta o en transporte público al centro comercial, va a terminar subsidiando, vía mayores precios, a los automovilistas, esto es, a quienes realizan sus compras teniendo una conducta que resulta negativa para la ciudad.

Finalizó su exposición haciendo una referencia general al modo en que se elaboran las leyes en nuestro país. En su entender, cada Mensaje o Moción debiera estar acompañada de los informes que evalúen su impacto en las distintas áreas, económica, ambiental, entre otras. Estimó que esa es la forma correcta de legislar, y no como ocurre al día de hoy donde las circunstancias políticas motivan los proyectos de ley, sin tener una referencia respecto de los impactos reales.

**MINISTRO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO, SEÑOR LUIS FELIPE CÉSPEDES**

El Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes, luego de agradecer esta nueva invitación a las Comisiones unidas, manifestó que, en su parecer, el proyecto en estudio tiene una serie de elementos que equilibran y fortalecen los derechos de los consumidores, y permiten eliminar situaciones de abuso que se han constatado. Es el caso de al menos dos de las medidas propuestas:

- Cobro fraccionado por tiempo efectivamente utilizado. Es uno de los puntos más sentidos por los consumidores, y que elimina una injusticia. Se trata de una situación que debe enfrentarse, hoy día existen medios tecnológicos para que el operador cobre por el tiempo efectivamente utilizado. Reiteró que el fraccionamiento por minuto, o por tramo cumplido en el caso que algunas máquinas estén prefijadas, avanza en fortalecer los derechos de los consumidores y evitar situaciones de abuso.

- Regulación en caso de pérdida del ticket. El señor Ministro señaló que esta propuesta también aborda una situación que es, a todas luces para los consumidores, de injusticia. Actualmente se cuenta con los medios tecnológicos para saber precisamente cuando el vehículo ingresó a un centro comercial, por tanto este cobro por pérdida de ticket genera un recargo que no va de la mano del fortalecimiento del derecho de los consumidores.

## Informe de Comisiones Unidas

Se trata de elementos centrales de la moción que son razonables, que ponen fin a ciertos abusos, y fortalecen los derechos del consumidor.

Continuó señalando que la moción contempla también otros elementos del proyecto que, tal como ha sido discutido ante las Comisiones unidas, tienen distintas alternativas y miradas. La mirada del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre el efecto sobre el transporte público, y las externalidades que se podrían generar; la del Ministerio de Obras Públicas, en lo referido a las concesiones, el modelo de negocio que impera en estas materias, entre otras.

Se trata de elementos que requieren más análisis. Pero reiteró que respecto de los puntos ya señalados, el proyecto avanza decididamente hacia el fortalecimiento de los derechos de los consumidores.

## SERVICIO NACIONAL DEL CONSUMIDOR

El señor Ernesto Muñoz, Director de SERNAC, anunció que su exposición será muy similar a la efectuada en la Cámara de Diputados, en el primer trámite constitucional del proyecto en estudio.

Su exposición constará de las siguientes partes:

- 1.- Datos de reclamos
2. - Acciones del SERNAC
  - 2.1.- Mesa de trabajo
  - 2.2.- Juicios de interés general
- 3.- Comentarios al proyecto
  - 3.1.- Gratuidad
  - 3.2.- Cobro por servicio efectivamente prestado
  - 3.3.- Pérdida del ticket

En cuanto a los datos de reclamos relacionados con los estacionamientos, mencionó que durante el 2014, se presentaron 3.286 reclamos, y hasta abril del 2015, se constatan 1.135 reclamos.

Evolución 2014-2015 de reclamos por estacionamientos:

Durante 2014: 3.286 reclamos.

Hasta abril del 2015: 1.135 reclamos.



En cuanto a las industrias que reciben más reclamos en materia de estacionamientos, en primer lugar se

## Informe de Comisiones Unidas

encuentran los supermercados, seguidos por los malls:

	SUPERMERCADOS	2211	50,0%
2	MALL	1151	26,0%
3	ESTACIONAMIENTOS (Giro principal)	892	20,2%
4	GIMNASIOS Y CENTROS DEPORTIVOS	57	1,3%
5	LOCALES EN BENCINERAS	51	1,2%
6	ARRIENDO	43	1,0%
7	Otras	16	0,4
	<b>Total</b>	<b>4.421</b>	<b>100%</b>

Tratándose de los principales motivos de reclamos, la mayor incidencia es del robo en estacionamiento, con un 62%:

## Informe de Comisiones Unidas

#	Motivo	%	Problemas mas comunes
1	ROBO EN ESTACIONAMIENTO	62%	Proveedores no se hacen responsables por robos
2	DAÑO EN ESTACIONAMIENTO	10%	Choques, abolladuras y rayones.
3	SERVICIO DEFECTUOSO	8%	<b>Cobros abusivos e injustificados: Redondeo de minutos, cobros por tiempos no utilizado y perdida de ticket, entre otros</b>
4	INCUMPLIMIENTO EN LAS CONDICIONES CONTRATADAS	6%	Eventos que no cumplen con condiciones ofrecidas y arriendo de estacionamientos
5	ACCIDENTES EN LOCAL	2%	Accidentes sufridos por consumidores en el estacionamiento por posible negligencia del proveedor: Atropellos, caídas,
6	TRATO INDIGNO	1%	Malos tratos por parte de personal: Abuso de autoridad y mal uso de estacionamientos de discapacitados entre otros.

El señor Ernesto Muñoz informó que, en cuanto al cierre de reclamos, se puede observar que hay una deficiente respuesta de los proveedores, en relación al porcentaje de reclamos que se resuelven, considerando las cifras generales. Sólo un 15% de los proveedores acoge el reclamo, entendiéndose que acoge el reclamo cuando existe cualquier respuesta positiva, sea que acoja parcial o totalmente el reclamo; en un 66% de los casos se observa una negativa total por parte del proveedor, y en un 18% de los reclamos el proveedor simplemente no responde.

Continuando con su exposición, el señor Muñoz comunicó cuales han sido las acciones del SERNAC en esta materia, particularmente se refirió a la Mesa de Trabajo que se formó el año 2012, entre SERNAC, Ministerio de Economía, Ministerio de Transporte y Vivienda y la Cámara Chilena de Centros Comerciales para establecer criterios sobre el cobro de los estacionamientos y baños. Los acuerdos de esta Mesa de Trabajo fueron:

- Media hora sin cobro para realizar trámites básicos;
- Eliminar carteles que establecen restricciones a la responsabilidad del proveedor por robos o daños;
- Gratuidad de los baños;
- Protocolos de evacuación.

El acuerdo expresaba disposición a estudiar, pero no obligaciones susceptibles de ser controladas, por lo que



## Informe de Comisiones Unidas

varios de los temas han seguido siendo objeto de debate en Tribunales. Hizo presente que cerca del 73% de los comprendidos en el acuerdo ya cumple con contemplar media hora de estacionamiento gratis.

Por otra parte, SERNAC ha llevado adelante una serie de juicios por interés general. SERNAC ha continuado defendiendo los principios de profesionalidad, seguridad e indemnidad establecidos en la Ley de Protección de los Derechos del Consumidor, artículos 3°, 12 y 23, defendiendo el interés general de los consumidores. La jurisprudencia ha ido avanzando en orden a considerar que el deber de profesionalidad incluye cautelar la seguridad de los consumidores y de sus bienes. El año 2014 se constatan:

- 10 juicios contra empresas prestadoras del servicio de estacionamiento, por seguridad en el consumo (robo o daños).

- 131 juicios contra empresas de retail, por seguridad en el consumo (robo o daños).

El Director de SERNAC, señor Ernesto Muñoz, formuló comentarios al proyecto en estudio. Así, respecto de la gratuidad, recordó que se trata de uno de los acuerdos de la mesa de trabajo del año 2012. Puso de relieve que la obligación legal (artículo 2.4.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción) y la jurisprudencia (CS ROL N°3299-2010, CS ROL N° 5225-2010) justifican la distinción entre los proveedores que ponen a disposición de los consumidores estacionamientos para que accedan a los bienes y servicios que ofrecen y los proveedores que tienen como giro principal el servicio de estacionamiento.

En relación al cobro por servicio efectivamente prestado, hizo presente que de acuerdo a la Ley de Protección de los Derechos del Consumidor, artículos 1 N°2, 3 inciso 1° letra a), 12, 16 letra g) y 23, la contraprestación efectiva es lo que justifica el cobro. Todo proveedor cuenta con medios adecuados para calcular el tiempo que el consumidor estuvo dentro del estacionamiento, por lo que lo razonable es el cobro por el servicio efectivamente prestado, lo que se traduce en un fraccionamiento por minuto.

- - - -

La Honorable Senadora señora Pérez felicitó la presentación del Ministro. En su parecer, lo expuesto pone las cosas en su justa dimensión, tal como ella y otros Senadores lo han venido planteando hace varias sesiones, porque una cosa es defender los derechos de los consumidores, al menos en aspectos sustantivos, como ocurre con el cobro por minuto efectivamente utilizado, o el tema del robo o extravío de especies al interior de los vehículos dentro de los estacionamientos, ya sea de giro único o dentro de un centro comercial, entre otros, y otra, muy distinta, aprobar elementos como la gratuidad que alcanza las dos horas y media.

Estimó que la exposición del Ministro pone el foco donde debe estar, esto es, en fortalecer la Ley de Protección de los Derechos del Consumidor, y no en aprobar una iniciativa que todas las organizaciones y personas que han sido invitadas, unánimemente, han rechazado, y que de aprobarse sin duda va a generar muchos más problemas.

Agregó que también existe acuerdo en orden a que estos aspectos sustantivos de los derechos de los consumidores deben ser resguardados, y hay que normarlos.

La Honorable Senadora señora Pérez consultó al Ministro y al Director del SERNAC si, en su opinión, debe aprobarse la idea de legislar en este proyecto, pasando a llevar aspectos de constitucionalidad y otros; o bien corresponde presentar una iniciativa distinta que contemple esos elementos que fortalecen los derechos del consumidor.

El Honorable Senador señor Ossandón formuló dos preguntas al señor Ministro. En primer lugar, reiteró una consulta efectuada en una sesión anterior y se comprometió el envío de la información, sobre cuál será el impacto del proyecto en la recaudación del IVA. En segundo término, pidió que aclare si está de acuerdo con los treinta minutos de gratuidad.

Comentó que, si de acuerdo a la presentación del Director de SERNAC, más del 60% de los reclamos por estacionamientos es por robo, quizás es en esa materia en la que hay que legislar. Agregó que, sin duda, hablar de gratuidad resulta atractivo, pero se genera una competencia desleal con el resto del comercio, y un fuerte desincentivo a construir estacionamientos.

El Ministro de Economía, señor Luis Felipe Céspedes, dio respuesta a las inquietudes planteadas.

## Informe de Comisiones Unidas

En relación a lo planteado por la Honorable Senadora señora Pérez, expresó que la moción tiene elementos, más allá de la gratuidad, que permiten fortalecer los derechos de los consumidores, como los que ya ha mencionado, y que son necesarios de regular pues se producen efectivamente situaciones de abuso.

Recordó que fueron precisamente ese tipo de situaciones de abuso las que generaron la necesidad de presentar una moción como la que se está analizando.

Respecto de la gratuidad, y en respuesta al Honorable Senador señor Ossandón, reiteró que es un tema que se debe seguir estudiando por los efectos que puede tener sobre el modelo de negocios, sobre la congestión y sobre la recaudación fiscal, entre otros ámbitos. Puso de relieve que los distintos Ministerios han planteado sus comentarios, desde el punto de vista de sus respectivas carteras.

Informó que aún no se cuenta con el cálculo del impacto de la gratuidad en el IVA y, por tanto, en la recaudación fiscal. Sin duda es un tema a considerar. Lo mismo ocurre con los efectos de la medida sobre el comercio.

Hizo presente, una vez, más que la moción en discusión presenta importantes avances en los derechos del consumidor, elementos relevantes que van en esa dirección, y respecto de las otras materias, por ejemplo la gratuidad, se han abierto en el marco de la discusión en el seno de las Comisiones unidas, una serie de observaciones, y por tanto requieren ser analizadas con mayor detalle.

El Honorable Senador señor Tuma manifestó que este proyecto tendrá impacto no sólo en los consumidores, sino también en el comercio, los inversionistas y operadores de estacionamiento. Es una iniciativa compleja. Por lo anteriormente expuesto, propuso a las Comisiones unidas, solicitar a la Sala autorización para discutir esta iniciativa en general y en particular, con ocasión del primer informe. Ello con la finalidad de formar un grupo de trabajo con el Ejecutivo, y despachar a la Sala un texto que recoja las observaciones formuladas, pudiendo incluso el Ejecutivo presentar una indicación sustitutiva.

El Honorable Senador señor Ossandón expresó que le llama la atención que el Ejecutivo haya hecho presente "suma urgencia" respecto de este proyecto, en varias oportunidades, la que finalmente retiró, en circunstancias que pareciera haber una serie de estudios por realizar y puntos que analizar. Es mejor presentar un proyecto nuevo, que regule las materias respecto de las que hay cierto consenso, antes que intentar enmendar una iniciativa que calificó como "mala" e inconstitucional, según lo declarado por los abogados constitucionalistas que concurrieron a la Comisión.

Un gran tema a abordar, en su opinión, es el de los robos en los estacionamientos y la responsabilidad de los operadores.

El Honorable Senador señor Pizarro, si bien comparte la idea de formar un equipo político-técnico que pueda evaluar en detalle cada uno de los artículos, y presentar indicaciones, en su entender es necesario que previamente la Sala se pronuncie sobre la voluntad de legislar en esta materia. Recordó que este proyecto fue aprobado por casi la unanimidad de la Cámara de Diputados, quienes han hecho reclamos formales respecto de la demora en el despacho del proyecto.

Considera que, más allá de la conveniencia de realizar ajustes, el fundamento de la moción es positivo, obedece a aspiraciones y reclamos de los consumidores frente a una realidad que es de abusos.

En relación al tema de los abusos, el Honorable Senador señor Ossandón hizo presente que estas situaciones se generan en un modelo de negocio que lo que busca es que haya rotación.

El Honorable Senador señor Letelier fue de la opinión que el proyecto sea votado en general y pase a la Sala. Hay autores de la moción que hay que respetar, sin perjuicio que las Comisiones unidas y el Ejecutivo podrá presentar indicación sustitutiva durante la discusión particular.

La Honorable Senadora señora Pérez manifestó que le parece positiva la idea planteada por el Honorable Senador señor Tuma, pues la moción tiene ciertos puntos que pueden rescatarse. No obstante ello, en esta etapa es positivo sincerar las posiciones respecto del tema, votándolo en general. Anunció su voto en contra.

El señor Ministro estuvo de acuerdo con la propuesta del Honorable Senador señor Tuma y manifestó su disposición para formar los equipos de trabajo. Declaró que la moción tiene elementos claros que fortalecen los

## Informe de Comisiones Unidas

derechos del consumidor y permiten evitar situaciones de abuso. Se trata de elementos muy positivos, y es necesario legislar al respecto.

En las otras dimensiones, en particular respecto de la gratuidad, hay preguntas que es necesario seguir analizando y profundizando. Recordó que en este tema hay acuerdos de la Mesa de Trabajo del año 2012, que mayoritariamente se están cumpliendo, por ejemplo, el tema de los 30 minutos de gratuidad.

El asunto quedó pendiente de resolverse en una próxima sesión.

- - -

En sesión de fecha 6 de julio de 2015, los integrantes de las Comisiones unidas continuaron debatiendo en relación al modo como avanzar en la tramitación legislativa de esta iniciativa.

El Honorable Senador señor Tuma reiteró su parecer en orden a la conveniencia de solicita a la Sala que este proyecto sea discutido en general y en particular, con ocasión del primer informe, y posteriormente formar una comisión técnica, formada por representantes del Ejecutivo y de los parlamentarios integrantes de las Comisiones unidas, que trabaje en un texto de consenso.

Los Honorables Senadores señores Orpis y Ossandón estuvieron de acuerdo.

El Honorable Senador señor Ossandón consideró que de este modo pueden recogerse los que en su opinión son los únicos aspectos positivos de esta iniciativa, particularmente lo referido al cobro por minuto efectivamente utilizado.

El Honorable Senador señor Orpis, por su parte, manifestó que con este camino podrán ser corregidos los graves reparos que han hecho presente un sinnúmero de invitados, especialmente los problemas de constitucionalidad de esta iniciativa.

El Honorable Senador señor Tuma estuvo de acuerdo, y anunció que formulará la solicitud a la Sala. Hizo presente que no pondrá en votación general el proyecto hasta que conocer el resultado del trabajo de la comisión técnica.

- - - -

Con fecha 7 de julio de 2015 la Sala autorizó a las Comisiones unidas para discutir este proyecto en general y en particular durante el primer informe.

Del modo que se había acordado, se formó una comisión de trabajo formada por representantes del Ejecutivo y asesores de los señores Parlamentarios, que estudió una serie de propuestas en esta materia, que fueron conocidas y debatidas por las Comisiones unidas en las sesiones siguientes, y que, en definitiva, fueron plasmadas en una indicación suscrita por los Honorables Senadores señores Tuma, Girardi, Ossandón y Pizarro.

Al efecto, con fecha 3 de agosto se abrió un plazo interno para presentar indicaciones al proyecto, hasta el 10 de agosto de 2015, a las 12 horas, en la Secretaría de las Comisiones unidas.

Dentro del plazo fijado al efecto, se presentaron dos indicaciones.

La indicación N° 1, de los Honorables Senadores señores Tuma, Girardi, Ossandón y Pizarro, del siguiente tenor:

“Reemplácese el artículo único por los siguientes:

**ARTÍCULO PRIMERO:** Modifícase la Ley N° 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores incorporando los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C nuevos:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general se registrarán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

## Informe de Comisiones Unidas

- i) Cobro por minuto efectivo de uso del servicio, quedando prohibido el cargo por períodos, rangos o tramos de tiempo.
- ii) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora para cada uno de ellos. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno.
- b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.
- c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.
- d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedándole prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.
- e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor.
- Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.
- f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento, cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

Artículo 15 C.- El cobro del servicio de estacionamientos concesionados en la vía pública se realizará por minuto efectivo de permanencia. No se podrá exigir al consumidor, bajo circunstancia alguna, el pago por tramos de tiempo superiores al efectivamente utilizado.”.

ARTÍCULO SEGUNDO: Modifícase la ley del tránsito de la siguiente forma:

Incorpórase el siguiente inciso 3º nuevo al artículo 149 de la Ley N° 18.290, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse por minuto efectivo de permanencia. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto al tiempo efectivamente utilizado.”

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero transitorio.- La presente ley entrará en vigencia 180 días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- Lo dispuesto en el presente ley no se aplicará a las concesiones de obra pública vigentes, reguladas por el Decreto N° 900 que fija texto refundido, Coordinado y Sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y por Decreto con Fuerza de Ley N° 850, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre

## Informe de Comisiones Unidas

el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos.

Artículo tercero transitorio: Lo dispuesto en el artículo 15 C no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.”.

La indicación N° 2, del Honorable Senador señor Matta, es para sustituir la primera oración del Artículo transitorio, por la siguiente: “Artículo Primero Transitorio.- “La presente ley entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial.”.

- - - -

El Presidente de las Comisiones unidas, Honorable Senador señor Tuma, puso en votación general el proyecto.

-- En votación, las Comisiones unidas aprobaron en general el proyecto, por la mayoría de sus miembros presentes, con el voto a favor de los Honorables Senadores señores Girardi, Ossandón, Ossandón (Orpis), Pizarro, Pizarro (Matta) y Tuma, y el voto en contra de la Honorable Senadora señora Pérez.

La Honorable Senadora señora Pérez fundamentó su voto indicando que es contraria a la idea de legislar contenida en el proyecto despachado por la Cámara de Diputados, con una gratuidad obligatoria, y otros aspectos, que han sido ampliamente criticados y respecto de los que se han formulado serias objeciones de constitucionalidad.

Anunció que, no obstante lo anterior, votará a favor de la indicación sustitutiva, fruto del intenso trabajo de la comisión formada al efecto, y que ha sido presentada dentro del plazo correspondiente, atendido que su texto acota el proyecto y supera las referidas objeciones de constitucionalidad.

- - - -

Luego el Presidente de las Comisiones unidas, Honorable Senador señor Tuma, puso en discusión las indicaciones N°s 1 y 2.

En discusión la indicación N° 1, el asesor del Honorable Senador señor Ossandón, señor José Huerta, expuso los principales elementos contenidos en ella.

La indicación sustituye el artículo único y el artículo transitorio, por dos artículos permanentes y tres artículos transitorios.

El Artículo 1° intercala en la ley N° 19.496, a continuación del Artículo 15, tres nuevos artículos.

El señor Huerta se refirió en primer término al Artículo 15 A.

Respecto del sujeto obligado, se trata de los proveedores de servicios de estacionamientos:

- Por períodos de tiempo indefinido.

- De acceso al público general.

- Accesorios al giro comercial (malls, strip centers, supermercados), o que constituyan el giro principal (edificios o recintos de estacionamiento).

La idea es abarcar a toda persona jurídica que preste servicios de estacionamiento. De acuerdo a lo señalado en la Ley del Consumidor, excluye a los arrendamientos de bienes inmuebles.

Modalidad de cobro: A continuación, en las letras a) y b), se fijan ciertas reglas al respecto, tratándose de servicios de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas. Esta diferenciación deja la libertad para que los servicios que se prestan por más de 24 horas, puedan fijar su modalidad de cobro como lo deseen, del modo que lo sugirió el Honorable Senador señor Orpis, siempre y cuando se respete la letra b), es decir, sin poder redondear al alza.

El proveedor puede optar entre el cobro por minuto efectivo de uso del servicio, lo que ya estaba consagrado en el

## Informe de Comisiones Unidas

proyecto despachado por la Cámara de Diputados, o por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecerse un período inicial inferior a media hora. El señor Huerta hizo presente que esta segunda alternativa presupone un espacio de gratuidad, pero lo relevante es que el propio proveedor lo escoge, con lo que se salvan las objeciones de constitucionalidad que se han hecho presentes durante el debate.

Se ha ponderado el riesgo de que exista un análisis comercial por parte de los proveedores, y en definitiva se eleve el precio por 30 minutos; asimismo, se fija un mínimo para los tramos de tiempo porque sino los comercios podrían establecer tramos demasiado breves.

Gratuidad voluntaria: La letra c) otorga la prerrogativa a los proveedores de fijar un período de servicio sin cobro. Esta redacción, acogiendo lo planteado por varios Honorables Senadores, permite que se apliquen modalidades e incentivos para obtener la gratuidad del servicio, por ejemplo, gratuidad por boleta de consumo.

Pérdida del ticket: Por su parte, la letra d) aborda lo relativo a la pérdida del ticket, idea que ya comprende el proyecto despachado por la Cámara de Diputados. Este fue un punto respecto del cual existió un largo debate. Los principales problemas son: que esta norma no se traduzca en un incentivo para la pérdida voluntaria del ticket, y la pérdida de un elemento probatorio para el consumidor.

El señor Huerta hizo presente que, inicialmente, se estudió una norma que en caso de pérdida del ticket, permitía que el proveedor exija acreditar el dominio del vehículo como condición para poder retirar el vehículo. Finalmente se optó por la redacción contenida en la letra d), que se ajusta de mejor forma a la realidad, en cuanto el proveedor jamás podrá condicionar la salida de un vehículo, incluso si la persona que lo conduce no es su dueño, ya que esta es solo una prerrogativa de la policía en casos de flagrancia, y aunque se consideró que los civiles pueden "detener" a una persona durante un acto de flagrancia, el grupo de asesores estimó que sería irresponsable el entregar esa herramienta a través de la ley del consumidor bajo el supuesto que el dominio acreditado no corresponde a la persona que conduce el vehículo que, por lo demás, es un caso extremadamente frecuente.

Responsabilidad del proveedor (letra e): El señor Huerta puso de relieve que el Ministro de Economía ha hecho presente una serie de fallos judiciales dictados en esta materia, y en todos ellos se establece la responsabilidad del recinto en caso de robo o daño, pues se considera que el vehículo estaba entregado "en custodia". La norma en comento recoge lo señalado en esos fallos.

En efecto, la regla de responsabilidad queda circunscrita a lo señalado por los tribunales de justicia: la responsabilidad del proveedor se desencadena por la ausencia o pobreza de las medidas de seguridad necesarias para prestar de forma adecuada el servicio.

El Asesor del Ministerio de Economía, señor Adrián Fuentes, propuso a las Comisiones unidas incorporar, al final de la letra e) contenida en el artículo 15 A de la indicación, reemplazando el punto final por una coma, la siguiente frase: "sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.". Es sólo una precisión para consignar claramente que el proveedor puede cometer eventualmente una infracción a la Ley de Protección de los Derechos del Consumidor y debería quedar sujeto también a las normas de responsabilidad propias de esta infracción.

Publicidad de los derechos: La letra f) exige que el proveedor exhiba de forma visible y clara el listado de derechos y obligaciones establecidos en la ley, en los términos de ese literal.

El señor Huerta se refirió al Artículo 15 B, que establece la gratuidad en caso de servicios de estacionamiento que sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas. Asimismo, recordó que el Honorable Senador señor Girardi sostuvo que no debe estar limitado a los servicios de urgencia, sino que comprender también otros casos de prestaciones de salud donde existe por ejemplo problemas para movilizarse, razón por la que se incorporó también en esta norma una segunda hipótesis de gratuidad, referida a pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

El Artículo 15 C, por su parte, regula el cobro del servicio de estacionamientos concesionados en la vía pública.

En relación a esta disposición, el señor Huerta manifestó que sería conveniente introducirle algunos cambios en su redacción que aclaran y perfeccionan la disposición, que es aplicable tanto a estacionamientos concesionados por

## Informe de Comisiones Unidas

la Municipalidad, como aquellos que ella misma administra. Es necesario consignar que, tratándose de estacionamientos en la vía pública, sólo serán aplicables ciertas reglas contenidas en el artículo 15 A, relativas a la modalidad de cobro, y no la totalidad de ellas. No es aplicable, por su propia naturaleza, por ejemplo lo referido a la pérdida de ticket o la responsabilidad del proveedor por robos y hurtos.

El asesor del Honorable Senador señor Tuma, señor Eduardo Barros, coincidió con lo señalado. No todas las reglas del artículo 15 A son aplicables a los estacionamientos en la vía pública, y eso debe quedar claramente establecido.

En esa línea, sugirió la siguiente nueva redacción para el Artículo 15 C:

“Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamientos en la vía pública sólo les será aplicable lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A.”.

Artículo 2°: Esta disposición está referida a los estacionamientos en la vía pública, esto es, parquímetros.

El señor Adrián Fuentes hizo presente que actualmente la Ley de Tránsito tiene una norma que regula el establecimiento de estacionamientos en la vía pública. La redacción de este artículo 2°, que tiene su antecedente en la propuesta que efectuó la Biblioteca del Congreso Nacional a la mesa, permite abordar de manera amplia el cobro de estos estacionamientos, sea vía concesión u otra, sin necesidad de modificar la Ley Orgánica de Municipalidades.

El señor Huerta propuso algunas modificaciones de redacción, de modo de equiparar que la regulación sobre el cobro de este servicio, en la Ley del Tránsito y la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores, razón por la que se haría una referencia expresa a esa Ley.

A proposición de la Secretaría, las Comisiones unidas concordaron que es más pertinente incorporar esta disposición como inciso segundo, nuevo, del artículo 148, y no en el artículo 149, de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

Disposiciones Transitorias: El artículo transitorio del proyecto se reemplazaría por tres disposiciones transitorias.

El artículo primero transitorio prescribe que la presente ley entrará en vigencia 180 días después de su publicación en el Diario Oficial. Se considera un período de adaptación tecnológica.

En este punto, las Comisiones unidas consideraron la indicación N° 2, del Honorable Senador señor Matta, que propone un período de tiempo inferior para la entrada en vigencia de la ley, de 90 días.

En los fundamentos de su indicación, el Honorable Senador señor Matta señala que la propuesta de que la ley entraría en vigencia 180 días después de su publicación en el Diario Oficial, merece los siguientes comentarios y observaciones:

- 1.- El plazo es muy lato, el consumidor de estos servicios en particular, y la ciudadanía en general no comprenderá o entenderán que la entrada en vigencia de una ley de interés social demore medio año en su implementación.
- 2.- La razón o presunto fundamento de que se requiere un plazo de 180 días indicados en la disposición transitoria, se motivaría en adecuar los actuales sistemas tecnológicos vigentes, y/o que obliguen contratar para aquellos que hoy no lo disponen, es suponer que las empresas que presten servicios de apoyo tecnológico para los proveedores de estacionamientos no son competentes.
- 3.- Por el contrario, y con una adecuada divulgación de la ley una vez publicada en el Diario Oficial, permitirá una sana competencia para empresas de soluciones tecnológicas, que ofertaran sus servicios dependiendo obviamente del tipo requerimiento.

El Honorable Senador señor Pizarro estimó que la indicación sustitutiva en comentario acota bastante esta iniciativa, por lo que se justifica una reducción del plazo de su entrada en vigencia. Recordó que la gran mayoría de los proveedores de este servicio tiene ya implementada la tecnología necesaria.

## Informe de Comisiones Unidas

Por otra parte, los consumidores no entenderían una demora tan larga en la entrada en vigencia de esta ley.

En la misma línea, el Honorable Senador señor Tuma sostuvo que un plazo de 90 días para su entrada en vigencia es razonable. Es un plazo intermedio entre la vigencia inmediata contenida en el proyecto despachado por la Cámara de Diputados, y los 180 días propuestos en la indicación sustitutiva.

Las Comisiones unidas, aprobaron la indicación N° 2, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez, y señores Girardi, Ossandón, Ossandón (Orpis), Pizarro, Pizarro (Matta) y Tuma.

Finalmente, los artículos segundo y tercero transitorios consagran excepciones respecto de contratos vigentes, indicando que en las renovaciones de esos contratos se deberá incorporar esta normativa.

- - - -

La Secretaría de las Comisiones unidas planteó al señor Presidente la necesidad de pronunciarse sobre la admisibilidad de esta indicación sustitutiva. Al respecto recordó que, de acuerdo a la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, artículo 24, sólo serán admitidas las indicaciones que digan relación directa con las ideas matrices o fundamentales del proyecto.

El Tribunal Constitucional, en múltiples oportunidades, ha resuelto que las ideas matrices o fundamentales del proyecto son las consignadas en los considerandos del Mensaje o Moción que dio origen a su tramitación.

El señor Secretario expresó que, de acuerdo a la moción, la idea matriz de la iniciativa en estudio es regular el cobro por el servicio de estacionamiento, en determinados casos; y también se mencionan la necesidad de regular la responsabilidad de los proveedores por los daños, y el servicio de parquímetros. Agregó que el proyecto está caratulado de ese modo. En razón de lo anterior, la Secretaría considera que la indicación cumple con el señalado requisito de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

La unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas coincidió con lo expuesto.

- - - -

El Honorable Senador señor Ossandón felicitó el trabajo de la comisión de asesores. El texto propuesto supera las objeciones que se plantearon durante la discusión general.

El Honorable Senador señor Girardi reiteró la necesidad de que este tema de los estacionamientos se aborde dentro de una política de desarrollo urbano. Solicitó al Ejecutivo el envío de una propuesta que regule los lugares donde se pueden instalar estacionamientos, y sostuvo que todas las ciudades inteligentes utilizan instrumentos de desincentivo al auto particular como por ejemplo, limitar los estacionamientos en determinadas zonas o lugares. Debe haber un planteamiento formal del Ejecutivo en esa materia, que fue planteada por los distintos Ministros que concurrieron a las Comisiones unidas.

Al respecto, el asesor del Ministerio de Economía, señor Adrián Fuentes, señaló que representantes del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y de Transportes y Telecomunicaciones, han manifestado que este tema se va a incluir en el denominado proyecto de ley de aportes al espacio público.

En este punto, el Honorable Senador señor Tuma planteó la conveniencia que el Ejecutivo envíe una indicación a esa iniciativa, abordando la materia.

El Honorable Senador señor Ossandón coincidió con la relevancia del tema, pero puso de relieve que es una materia mucho más general y profunda.

--En votación la indicación N° 1 fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señora Pérez, y señores Girardi, Ossandón, Ossandón (Orpis), Pizarro, Pizarro (Matta) y Tuma.

-- Con la misma votación, las Comisiones unidas facultaron a la Secretaría para realizar las adecuaciones y correcciones formales al texto que se estimen necesarias.



## Informe de Comisiones Unidas

## MODIFICACIONES

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestras Comisiones de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, proponen aprobar el proyecto despachado por la Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

## ARTÍCULO ÚNICO

-- Sustituir el artículo único, por los siguientes:

“Artículo 1°.- Modifícase la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, incorporando los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C, nuevos:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general se registrarán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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

ii) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno.

b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento, cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamientos en la vía pública sólo les será aplicable lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A.”.

## Informe de Comisiones Unidas

Artículo 2°.- Modifícase la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, incorporando al artículo 148 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A de la ley N° 19.496. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto al tiempo efectivamente utilizado.”. (Indicación N° 1, con modificaciones) (Unanimidad. 7X0).

## ARTÍCULO TRANSITORIO

-- Sustituir el artículo transitorio por los siguientes:

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

“Artículo primero transitorio.- La presente ley entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- Lo dispuesto en el presente ley no se aplicará a las concesiones de obra pública vigentes, reguladas por el Decreto N° 900 que fija texto refundido, Coordinado y Sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y por Decreto con Fuerza de Ley N° 850, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos.

Artículo tercero transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 15 C no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.”. (Indicación N° 1, con modificaciones, e indicación N° 2) (Unanimidad. 7X0).

## TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

## PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Modifícase la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, incorporando los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C, nuevos:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general se registrarán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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

ii) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno.

b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada,

## Informe de Comisiones Unidas

multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento, cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamientos en la vía pública sólo les será aplicable lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A.”.

Artículo 2°.- Modifícase la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, incorporando al artículo 148 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A de la ley N° 19.496. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto al tiempo efectivamente utilizado.”.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero transitorio.- La presente ley entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- Lo dispuesto en el presente ley no se aplicará a las concesiones de obra pública vigentes, reguladas por el Decreto N° 900 que fija texto refundido, Coordinado y Sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y por Decreto con Fuerza de Ley N° 850, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos.

Artículo tercero transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 15 C no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.”.

Acordado en sesiones celebradas los días 21 de abril, 4, 11 y 18 de mayo, 1,8 y 15 de junio, 6 de julio, 3 y 19 de agosto, todos de 2015, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Eugenio Tuma Zedán (Presidente), señora Lily Pérez San Martín, y señores Guido Girardi Lavín, Juan Pablo Letelier Morel (Carlos Montes Cisternas), Alejandro Navarro Brain, Jaime Orpis Bouchon (Ivan Moreira Barros), Manuel José Ossandón Irrarrázabal y Jorge Pizarro Soto (Manuel Antonio Matta Aragay).

Sala de la Comisión, a 26 de agosto de 2015.

PEDRO FADIC RUIZ

## Informe de Comisiones Unidas

Abogado Secretario de las Comisiones

## RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LAS COMISIONES DE ECONOMÍA Y TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

BOLETÍN N° 9.729-03.

---

PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LAS COMISIONES UNIDAS: Regular el cobro por el servicio de estacionamiento, estableciendo normas para el cobro aplicables tanto a proveedores de servicios de estacionamientos como a los estacionamientos en la vía pública.

El proyecto contempla distintas modalidades para el cobro, entre las que puede optar el proveedor del servicio, bajo el principio que el consumidor debe pagar por un servicio que ha sido efectivamente prestado, y el proveedor no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

Asimismo, consagra, entre otras, normas relativas a:

-la pérdida del ticket;

-la responsabilidad del proveedor por los robos y hurtos de vehículos, o daño en éstos, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste.

Las disposiciones transitorias se refieren a la entrada en vigencia de la ley, y a los contratos de concesión vigentes, a los que se exime de la aplicación de esta normativa

## II. ACUERDOS:

Aprobado en general (Mayoría. 6X1).

Indicación N° 1: Aprobada con modificaciones (Unanimidad. 7X0).

Indicación N°2: Aprobada (Unanimidad. 7X0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: El proyecto consta de dos artículos permanentes y tres artículos transitorios.

El Artículo 1° incorpora tres artículos nuevos a la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los artículos 15 A a 15 C:

-El Artículo 15 A regulando los servicios de estacionamiento en los siguientes aspectos:

-Modalidades de cobro;

-Gratuidad voluntaria;

-Pérdida de ticket;

-Responsabilidad por robos y hurtos;

-Publicidad de los derechos.

-El Artículo 15 B consagra la gratuidad de los estacionamientos en prestadores institucionales de salud, cuando estos sean ocupados con ocasión de servicios de urgencia, o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento.

## Informe de Comisiones Unidas

-El Artículo 15 C se refiere a los estacionamientos en la vía pública, haciéndoles aplicables las normas sobre cobro establecidas en el artículo 15 A.

El Artículo 2° modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, incorporando al artículo 148 un inciso segundo, nuevo, referido al cobro de estacionamientos en la vía pública.

El artículo primero transitorio establece un plazo de 90 días para la entrada en vigencia de la ley.

Finalmente, los artículos segundo y tercero transitorios exceptúan de la aplicación de esta normativa a las concesiones de obra pública vigentes y los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, en los términos que indica.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: No tiene.

V. URGENCIA: No tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Moción de los Honorables Diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: Segundo trámite.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: Inició su tramitación en el Senado el 8 de abril de 2015, pasando a la Comisión de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.

Con fecha 7 de julio de 2015, la Sala autorizó a las Comisiones unidas para discutir en general y en particular esta iniciativa, en el primer informe.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: Primer informe.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

-- Ley N° 19.496, sobre protección de los derechos del consumidor.

-- Ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

Valparaíso, a 26 de agosto de 2015.

PEDRO FADIC RUIZ

Abogado Secretario de las Comisiones

## Informe de Comisiones Unidas

## INDICE DE AUDIENCIAS

<u>SESIÓN DE 4 DE MAYO DE 2015</u>	9
Biblioteca del Congreso Nacional	9
Ministra de Vivienda y Urbanismo	10
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones	12
Subsecretario del Medio Ambiente	13
Ministro de Economía, Fomento y Turismo	18
<u>SESIÓN 11 DE MAYO DE 2015</u>	30
Cámara Chilena de Centros Comerciales	30
Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile (CNC)	34
Cámara de Comercio de Santiago (CCS)	37
Asociación Chilena de Propietarios, Operadores y Concesionarios de Estacionamientos A.G. (en formación)	
APOCE A.G.	40
Asociación de Operadores de Estacionamientos (en proceso de conformación)	45
Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios, CONADECUS	49
Organización de Consumidores y Usuarios de Chile, ODECU	52
<u>SESIÓN DE 18 DE MAYO DE 2015</u>	55
SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.	
Sociedad Concesionaria	55
Sociedad Administradora de Estacionamientos Maxximiza  S.A	59
Asociación Chilena de Propietarios, Operadores, Concesionarios de Estacionamientos A.G.(en formación), APOCE A.G	63
Asociación Gremial de Supermercados de Chile	68
Clínicas de Chile A.G	71
Confederación Coordinadora de Sindicatos del Comercio	73
Cámara de Comercio e Industria de Patronato-Recoleta A.G	74
Terminal Agro Hospicio S.A., Centro Comercial El Progreso Iquique S.A. y Terminal Agropecuario Iquique S.A.	80
Ciudad Viva	83
Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM)	85
<u>SESIÓN DE 1 DE JUNIO DE 2015</u>	87
Ministro de Obras Públicas	87
SOCHITRAN	89
Señor Louis de Grange	92
Señor Pablo Allard	93
Señor Raimundo Cruzat	101
<u>SESIÓN DE 8 DE JUNIO DE 2015</u>	107
Abogados constitucionalistas: Señor Francisco Zúñiga	107
Señor Jorge Correa Sutil	112
<u>SESIÓN DE 15 DE JUNIO DE 2015</u>	120
Acción Ecológica	120
Ministro de Economía, Fomento y Turismo	122
Director del SERNAC	122

## Discusión en Sala

**2.2. Discusión en Sala**

Fecha 15 de diciembre, 2015. Diario de Sesión en Sesión 81. Legislatura 363. Discusión General. Se aprueba en general y particular con modificaciones.

**REGULACIÓN DE COBRO DE SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS**

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

Corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, con informe de las Comisiones de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.

--Los antecedentes sobre el proyecto (9.729-03) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite: sesión 8ª, en 8 de abril de 2015 (se da cuenta).

Informe de Comisión:

Economía y Transportes y Telecomunicaciones (unidas): sesión 49ª, en 2 de septiembre de 2015.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).-

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).-

El principal objetivo de la iniciativa es regular el cobro por servicios de estacionamientos en determinados casos.

Las Comisiones unidas de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones discutieron el proyecto en general y en particular en virtud del acuerdo adoptado por la Sala con fecha 7 de julio de 2015. Aprobaron la idea de legislar por la mayoría de sus miembros presentes, con los votos favorables de los Senadores señores Girardi, Ossandón (como miembro de ambas Comisiones), Pizarro (como integrante de ambas instancias) y Tuma y el voto en contra de la Senadora señora Lily Pérez.

En cuanto a la discusión en particular, las Comisiones unidas realizaron diversas enmiendas, todas las cuales fueron acordadas por unanimidad.

El texto que se propone aprobar se consigna en las páginas 141 a 143 del informe correspondiente y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

En discusión general.

Tiene la palabra el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.-

Señor Presidente, este proyecto se encuentra en segundo trámite constitucional, luego de ser aprobado por la Cámara de Diputados. La Sala del Senado estimó conveniente, a solicitud de las Comisiones de Economía y de Transportes, que ambas instancias funcionaran unidas, para llevar adelante un debate amplio y economizar tiempo.

Los órganos especializados acordaron establecer una metodología de trabajo para los técnicos, profesionales y asesores tanto de los parlamentarios de las respectivas Comisiones como del Ejecutivo.

## Discusión en Sala

La labor de las Comisiones unidas de Economía y de Transportes se desarrolló en seis sesiones, en las que se recibieron a 21 expositores. Dentro de ellos, contamos con la importante colaboración de las asociaciones de consumidores, de los gremios, de los académicos, de las ONG y de profesores de Derecho Constitucional. Asimismo, se conformó una mesa de trabajo en la que participaron los asesores de los parlamentarios de las Comisiones unidas y los de los Ministerios, como he señalado.

Cabe destacar que se contó asimismo con la presencia de don Jorge Correa Sutil, en su calidad de abogado constitucionalista, y de don Francisco Zúñiga, quienes realizaron observaciones de vicios de inconstitucionalidad respecto del establecimiento de la gratuidad por el servicio de dos horas contemplada en este proyecto sobre estacionamientos.

Entre otros antecedentes, el 80 por ciento de las denuncias interpuestas ante el SERNAC dicen relación con robo, daños de vehículos y cobros abusivos por redondeos por minutos en los tiempos de estacionamiento.

El informe de las Comisiones unidas deja constancia de la aprobación de las indicaciones por mayoría.

La indicación número 1 define el sujeto obligado y circunscribe la norma a los proveedores de servicios de estacionamientos por períodos de tiempo indefinido, de acceso al público general, accesorios al giro comercial o que constituyan el giro principal. Es decir, los incorporamos a todos.

A su vez, se establece un sistema de cobro por períodos inferiores a 24 horas y se permiten las siguientes modalidades.

En primer término, el cobro por minuto efectivo de uso del servicio, quedando prohibido el cargo por períodos, rangos o tramos de tiempo.

En segundo lugar, el cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecerse un período inicial inferior a media hora (con esto estamos diciendo que la media hora no se cobrará sino que a partir del minuto 31). Los siguientes tramos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno. Asimismo, se prohíbe redondear o aproximar la cifra al alza.

Expresamente se establece también la posibilidad de mantener gratuidad o servicios sin cobros, según las políticas de cada proveedor.

A la vez, se prohíben las multas por pérdida de ticket. A tal efecto, los proveedores deberán consultar sus registros para determinar el tiempo efectivo de uso del servicio.

Por otra parte, se dispone que el proveedor siempre será civilmente responsable por los perjuicios causados al consumidor con ocasión de la falta de seguridad. Se establece legalmente que la declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar la responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos por la prestación del servicio no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

En los servicios de salud de emergencia o urgencia se garantiza la gratuidad del servicio de estacionamientos, toda vez que prevalece el derecho al acceso a la salud como bien superior.

La iniciativa también aplica las reglas de cobro efectivo por los servicios a los concesionarios en la vía pública. No obstante, a través de las disposiciones transitorias se exime de esta regla a los contratos de concesión firmados con anterioridad a la vigencia de la ley en proyecto.

Estas son las principales conclusiones y normas aprobadas en las Comisiones unidas, las cuales ponemos a disposición de la Sala.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

Si le parece a la Sala, se abrirá la votación.

La señora PÉREZ ( doña Lily ).-



## Discusión en Sala

Sí.

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

En votación general la iniciativa.

--(Durante la votación).

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).-

Tiene la palabra el Senador señor Moreira.

El señor MOREIRA.-

Señor Presidente, en verdad, este proyecto de ley fue radicalmente modificado respecto de como venía desde la Cámara de Diputados. Cuando recién ingresó al Senado, la iniciativa tenía buenas intenciones, pero claramente afectaba de manera abusiva a quienes habían invertido en el legítimo negocio de ofrecer estacionamientos para los automovilistas.

Sin embargo, en las Comisiones unidas de Economía y de Transportes se pensó en el fin más importante, que es beneficiar a los consumidores del servicio, pero regulando -y esto hay que decirlo claramente- de manera proporcionada la actividad de que se trata, para no afectar el libre mercado ni incurrir en una ley que pudiese ser prácticamente expropiatoria para quienes han invertido en un negocio legítimo.

Yo siempre estaré de acuerdo con proteger los derechos de los consumidores. Pero eso no puede hacerse cometiendo una injusticia con otros. Si el Estado invirtiese sus propios recursos para prestar un servicio en la comunidad, es de esperar, entonces, que sea gratuito, pues las respectivas inversiones se habrán realizado con los dineros de todos. Pero cuando un privado ha invertido con miras a obtener una rentabilidad, no se le puede exigir que renuncie a su legítima ganancia en pos de la sociedad. Sin embargo, lo anterior no significa tampoco que un negocio pueda convertirse en un abuso.

No obstante, en la prestación de un servicio elemental para ejercer el derecho a la libertad de desplazamiento estimo legítimo regular la modalidad de cobros, más aún cuando hemos conocido ciertos abusos por parte del sistema.

En efecto, nadie pretende con el proyecto en análisis que los inversionistas y administradores de estacionamientos tengan que subsidiar al resto de los ciudadanos para que puedan aparcar en forma gratuita en la ciudad. Pero lo que se busca aquí es corregir el hecho de que los dueños de estacionamientos puedan cobrar por servicios no prestados, tal como ocurre cuando se aplica por períodos completos de tiempo, a pesar de que se haya estado tan solo una fracción de él.

De alguna manera, el proyecto viene a subsanar todos los vacíos existentes.

Asimismo, la iniciativa ratifica un principio que ya se está aplicando por los tribunales de justicia, en función de las normas de protección al consumidor, en cuanto a que los dueños de estacionamientos no ubicados en la vía pública tengan que responder por los robos que se cometan en los vehículos dejados en sus recintos. Es decir, que deban asumir una responsabilidad real y jurídica con los consumidores.

De esta manera, señor Presidente, creo que el proyecto no atenta contra el libre mercado, pero sí refuerza los derechos de los usuarios de los estacionamientos con parquímetro.

El Congreso Nacional y el Senado en particular se encuentran desde hace bastante tiempo desarrollando una importante labor legislativa orientada a la protección de los consumidores. Y eso se refleja en los distintos proyectos de ley y también en el fortalecimiento del Servicio Nacional del Consumidor.

Hoy día, en la Comisión de Economía estamos precisamente fortaleciendo el SERNAC, con el deseo, con el interés y con el objetivo de que siempre los consumidores estén protegidos por la ley.

De esta manera, señor Presidente, creo conveniente e importante, habiéndose hecho las correcciones pertinentes,

## Discusión en Sala

pronunciarse a favor del proyecto.

Voto que sí.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).-

Tiene la palabra el Senador señor Quinteros.

El señor QUINTEROS.-

Señor Presidente, esta iniciativa permite diversas miradas.

En primer lugar, la de los usuarios de estacionamientos de centros comerciales, que se sienten víctimas de un abuso cuando no encuentran justificado su cobro, o cuando se les hace pagar por una fracción de tiempo que no han utilizado, o porque el valor por pérdida del comprobante es excesivo, o, frecuentemente, porque el operador se niega a asumir cualquier responsabilidad en caso de hurto o daños en el vehículo mientras se encontraba estacionado.

Este punto de vista del consumidor es el que motiva el proyecto.

Pero también hay que tener en cuenta la perspectiva de los centros comerciales que disponen de estos aparcaderos para sus clientes, pero que al ser gratuitos son ocupados por automovilistas que no van al centro comercial, sino a otros lugares. Así, estos recintos terminan dando un servicio gratuito a usuarios ajenos, incluso a costa de un buen servicio para sus propios clientes.

Otra mirada a considerar es la de operadores de estacionamientos que han construido o concesionado la infraestructura para obtener un retorno a partir del arriendo del espacio. Estos operadores perciben que hay una competencia desleal cuando muy cerca de donde están ubicados se levanta un centro comercial con estacionamientos gratuitos.

Por otra parte, no podemos desconocer que la disponibilidad de aparcamientos gratuitos constituye un gran incentivo para concurrir a estos centros comerciales en desmedro del comercio minorista tradicional, localizado normalmente en el centro de las ciudades, fuera de estos malls, que no tiene ninguna posibilidad de ofrecer estacionamientos gratuitos, y, a veces, ni siquiera pagados a varias cuadras de su ubicación.

Todos estos puntos de vista corresponden a intereses particulares legítimos, dignos de tomar en cuenta.

Pero resta aún considerar un interés más general, no ya individual: una política urbana que persigue objetivos tan relevantes como la promoción del transporte colectivo, el desincentivo del uso del automóvil, la descongestión de las vías y la descontaminación de la ciudad.

Creo que resulta imprescindible esta mirada integral al problema, intentando conciliar intereses particulares, inicialmente contrapuestos, pero priorizando el interés común, que me parece es el más relevante.

No es posible que el mercado regule con total libertad bienes tan escasos como el espacio público, afectando de paso la calidad de vida de las personas, los tiempos de viaje, la salud, el descanso de millones de habitantes de nuestras ciudades.

No puede ser que se concesionen y construyan estacionamientos en una vía que luego es declarada esencialmente peatonal o de uso exclusivo para la locomoción colectiva, como acaba de ocurrir en la calle que enfrenta el edificio del Congreso Nacional en Santiago. Mientras tanto, paralelamente, el Estado realiza una gigantesca inversión para construir una línea de Metro con una estación a media cuadra del estacionamiento.

La actual legislación promueve que los edificios comerciales cuenten con el mayor número de estacionamientos posibles al exigir mínimos y no imponer un máximo. Pero, por otro lado, los impactos viales aumentarán, y con ello las exigencias de mitigación para aprobar el EISTU (estudio de impacto sobre el sistema de transporte urbano).

Me pregunto si no habrá llegado el momento de imponer máximos y no mínimos de estacionamientos.

Cuando un empresario decidió por sí solo construir Costanera Center con cinco mil estacionamientos en un terreno

## Discusión en Sala

de media hectárea en un sector ya saturado, en los hechos se apropió de varias hectáreas más de espacio público, generó plusvalía para un sector y condenó a la desvalorización a otros. Todo ello, sin mediar decisión de autoridad alguna que no sea la de imponer unas cuantas compensaciones, pero sin contar con atribuciones para rechazar el proyecto.

Estas limitaciones de nuestra institucionalidad se justificarían, según algunos, porque el derecho de propiedad es sagrado. Pero este no puede tener mayor valor que la salud y la calidad de vida de millones de chilenos.

Se replica que estos mismos millones de chilenos concurrirán a consumir a este lugar, y probablemente sea cierto. Pero se omite que luego el Estado deberá hacerse cargo de nuevas inversiones y gastos para satisfacer otras tantas necesidades de estos chilenos, que surgirán o se agudizarán a partir del caos urbano que crece y nos agobia.

Este tipo de inquietudes exceden con creces los objetivos de la moción original, si bien el proyecto despachado por las Comisiones unidas de Economía y de Transportes y Telecomunicaciones del Senado mejoró sustancialmente el aprobado por la Cámara de Diputados.

Algunas de estas materias son abordadas por la iniciativa de ley sobre aportes al espacio público, en actual tramitación, o deberán ser incluidas en el futuro proyecto pro movilidad urbana. Pero urge concretar las propuestas definidas recientemente en la Política Nacional de Desarrollo Urbano. Subsiste la necesidad de una solución integral, más justa, más descentralizada, más sustentable.

No podemos limitarnos a cuidar el bolsillo de los automovilistas, que, por cierto, somos una porción cada vez mayor de nuestro país.

Antes que consumidores, debemos ver personas. Nuestro país reclama que nos hagamos cargo en serio de sus requerimientos de calidad de vida.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).-

Tiene la palabra el Senador señor Coloma.

El señor COLOMA.-

Señor Presidente, a mi juicio, este es uno de los proyectos que más valida y ayuda a tener consideración hacia las Comisiones, porque creo que es una iniciativa sustancialmente distinta y mucho mejor que la que entró al Senado.

Si uno compara las dos versiones, me parece que ha habido un trabajo legislativo muy notable, en que se han armonizado de buena manera una muy legítima inquietud ciudadana en cuanto a cómo se regulan y cómo se cobran servicios que a esta altura son indispensables. El automóvil hoy día no es un tema de lujo; ir a un mall tampoco lo es, sino que se trata de algo de ocurrencia diaria.

En mi opinión, el proyecto original estaba concebido -solo me interpreto a mí mismo- en una lógica antilibertaria y antiemprendimiento.

Establecía espacios de gratuidad sin reflexionar si eso incentivaría o desincentivaría la construcción de estacionamientos. Imponía obligaciones en cuanto a formas de cobro fijas, únicas, lo que, en el fondo, constituía una fijación de precios que nada tiene que ver con el concepto de emprendimiento en el que yo creo y que hemos situado en los últimos años como uno de los ejes de desarrollo en Chile.

Si uno mira el artículo 15 A nuevo, pienso que es una fórmula ingeniosa de resolver el tema. Allí se establecen dos modalidades.

Por un lado, el cobro por minuto efectivo de uso, prohibiendo el cobro por un tiempo mayor.

Por otra parte, el cobro por tramo de tiempo vencido -ivencido!-, a diferencia de lo que ocurre hoy -creo que es un problema-, en que si el establecimiento posee tarifa por hora y uno estuvo una hora y un minuto, le cobran dos horas. Esto, desde mi perspectiva, es por una concepción equivocada de la norma.

## Discusión en Sala

Con el proyecto en análisis se da esta doble opción a quien quiera emprender.

Porque al final el estacionamiento se implementará en una lógica de emprendimiento. Si nadie los va a instalar porque sí. Lo hará por un sentido, ya sea para brindar un servicio, ya sea para fomentar determinado tipo de actividades.

Y las dos modalidades que se propone establecer en la ley me parecen legítimas.

La idea es que se opte entre cobrar por minuto efectivo o por tramo. Y bajo ninguna circunstancia se aproximará la tarifa al alza, o sea, las reglas del juego serán las correctas. En este escenario, cada uno mirará qué va a hacer. Pero no se podrá partir de la presunción de que si uno no alcanza a completar el espacio debe pagar por el espacio hasta el final. Me parece que el tramo vencido es mucho más razonable.

A la vez, donde se pueda, se faculta a fijar períodos de uso del servicio sin cobro.

Por otra parte, en caso de pérdida del comprobante de ingreso, el proveedor deberá acreditar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, es decir, no se podrá hacer una cuenta por el máximo.

Y también se establece -es algo bien importante- la responsabilidad del proveedor por los perjuicios que se produzcan por hurtos o robos en un establecimiento pagado.

Pienso que esta es una fórmula virtuosa de enfrentar un tema de la modernidad.

La modernidad radica en cómo hacemos para que existan más alternativas.

Ahí podemos tener una discusión.

Algunos querrán que no haya estacionamientos, para desincentivar el uso del automóvil. Por otro lado, se trata de una realidad mundial difícil de cambiar. Y no parece justo hacerlo por esta vía, pues pasa a ser una situación de necesidad.

Entonces, hay aquí una lógica: estimular que se pueda progresar, que haya más facilidades a los usuarios, pero armonizándolo con un sentido de justicia en los pagos. Es mucho más justo cobrar por minuto efectivo de uso o por tramo de tiempo vencido.

Pienso que el actual esquema, que ha generado los problemas a que me referí, claramente es insuficiente.

Entonces, aquí el círculo virtuoso es ir a favor de la ciudadanía, pero también del emprendimiento: no cortar las alas de la libertad; no caer en la tentación fácil de pedir la gratuidad ajena, ni tampoco de fijar precios en un tipo de negocio que, a diferencia de otros, no se halla cercano al monopolio, en ningún grado, sino que tiene una oferta muy amplia.

Cuando se presentó este proyecto -y quiero señalarlo-, yo era bastante escéptico.

Hay, pues, que agradecer el trabajo de los miembros de las Comisiones unidas, ya que nos presentan un texto mucho más moderno, que puede servir de eje para establecer una nueva legislación en otros lugares; que queda bastante más entendible; que es más amistoso con el ciudadano, y que, además, plantea un clima más favorable para el emprendimiento.

Así que, desde mi perspectiva, aquí se ha logrado un buen resultado, y me parece correcto destacarlo.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).-

Tiene la palabra el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.-

Señor Presidente, este proyecto fue presentado básicamente (esa es su inspiración) para terminar con los abusos de que son objeto los consumidores cuando utilizan los servicios de estacionamiento.

## Discusión en Sala

Porque a estos, por ejemplo, se les cobra por minutos que no ocupan y que obligatoriamente tienen que pagar: permanecen estacionados 5 a 10 minutos y han de cancelar los veinte primeros que determina el establecimiento pertinente.

Ellos, por tanto, se sienten vulnerados al deber pagar por un servicio que no se les ha prestado.

También se consideran violentados cuando pierden el ticket del estacionamiento. Porque, en tal caso, los respectivos establecimientos les cobran una multa.

De otro lado, el prestador del servicio tampoco se hace responsable cuando los vehículos sufren daños, pérdidas o robos.

Todo ello hace necesario regular esta materia.

El texto aprobado por la Cámara de Diputados dispone la gratuidad a todo evento para las dos primeras horas.

Acá se habla de gratuidad en esos actos de consumo. Porque un acto de consumo siempre debe tener una contraprestación: el consumidor paga por un servicio.

Pero cuando se establece una gratuidad no existe acto de consumo.

Entonces, ¿quién va a prestar la gratuidad? Un particular no lo puede hacer con recursos propios.

Aquello atenta contra la Carta Fundamental, tal como lo afirmaron los constitucionalistas Francisco Zúñiga y Jorge Correa Sutil durante el debate particular habido en el primer informe.

No había duda de que eso era inconstitucional.

No obstante, entendimos también que debíamos avanzar en un proyecto que diera cuenta de la preocupación de los consumidores por el abuso de que eran objeto.

Por consiguiente, las Comisiones unidas resolvieron de buena manera lo tocante a dar un tiempo que permita ingresar a un estacionamiento, encontrar espacio y utilizar este servicio en un mall, en una clínica o en otro tipo de establecimientos.

Hoy en día en muchos lugares lleva buenos minutos encontrar un cupo para dejar el automóvil.

Entonces, fijamos dos modalidades para el cobro del estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas.

Primero, la de cobro por minuto efectivo.

Siempre se cobrarán estrictamente los minutos utilizados.

Segundo, la de cobro por tramo de tiempo vencido.

Acá no se exigirá pago por los primeros 30 minutos. Se cobrará, pues, a partir del minuto 31.

Los siguientes tramos no podrán ser inferiores a 10 minutos. El primer período, por lo tanto, no va a ser menor a 10 minutos.

Eso significa que si una persona permanece estacionada, por ejemplo, 35 minutos, no pagará; si utiliza el servicio por 40 minutos, tendrá los primeros 30 liberados, más los 10 que usó, que deberá cancelar.

Se trata de una fórmula bastante justa que permite a quienes concurren a determinado lugar por un rato (a realizar una diligencia breve, en fin) no tener que pagar por el estacionamiento. Pero si permanecen por más tiempo allí tendrán que hacer el justo pago por dicho servicio.

Tampoco es factible redondear la cifra al alza.

La gratuidad también está permitida, pero conforme a las políticas comerciales de los proveedores. Cada uno de

## Discusión en Sala

ellos podrá fijar un período de uso del servicio exento de cobro.

Señor Presidente , el problema del proyecto despachado por la Cámara de Diputados era que disponía que después de las dos horas de uso del estacionamiento todos los establecimientos debían cobrar. Pero existen muchísimos lugares donde nunca se ha cobrado por este servicio.

Elo nos puso ante una situación compleja. Además, tampoco se definía a quiénes regulaba.

Hemos avanzado, pues, al prohibir el cobro de multas por la pérdida de ticket.

Hemos avanzado también en cuanto a hacer civilmente responsables a quienes prestan el servicio en caso de producirse hurtos o robos de vehículos, o daño en estos.

Y hemos avanzado...

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

Su Señoría dispone de un minuto adicional para redondear la intervención.

El señor TUMA.-

... en la gratuidad, señor Presidente , de los estacionamientos en prestadores institucionales de salud, de carácter público o privado, cuando estos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencias o emergencias y cuando se trate de pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento.

A quienes administren el servicio de estacionamiento en la vía pública les serán aplicables las primeras reglas a las que me referí.

Así, definirán si cobrarán por minuto efectivo de uso o por tramo de tiempo vencido; no les será factible redondear o aproximar la tarifa al alza, y podrán establecer la gratuidad de acuerdo a sus políticas comerciales.

Asimismo, se incorpora una disposición transitoria que señala que dichas normas no se aplicarán a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).-

Tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.-

Señor Presidente, tal como expresó el Senador Tuma, este proyecto fue largamente discutido por las Comisiones unidas de Economía y de Transportes.

El objetivo de la propuesta que nos llegó de la Cámara de Diputados es regular el cobro del servicio de estacionamientos en lugares públicos, fundamentalmente en dos esferas: en clínicas u hospitales, centros comerciales, supermercados y otros similares y, también, en zonas de parquímetros establecidos en la vía pública.

Se trata de una iniciativa de Diputados que han recogido el sentimiento, cierto clamor de la ciudadanía ante el cobro arbitrario o abusivo del servicio de estacionamiento en lugares que se supone son públicos.

Cuando se elaboran proyectos de centros comerciales o en instituciones con entrada y salida de público se exige determinada cantidad de estacionamientos. Sobre la base de garantizar ese número de estacionamientos se entregan las autorizaciones respectivas; y luego se empieza a cobrar por su uso sin que exista una regulación adecuada.

Como señaló el colega Tuma, las Comisiones unidas fijaron dos modalidades de cobro por el uso de este servicio: por minuto efectivo y por tramo de tiempo vencido (los tramos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno).

Se dispone expresamente la prohibición de redondear el cobro al alza (por ejemplo, subir la media hora a la hora

## Discusión en Sala

siguiente).

Otra de las cuestiones que se establecen es que el proveedor puede fijar un período liberado de pago.

También se regula la pérdida del comprobante de ingreso.

En muchos casos a uno, cuando entra a los estacionamientos, le dicen: "Si pierde el comprobante se le va a cobrar una suerte de multa, un precio muy superior". Sin embargo, con la tecnología y el aparataje moderno existentes puede establecerse que, de perderse, se paga solo lo que queda registrado en los medidores de tiempo ubicados en la entrada y en la salida de dichos recintos.

Hay otra situación que se presenta muy frecuentemente en estacionamientos, subterráneos o al aire libre, de centros comerciales, de supermercados, etcétera, donde se registra gran afluencia de público: la determinación de responsabilidad cuando en los vehículos se producen hurtos, robos o daños.

Al efecto, en la iniciativa se dispone que el proveedor será responsable de los hurtos, daños, robos a vehículos que se produzcan con ocasión de la prestación del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad. Y se preceptúa que cualquier declaración de él dirigida a eximir o limitar su responsabilidad no producirá efecto alguno y se considerará inexistente.

Asimismo, se consigna la obligación del proveedor del servicio de "exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción".

Como decía, señor Presidente, el proyecto resultó muchísimo más complejo, porque originalmente no se distinguía entre los recintos destinados a estacionamientos públicos y los dirigidos a estacionamientos privados susceptibles de la suscripción de contratos para el uso de la infraestructura de modo permanente -por días, semanas o meses-, dependiendo del interés del cliente.

En la nueva propuesta tratamos de resguardar la idea primitiva de los Diputados y de fijar límites para evitar las inconstitucionalidades hechas presentes por varios profesores y constitucionalistas durante el debate particular habido en el primer informe.

Creemos que se trata de una muy buena iniciativa, aunque compleja desde el punto de vista técnico para su implementación. Sin embargo, no cabe duda de que se busca fortalecer los derechos de los usuarios y evitar los abusos de los proveedores del servicio de estacionamiento.

Vamos a votar a favor, señor Presidente.

El señor LABBÉ ( Secretario General ).-

¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

Terminada la votación.

--Se aprueba en general el proyecto (24 votos a favor y 2 pareos); por no haberse formulado indicaciones, se aprueba también en particular, y queda despachado en este trámite.

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Muñoz, Lily Pérez, Van Rysselberghe y Von Baer y los señores Araya, Coloma, García, García-Huidobro, Guillier, Horvath, Hernán Larraín, Letelier, Matta, Moreira, Ossandón, Pizarro, Prokurica, Quintana, Quinteros, Rossi, Tuma, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

No votaron, por estar pareados, los señores Allamand y Chahuán.

El señor WALKER, don Patricio ( Presidente ).-

Se deja constancia de la intención de voto favorable del Honorable señor Pérez Varela.

### 2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio Aprobación con Modificaciones . Fecha 15 de diciembre, 2015. Oficio en Sesión 106. Legislatura 363.

Valparaíso, 15 de diciembre de 2015.

Nº 313/SEC/15

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, correspondiente al Boletín N° 9.729-03, con las siguientes enmiendas:

Artículo único

Ha pasado a ser artículo 1°, con las modificaciones que siguen:

Encabezamiento

Lo ha reemplazado por el siguiente:

“Artículo 1°.- Incorpóranse en la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C:”.

Artículo 15 A

Lo ha sustituido por otro del tenor que sigue:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general se registrarán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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

ii) 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 10 minutos cada uno.

b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamiento no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños



## Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

ocurridos con ocasión del servicio no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidos en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.”.

## Artículos 15 B y 15 C

Los ha sustituido por el artículo 15 B que se transcribe a continuación:

“Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas, o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.”.

## Artículo 15 D

Lo ha reemplazado por el artículo 15 C que sigue:

“Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamiento en la vía pública sólo le será aplicable lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A.”.

o o o

Ha contemplado como artículo 2°, nuevo, el siguiente:

“Artículo 2°.- Agrégase en el artículo 148 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente inciso segundo:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A de la ley N° 19.496. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto al tiempo efectivamente utilizado.”.

o o o

Ha incorporado, a continuación, el siguiente epígrafe, nuevo:

“DISPOSICIONES TRANSITORIAS”

o o o

## Artículo transitorio

Ha pasado a ser artículo primero, transitorio, reemplazado por otro del siguiente tenor:

“Artículo primero.- La presente ley entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial.”.

o o o

Ha consultado como artículos segundo y tercero, transitorios, nuevos, los siguientes:

“Artículo segundo.- Lo dispuesto en el presente ley no se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado y publicado el año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del mencionado Ministerio, publicado el año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por el decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el año 1997 y publicado el año 1998, y que entre los servicios

## Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos.

Artículo tercero.- Lo dispuesto en el artículo 15 C de la ley N° 19.496 no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.”.

o o o

- - -

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 11.804, de 7 de abril de 2015.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

ADRIANA MUÑOZ D'ALBORA

Vicepresidenta del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA

Secretario General del Senado

### 3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

#### 3.1. Informe de Comisión de Economía

Cámara de Diputados. Fecha 20 de enero, 2016. Informe de Comisión de Economía en Sesión 124. Legislatura 363.

?INFORME DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, FOMENTO, MIPYMES, PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY MODIFICA LA LEY N° 19.496, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES, CON EL OBJETO DE REGULAR EL COBRO DEL SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS EN LOS LUGARES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 9.729-03

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Economía, Fomento, MIPYMES, Protección de los Consumidores y Turismo, pasa a informar el proyecto de ley, de origen en una moción de los diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías, en tercer trámite constitucional.

En este trámite, la Comisión contó con la asistencia de los señores Luis Felipe Céspedes, Ministro de Economía, Fomento y Turismo, y de los asesores señor Adrián Fuentes del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y señora Paola Tapia, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Por acuerdo de fecha 17 de diciembre de 2015, la Cámara de Diputados resolvió remitir a esta Comisión el proyecto en informe, conforme al artículo 120 del Reglamento de la Corporación.

Durante el debate de la Comisión el señor Ministro de Economía destacó los principales aspectos del proyecto cuyo objetivo es resguardar los derechos de los consumidores en la materia y las modificaciones introducidas por el Senado al texto aprobado por la Cámara de Diputados.

Sostuvo que en el Senado se logró subsanar los inconvenientes, tanto técnicos como jurídicos que contenía la moción aprobada en la Cámara, los cuales hacían poco viable su implementación.

Entre los aspectos señalados se encuentran las siguientes:

1. El proyecto de ley no hacía distinción entre los servicios de estacionamientos de un centro comercial de aquéllos que tiene como único giro este tipo de servicios al utilizar la expresión "y otros similares".
2. Los términos y extensión de la gratuidad del servicio adolecía de serios problemas de constitucionalidad, por cuanto se afectan garantías como el derecho de propiedad, no discriminación arbitraria y el derecho a realizar actividades económicas.
3. Afectaba directamente la política de concesiones vigente: se pretendía regular la actividad o el servicio de estacionamientos en situaciones que pueden estar sujetas a una concesión (pública, privada o municipal), ya que constituía una variación relevante en las condiciones pactadas, como por ejemplo, en las bases de la concesión y también constituir una expropiación encubierta de las rentas que fueron previa y libremente acordadas y que motivaron la construcción o administración de los estacionamientos, como por ejemplo, los contratos en aeropuertos u otros servicios concesionados, los cuales ya contienen en sus fórmulas de financiamiento y ecuaciones financieras pactadas, el cobro de estos servicios.
4. Afectaba la libertad contractual que motivó, en muchos casos la construcción e implementación del servicio de estacionamientos: en este sentido la moción contenía vicios de constitucionalidad, porque alteraba directamente las condiciones pactadas legítimamente entre los distintos contratantes alterando por ejemplos, rentas proyectadas, condiciones de servicio, etcétera.
5. La mención al D.F.L. N° 1, de 2006, del Ministerio de Salud es inadecuada por cuanto este cuerpo legal no regula la prestación del servicio de estacionamiento y las distintas situaciones que pueden ocurrir en dichos establecimientos.

## Informe de Comisión de Economía

Adicionalmente, si bien la intención de la moción podría ser atendible al aplicarse a los servicios de salud privado, se debía determinar de mejor forma el procedimiento y alcance de la norma, como por ejemplo, la determinación de la calidad de “paciente” y teniendo en cuenta que la norma es genérica se aplica también a los hospitales, consultorios y centros de atención primaria de salud.

En el H. Senado fueron abordadas un conjunto de materias que permiten resguardar de mejor forma los derechos de los consumidores frente al servicio de estacionamiento que se presta en distintos establecimientos.

En efecto, hizo mención el señor Ministro a las siguientes modificaciones:

a) Cobro fraccionado por tiempo efectivamente utilizado: este es uno de los puntos más sentidos por los consumidores, en cuanto a que efectivamente se cobre y se pague por el tiempo efectivo de uso de un determinado servicio.

b) Cobro por tramos vencidos, estableciéndose un tramo inicial mínimo de 30 minutos.

c) Permitir a los proveedores de servicios de estacionamientos que, conforme a sus políticas comerciales, puedan establecer períodos exentos de cobro.

d) Regular la pérdida del voucher.

e) No cobro de estacionamientos en servicios de urgencia de establecimiento asistenciales: esta situación en la cual el proyecto plantea una solución de justicia respecto de aquellas personas que requieren utilizar un estacionamiento en servicios de salud con motivo de la utilización del servicio de urgencia.

f) Se incorporaron reglas más claras respecto de la responsabilidad civil que recae sobre el proveedor del servicio en caso de robo o hurto de vehículos, así como también respecto del daño que sufre el consumidor con ocasión del robo o hurto de especies dentro de ellos.

g) Se incorporó una norma que obliga a los proveedores de estos servicios a publicar las tarifas y toda la información respecto de los derechos que la ley ha establecido.

h) Finalmente, el proyecto aprobado por el Senado considera normas transitorias que permiten una aplicación paulatina de la ley, de modo tal de evitar no sólo eventuales conflictos, sino que además permitir las adecuaciones técnicas y de sistemas para su correcta aplicación.

Los diputados señores Espejo, Bellolio, Poblete y Edwards opinaron sobre la propuesta de gratuidad del proyecto original para los estacionamientos en que los proveedores están obligados a proporcionarlos, así como respecto de la justificación de mantener un tratamiento distinto según la modalidad.

#### Artículo único

Por el artículo único del proyecto, se incorpora a continuación del artículo 15 de la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B, 15 C y 15 D:

En el texto aprobado por el H. Senado ha pasado a ser artículo 1°, con las modificaciones que siguen:

Se ha reemplazado por el siguiente:

“Artículo 1°.- Incorpóranse en la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C.”.

#### Artículo 15 A

Lo ha sustituido por otro del tenor que sigue:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general se registrarán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas se podrá efectuar optando por

## Informe de Comisión de Economía

alguna de las siguientes modalidades:

- i) Cobro por minuto efectivo de uso del servicio, quedando prohibido el cargo por períodos, rangos o tramos de tiempo.
- ii) 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 10 minutos cada uno.
- b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamiento no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.
- c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.
- d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.
- e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidos en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.”.

#### Artículos 15 B y 15 C

Los ha sustituido por el artículo 15 B que se transcribe a continuación:

“Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas, o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.”.

#### Artículo 15 D

Lo ha reemplazado por el artículo 15 C que sigue:

“Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamiento en la vía pública sólo le será aplicable lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A.”.

Ha contemplado como artículo 2°, nuevo, el siguiente:

“Artículo 2°.- Agrégase en el artículo 148 de la ley

Nº 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley Nº 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente inciso segundo:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A de la ley Nº 19.496. No se podrá

## Informe de Comisión de Economía

exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto al tiempo efectivamente utilizado.”.

Ha incorporado, a continuación, el siguiente epígrafe, nuevo:

## “DISPOSICIONES TRANSITORIAS”

## Artículo transitorio

Ha pasado a ser artículo primero, transitorio, reemplazado por otro del siguiente tenor:

“Artículo primero.- La presente ley entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial.”.

Ha consultado como artículos segundo y tercero, transitorios, nuevos, los siguientes:

“Artículo segundo.- Lo dispuesto en el presente ley no se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado y publicado el año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del mencionado Ministerio, publicado el año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por el decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el año 1997 y publicado el año 1998, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos.

Artículo tercero.- Lo dispuesto en el artículo 15 C de la ley N° 19.496 no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.”.

Conforme a lo propuesto por el diputado señor Joaquín Tuma (Presidente), se acordó someter a consideración de la Comisión las modificaciones del Senado mediante dos votaciones para proponer a la Sala su aprobación o rechazo.

Sometido a votación el artículo 15 A propuesto por el Senado fue aprobado por 8 votos a favor y 1 voto en contra. Votaron por la afirmativa los señores Bellolio, don Jaime; Edwards, don José Manuel; Farcas, don Daniel; la señora Fernández, doña Maya; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Poblete, don Roberto y Tuma, don Joaquín. Votó en contra el señor Espejo, don Sergio.

Puesto en votación el resto del articulado propuesto por el Senado fue aprobado por 9 votos a favor. Votaron por la afirmativa los señores Bellolio, don Jaime; Edwards, don José Manuel; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; la señora Fernández, doña Maya; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe; Poblete, don Roberto y Tuma, don Joaquín.

En consecuencia, se propone aprobar las modificaciones propuestas por el Senado al proyecto.

Se designó diputado informante al señor TUMA, don JOAQUÍN.

Tratado y acordado en sesión de fecha 19 de enero de 2016, con la asistencia de los diputados (as) señores (as) Tuma, don Joaquín (Presidente); Bellolio, don Jaime; Edwards, don José Manuel; Espejo, don Sergio; Farcas, don Daniel; Fernández, señora Maya; Jarpa, don Carlos Abel; Kast, don Felipe, y Poblete, don Roberto.

Sala de la Comisión, a 20 de enero de 2016.

Informe de Comisión de Economía



JAVIER ROSSELOT JARAMILLO  
Abogado Secretario de la Comisión

## Discusión en Sala

**3.2. Discusión en Sala**

Fecha 09 de marzo, 2016. Diario de Sesión en Sesión 132. Legislatura 363. Discusión única. Se rechazan modificaciones.

REGULACIÓN DE COBRO DE SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS (TERCER TRÁMITE CONSTITUCIONAL. BOLETÍN N° 9729-03) [INTEGRACIÓN DE COMISIÓN MIXTA]

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde tratar las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

Diputado informante de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo es el señor Joaquín Tuma .

Antecedentes:

-Modificaciones del Senado, sesión 106ª de la presente legislatura, en 16 de diciembre de 2015. Documentos de la Cuenta N° 3.

-Informe de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo, sesión 124ª de la presente legislatura, en 21 de enero 2016. Documentos de la Cuenta N° 11.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado informante.

El señor TUMA (de pie).-

Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo, paso a informar sobre el proyecto de ley en estudio, en tercer trámite constitucional, de origen en una moción de los diputados señores Chahin, don Fuad ; Chávez, don Marcelo ; Cornejo, don Aldo ; Espejo, don Sergio ; Flores, don Iván ; Lorenzini, don Pablo ; Torres, don Víctor , y Walker, don Matías .

En la comisión, el señor Luis Felipe Céspedes , ministro de Economía, Fomento y Turismo, destacó los principales aspectos del proyecto, cuyo objetivo es resguardar los derechos de los consumidores en la materia, y las modificaciones introducidas por el Senado al texto aprobado por la Cámara de Diputados.

Entre los aspectos señalados se encuentran los siguientes:

1. El proyecto de ley no hacía distinción entre los servicios de estacionamientos de un centro comercial de aquellos que tienen como único giro este tipo de servicios, al utilizar la expresión “y otros similares”.
2. Los términos y extensión de la gratuidad del servicio adolecía de serios problemas de constitucionalidad, por cuanto se afectaban garantías como el derecho de propiedad, el de no discriminación arbitraria y el derecho a realizar actividades económicas.
3. Afectaba directamente la política de concesiones vigente.
4. Afectaba la libertad contractual que motivó, en muchos casos, la construcción e implementación del servicio de estacionamientos, y alteraba directamente las condiciones pactadas legítimamente entre los distintos contratantes, como, por ejemplo, rentas proyectadas, condiciones de servicio, etcétera.



## Discusión en Sala

En el honorable Senado fueron abordadas un conjunto de materias que permiten resguardar, de mejor forma, los derechos de los consumidores frente al servicio de estacionamiento que se presta en distintos establecimientos.

En efecto, hizo mención el señor ministro a las siguientes modificaciones:

- a) Cobro fraccionado por tiempo efectivamente utilizado. Este es uno de los puntos más sentidos por los consumidores, en cuanto a que efectivamente se cobre y se pague por el tiempo efectivo de uso de un determinado servicio.
- b) Cobro por tramos vencidos, estableciéndose un tramo inicial mínimo de 30 minutos.
- c) Permitir a los proveedores de servicios de estacionamientos que, conforme a sus políticas comerciales, puedan establecer períodos exentos de cobro.
- d) Regular la pérdida del vóucher.
- e) No cobro de estacionamientos en servicios de urgencia de establecimientos asistenciales. En esta situación el proyecto plantea una solución de justicia respecto de aquellas personas que requieren usar un estacionamiento en servicios de salud con motivo de la utilización del servicio de urgencia.
- f) Se incorporaron reglas más claras respecto de la responsabilidad civil que recae sobre el proveedor del servicio en caso de robo o hurto de vehículos, así como también respecto del daño que sufre el consumidor con ocasión del robo o hurto de especies dentro de ellos.
- g) Se incorporó una norma que obliga a los proveedores de estos servicios a publicar las tarifas y toda la información respecto de los derechos que la ley ha establecido.
- h) Finalmente, el proyecto aprobado por el honorable Senado considera normas transitorias que permiten una aplicación paulatina de la ley en proyecto, de modo tal de evitar no solo eventuales conflictos, sino además permitir las adecuaciones técnicas y de sistemas para su correcta aplicación.

Sometido a votación el artículo 15 A propuesto por el Senado, fue aprobado por 8 votos a favor y 1 voto en contra.

Puesto en votación el resto del articulado propuesto por el Senado, fue aprobado por 9 votos a favor.

En consecuencia, se propone aprobar las modificaciones propuestas por el Senado al proyecto de ley.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

En discusión las modificaciones del Senado.

Tiene la palabra el diputado señor Joaquín Lavín .

El señor LAVÍN.-

Señor Presidente, en su minuto señalamos como bancada, tanto en la Comisión de Economía como cuando el proyecto fue discutido en su primer trámite constitucional en la Cámara, hace un año, que era completamente inconstitucional y que no resistía ningún análisis técnico sobre los efectos que podría producir.

También dijimos que, desde el punto de vista urbano, necesitamos proyectos que desincentiven el uso del automóvil y que promuevan el transporte colectivo y público, pero que este proyecto de ley hacía exactamente lo contrario.

Igualmente, expresamos que era profundamente populista y que, finalmente, el Senado tendría que arreglarlo, ya

## Discusión en Sala

que establecía gratuidad e imponía obligaciones de cobro, lo que en el fondo constituye una fijación de precios.

Resulta que el Senado lo arregló. Además, señala claramente que el proyecto tenía serios problemas de constitucionalidad y que afectaba directamente la política de concesiones vigente y la libertad contractual.

El Senado hizo lo que debimos hacer nosotros desde un comienzo, porque el espíritu de la iniciativa y lo que pide la ciudadanía es simplemente resguardar que se cobre lo justo, es decir, que se cobre por tiempo efectivo de uso del estacionamiento y evitar que existan abusos, ya sea por parte del prestador del servicio o de parte de los usuarios.

De acuerdo a eso, de ahora en adelante se deberá cobrar por minuto o por tramo vencido, se prohíbe redondear o aproximar la cifra al alza y se permite la gratuidad, pero dependerá de las políticas del prestador. También se deja claro que el proveedor deberá hacerse responsable por los robos que puedan afectar a los consumidores de estacionamientos y se elimina la multa por la pérdida del ticket.

Destaco que los prestadores de servicios de salud, sean públicos o privados, no podrán cobrar por el uso de servicios de estacionamiento a las personas que lleguen de urgencia ni a los pacientes que presenten alguna dificultad física de desplazamiento, permanente o transitoria.

Por todo lo expuesto, anuncio que como bancada votaremos a favor las enmiendas del Senado.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Chávez .

El señor CHÁVEZ.-

Señor Presidente, hemos llegado a un punto límite en la discusión de esta iniciativa de ley.

¿Cuál es la motivación y el espíritu original del proyecto? La iniciativa buscaba, precisamente, resguardar los derechos de las personas y de los consumidores de nuestro país. Esta no es una discusión acerca de transporte, movilidad urbana ni nada que se le parezca. Esta es una discusión que busca modificar la ley del consumidor.

En tal sentido, quiero hacer reparos respecto de lo aprobado por el Senado, pero también me interesa destacar algunos aspectos positivos, porque nobleza obliga.

Primero, se elimina el fraccionamiento, es decir, el cobro abusivo de parte de una industria abusiva, que cobra por minutos que la gente no utiliza. Ese es un punto ganado.

Segundo, se elimina la multa por pérdida del ticket de estacionamiento. Ese también es un buen punto ganado. Sin embargo, insisto en que se trata de una conducta que ha llevado adelante durante mucho tiempo esta industria abusiva.

Tercero, se establece expresamente la responsabilidad de los proveedores de los estacionamientos cuando existan robos o hurtos al interior de esos establecimientos. En esta materia, los tribunales de justicia han sido consistentes en el tiempo en orden a establecer su responsabilidad de esta materia. Sin embargo, ¿qué ha pasado? Esos establecimientos nunca han respondido y siempre han evadido su responsabilidad. Incluso, cuando han justificado el cobro por estacionar, han expresado que lo hacen para mejorar sus medidas de seguridad y para responder frente a situaciones de robos. ¡Pero nunca lo han hecho! Pueden leer miles de cartas enviadas a los diarios y conocer miles de casos que nos llegan, en que se denuncia expresamente esa situación de irresponsabilidad de parte de esos establecimientos.

Pedimos votación separada de algunas modificaciones del Senado, para rechazar algunas, porque, a nuestro juicio, contravienen el espíritu de esta iniciativa. ¿Cuáles son?

Primero, el texto aprobado por el Senado elimina completamente el concepto de gratuidad y de gratuidad condicionada que nosotros habíamos aprobado -el Senado lo borró de un plumazo-, que establecía solo la primera

## Discusión en Sala

media hora gratis. Además, les recuerdo que esto fue parte de un acuerdo adoptado en 2012 entre el director del Sernac de la época, el señor Juan Antonio Peribonio , y los centros comerciales, que consideraba media hora gratis. Por supuesto, esa industria abusiva no cumplió ese acuerdo. Claramente, lo aprobado por el Senado es menos que lo acordado en el gobierno de Sebastián Piñera en 2012.

Se eliminó la gratuidad condicionada. ¿Por qué? Porque algunos creen, bajo una serie de elementos, que se afecta el derecho de propiedad y que se caerá el mundo. Existen fallos de la Corte Suprema y de las cortes de apelaciones que establecen expresamente que los estacionamientos son un servicio accesorio -¡por favor, entendámoslo de esta manera!- que forma parte de la oferta de productos, en cumplimiento de la obligación del vendedor de entregar el bien y ponerlo a disposición del consumidor.

Segundo, pediremos votación separada y el rechazo de la modificación del Senado respecto de los estacionamientos de vía pública, pues hace inaplicable la eliminación del fraccionamiento, porque hay que respetar la duración de los contratos actualmente vigentes. Si bien lo anterior es correcto, lo que no despeja la duda es lo que pasa con las cláusulas de renovación automática. Por esa vía, podemos tener estacionamientos de vía pública o parquímetros que cobren hasta el infinito por los estacionamientos, de manera fraccionada. Creo que todos estamos contestes en que debemos erradicar ese principio.

Estimados colegas, estamos frente a una sola gran decisión: de qué lado está la Cámara de Diputados. ¿Del lado de legalizar el negociado de los centros comerciales, en donde mágica y súbitamente empezaron a cobrar por los estacionamientos, o del lado de las personas, de los ciudadanos y de los consumidores? ¡Esa es la gran interrogante que hoy debe responder esta Cámara! No es otra.

Seguramente, algunos que harán uso de la palabra después de mí señalarán -como ya se ha anunciado en cierta manera- que esto es inconstitucional -como si el Senado declarara la inconstitucionalidad en el país-, que se traspasarán los costos a los consumidores, que se afectará al transporte público, etcétera. En otras palabras, se vendrán todos los males porque solicitamos rechazar dos artículos.

A los colegas que tienen legítimas dudas, les digo que el hecho de que esos centros comerciales cuenten con estacionamientos no es una mera concesión graciosa de su parte, sino que corresponde a una exigencia establecida en la Ley General de Urbanismo y Construcciones que los obliga a contar con estacionamientos. Ya he dado a conocer los fallos que señalan que estos son bienes accesorios a una actividad principal.

Por lo tanto, quiero señalar a la Sala que cuando hoy existe una profunda inquietud ciudadana respecto de saber si quienes estamos aquí legislamos en favor de los grandes intereses empresariales del país o si lo hacemos en favor de la gente, creo que la Cámara tiene hoy la posibilidad de decir clarito por quién optará. El hecho de estar aquí sentados responde principalmente a la defensa que debemos hacer de aquellos que nos eligieron, por tanto, de las personas, de los consumidores que no aceptan que sigan existiendo abusos de las empresas.

Por eso, vamos a pedir votación separada. Solicitamos a la Sala, con mucha humildad, que rechace dos modificaciones del Senado: la sustitución que ha introducido en virtud del artículo 15 A y la consignada en el artículo tercero transitorio, que hace inaplicable el cobro a los estacionamientos de vía pública, con el objeto de que se elimine ese fraccionamiento.

Solicitamos que la Sala rechace esas modificaciones, con el objeto de que el proyecto de ley sea enviado a Comisión Mixta, y así resolver la gran inquietud que dice relación con que el Congreso Nacional se ponga del lado de las personas, que es a lo que todos aspiramos.

He dicho.

-Aplausos.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Raúl Saldívar .

El señor SALDÍVAR.-

## Discusión en Sala

Señor Presidente, Chile ha evidenciado un acelerado crecimiento de su parque automotor, el que en la actualidad asciende a más de 4,5 millones de vehículos particulares, del que aproximadamente el 40 por ciento se encuentra en la Región Metropolitana.

Hay que reconocerlo: toda luz proyecta algunas sombras. En el caso del crecimiento del parque automotor, sin un eficaz sistema de locomoción colectiva se producen atochamientos, falta de estacionamientos, contaminación y necesidad de mayor infraestructura vial, a costa de todos los chilenos, incluso de aquellos que no tienen vehículos.

¿Cómo ha intentado ser subsanado eso? Al igual que en muchas materias, la lógica en una sociedad capitalista es limitar el acceso a un determinado servicio, lo que encarece su costo, lo cual permite que solo algunas personas puedan disfrutar del acceso a estacionamientos en el corazón de las ciudades, relegando a la mayoría.

Lo anterior no es más que una expresión de profunda segregación que sufre nuestra ciudadanía, pues se reduce el acceso al centro de las ciudades a quienes tienen dinero para pagar, lo que es inaceptable en una sociedad que aspira a amparar los derechos sociales.

En este caso, sería conveniente la prohibición total del acceso al centro de las ciudades. La experiencia londinense en tal sentido es un derrotero plausible. Ejemplo de esto es el acceso al borde costero de nuestro país durante la pasada temporada estival, que está recién concluyendo, en la que llegaron a cobrarse tarifas únicas, independientemente del tiempo de estancia, lo que, sin duda, es una vulneración de derechos.

Han surgido críticas en torno de este proyecto de ley, modificado por el Senado, las que radican en que debe ser prioridad del Estado fomentar el uso del transporte público, ya que, como ocurre en el caso de la capital de nuestro país, se evidencia saturación, dificultad de acceso y concentración de la contaminación, motivo por el que debe desincentivarse el uso del automóvil. Al respecto, en nuestro país ello constituye una aspiración, y como en muchos otros aspectos existe colapso al momento en que se masifica el acceso a determinados bienes, lo que demuestra un claro carácter elitista.

En la versión original del proyecto no se clarificaba si sería posible aplicar sus alcances a quienes poseen exclusivamente el servicio de estacionamiento, lo que sería un sinsentido. Además, deseo pronunciarme sobre uno de los aspectos cuestionados del proyecto cuyas enmiendas discutimos, y es que se ha señalado que afecta directamente las concesiones vigentes, lo que significaba una expropiación indirecta sobre bienes de privados, pertinencia que quiero cuestionar, ya que como parlamentarios debemos privilegiar el bien común, no legislar con el objeto de velar por el interés de unos pocos. En ese sentido, quiero preguntar lo siguiente: si llegáramos a prohibir el acceso de la locomoción privada al centro de la ciudad en pro del bien común, ¿estaríamos expropiando indirectamente?

Hoy, debemos pronunciarnos sobre las enmiendas introducidas por el Senado a un proyecto de ley atingente, que beneficiará a los ciudadanos que realizan compras en malls y centros comerciales, así como a quienes utilizan el servicio de estacionamiento en hospitales y clínicas. La grandeza de esta iniciativa legal radica en el sentido común, ya que, por cierto, es de sentido común que quienes sufren una emergencia y disponen de medios de transporte propios se trasladen en ellos a esos establecimientos, pero eso no debe ser visto como una oportunidad de negocio por parte de las clínicas o privados asociados. En este caso, se dispone que sean los establecimientos de salud los que provean adicionalmente ese servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, se preceptúa que en el caso de los establecimientos abiertos al público en general, los privados que brinden servicio de estacionamiento, a modo de ejemplo, no podrán hacer otros cobros por rango de tiempo, sino que deberán hacerlo por tiempo vencido, por los minutos exactos que se utilizó el servicio, de manera que no se podrá redondear la tarifa.

Otra de las modificaciones del Senado dispone la incorporación de la responsabilidad civil de los proveedores del servicio de estacionamiento en el caso de robos, hurtos o daños a vehículos que se encuentren al interior de sus dependencias. De comprobarse su ineficiencia en materia de seguridad, los establecimientos de propiedad de prestadores institucionales de salud, independientemente de su carácter privado o público, no podrán realizar cobros cuando se utilicen para servicios de urgencia durante el tiempo que dure dicha emergencia.

A su vez, en el caso de que sean privados los que proveen ese servicio, se estatuye que no podrán hacer otros cobros arbitrarios, como en el caso de extravío de tickets, lo que es de suma importancia, ya que actualmente

## Discusión en Sala

cuando eso sucede el consumidor queda al arbitrio del dueño del estacionamiento, debido a lo cual en muchos casos debe pagar el día completo. Ante eso, el artículo 15 A, letra d), del proyecto es claro al señalar que los prestadores del servicio de estacionamiento deben contar con un registro de llegada de vehículos, y de esa forma hacer el cobro del período de tiempo efectivamente utilizado.

Al respecto, quiero agregar que se requiere continuar con la evaluación de los estacionamientos en la vía pública. En efecto, se requiere conocer con más profundidad algunos aspectos que son esenciales, con el propósito de perfeccionarlos y mejorarlos, ya que en la actualidad hay una serie de situaciones que los hacen bastante híbridos, de modo que requieren de un mejoramiento efectivo y eficaz.

En suma, con las modificaciones introducidas por el Senado se ha perfeccionado el proyecto mediante la eliminación de cobros arbitrarios por el uso de parquímetros y estacionamientos, lo que beneficiará a millones de personas en el país. Por lo tanto, anuncio que las votaré a favorablemente.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Cito a reunión de Comités sin suspender la sesión.

Tiene la palabra el diputado señor Bernardo Berger .

El señor BERGER.-

Señor Presidente, estamos debatiendo sobre una práctica abusiva que debe ser erradicada para defender a los usuarios. No podemos seguir haciendo oídos sordos respecto de la regulación del cobro de estacionamientos y parquímetros en centros comerciales, clínicas y otras instalaciones.

Las modificaciones relacionadas con la ley N° 19.496, que establece normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, han sido ampliamente esperadas, porque tienen un efecto directo en el bolsillo familiar.

El cobro desmedido se ha convertido en una práctica abusiva e, incluso, de enriquecimiento sin causa por parte de algunas empresas y grupos, en desmedro de la capacidad de pago de los chilenos; pero además contraviene disposiciones vigentes, como la ley de protección del consumidor y la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Esta, por ejemplo, señala que los locales comerciales tienen la obligación de contar con estacionamientos en número suficiente para ejercer su actividad y evitar así las externalidades negativas que se producirían sin esos espacios, entre ellas el colapso vial.

El estacionamiento forma parte de la oferta de productos que realizan los centros comerciales, elemento básico asociado a la entrega de un bien o un servicio, lo que se encuentra consagrado en la ley del consumidor.

En lo que concierne a la responsabilidad y al pago de indemnizaciones en caso de siniestro, robo o cualquier daño sufrido por las personas o los bienes dentro de un estacionamiento, no me cabe duda alguna de que deben entenderse insertas en la obligación principal de todo oferente, por lo que la empresa no puede eludir dicha responsabilidad.

Estimo que el cobro por tramos de tiempo, que habitualmente se aplica en centros comerciales, debe terminar, porque constituye una fuente de enriquecimiento sin causa, dado que en la práctica existe una fracción de tiempo que no es utilizada por el cliente.

En definitiva, celebro que hayamos avanzado en esta materia, sin perjuicio de que han pasado casi dos años desde el inicio de la tramitación de la iniciativa. Los chilenos necesitan leyes como esta, que defiendan sus derechos y sus bolsillos.

Podrá no ser perfecta y posiblemente encontremos detalles que mejorar al implementarla, pero, ciertamente, esta futura ley nos acercará a una relación más justa en el cobro y en la forma como se presta el servicio de estacionamiento.

## Discusión en Sala

He dicho.

La señora PASCAL, doña Denise (Vicepresidenta).-

Tiene la palabra el diputado Joaquín Tuma .

El señor TUMA.-

Señora Presidenta, este proyecto de ley, que se inició en la Cámara de Diputados y se perfeccionó en el Senado, beneficiará en general a los consumidores de Chile, en especial a los de la Región Metropolitana, porque en verdad está centrado casi exclusivamente en esta región.

Hay que señalar que, salvo excepciones, los centros comerciales y los malls de provincias prácticamente no cobran por el uso de sus estacionamientos; en la Región Metropolitana también hay muchos centros comerciales que tampoco cobran por ese servicio.

El proyecto está principalmente enfocado al retail y a los grandes malls y a generar una discusión acerca de cómo mejorar la situación respecto del cobro por el uso de estacionamientos para automóviles.

La primera modalidad de cobro de uso del servicio de estacionamiento dispuesta por el proyecto será por períodos inferiores a 24 horas, el cual podrá efectuarse optando por alguna de las siguientes modalidades: cobro por minuto efectivo de uso del servicio, quedando prohibido el cargo por períodos, rangos o tramos de tiempo; cobro por tramo de tiempo vencido. Si un proveedor del servicio señala que sus tramos son de 15 minutos, el cliente pagará solo el tramo vencido; es decir, si su vehículo estuvo estacionado una hora y 14 minutos, pagará solo una hora. Asimismo, se dispone que no podrá establecerse un período inicial inferior a media hora. En consecuencia, si el vehículo estuvo estacionado 29 minutos con 59 segundos, el cliente no pagará el uso del estacionamiento. Solo pagará si llega al tramo de media hora.

Asimismo, el proyecto dispone que, cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamiento, no se podrá redondear o aproximar la tarifa al alza. También establece la posibilidad de que los proveedores del servicio de estacionamiento fijen un período de uso del servicio sin cobro, según sus políticas comerciales.

La iniciativa prohíbe el cobro de multas en caso de pérdida del comprobante de ingreso por el consumidor. Hasta ahora cada proveedor determinaba el monto de dinero a pagar por la pérdida del ticket; gracias a esta iniciativa no se permitirá esa práctica. En este caso, el proveedor deberá consultar sus registros para determinar el tiempo efectivo de uso del servicio. Yo no estaba completamente de acuerdo con esta disposición. En su momento, propuse que se fijara un costo de mil pesos por la pérdida del ticket, pues, con el mecanismo dispuesto en el proyecto, cuando el usuario pierda el ticket tendrá que ir a la oficina del proveedor y pedir que se busque el registro de su entrada al recinto, a fin de determinar el lapso en que ha hecho uso del estacionamiento, lo cual puede ocupar mucho tiempo. En otras palabras, encontrar la oficina correspondiente en un mall, probablemente en un tercer piso, y ubicar a alguien que no esté en colación para que revise cuánto tiempo estuvo estacionado el vehículo, probablemente le va a costar mucho más caro al cliente, ya que en ese trámite puede demorar una hora y tendrá que pagar esa hora. Por ello, habría sido mucho más fácil establecer un costo fijo bastante menor que los cinco mil o siete mil pesos que actualmente cobran los proveedores, para que el trámite fuera exitoso y sin demora. Por eso no estoy de acuerdo con esa disposición.

El proyecto también dispone que el proveedor siempre será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor como consecuencia de la falta de medidas de seguridad en la prestación del servicio. Este es un asunto muy importante que no está considerado en la ley vigente. En la actualidad, muchos proveedores advierten: "Si a usted le roban las pertenencias que tiene al interior de su vehículo, el proveedor no responderá.". En virtud de esta futura ley, el proveedor no solo va a responder por las cosas que le roben al cliente desde el interior de su vehículo, sino también por los daños que sufra el vehículo. En el fondo, se establece un contrato de depósito del vehículo.

Lamentablemente, no se pudo avanzar en términos de establecer que los concesionarios que utilizan las calles de Chile para cobrar estacionamiento asuman la misma responsabilidad que mediante el proyecto corresponderá a los

## Discusión en Sala

proveedores de servicios de estacionamientos privados. Esperamos que las municipalidades, cuyos actuales concesionarios en la vía pública no están obligados a responder, les impongan a estos en las nuevas licitaciones el mismo grado de responsabilidad civil que se dispondrá para los proveedores privados del servicio. No podemos establecer estacionamientos de primera y de segunda categoría. Existe un privilegio que se mantiene a favor de los proveedores de estacionamientos en las calles de Chile, y los municipios -reitero- deberían proceder respecto de ellos en los mismos términos en que lo haremos a través de esta futura ley con el resto de los proveedores.

Por otra parte, la iniciativa garantiza la gratuidad del servicio de estacionamiento cuando sea utilizado con ocasión del requerimiento de atención de emergencia o de urgencia en los servicios de salud, toda vez que prevalece el derecho al acceso a la salud como bien superior. Es decir, las personas que lleguen a una clínica u hospital para una atención de urgencia tendrán acceso a la gratuidad del estacionamiento.

El proyecto también dispone que se apliquen las reglas de cobro efectivo por el servicio para los concesionarios de estacionamientos en la vía pública. No obstante, en virtud del artículo tercero transitorio, se exime de esta regla a los contratos de concesión de servicios de estacionamiento firmados con anterioridad a la entrada en vigencia de esta futura ley. Una vez que venza la vigencia de dichos contratos, los concesionarios deberán acogerse a la nueva normativa.

Es muy importante hacer notar que en su momento el ministro de Transportes y Telecomunicaciones manifestó que el proyecto era contrario a lo que se señala en la política pública en materia de servicio público de transportes, toda vez que privilegia a los automovilistas. También hay que considerar lo manifestado por la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana, creada la Presidenta de la República, en términos de que deben entregarse facilidades en el servicio público de transportes.

Por otra parte, no es efectivo lo que señaló un señor diputado, en términos de que los malls tengan la obligación de contar con estacionamientos por imposición de la ley. Eso es parcial. La ley exige que se disponga de cierto número de estacionamientos en relación con la cantidad de metros cuadrados construidos. Los malls o centros comerciales superan largamente esa exigencia, mucho más allá de lo que establece la ley. Por lo tanto, existe una inversión privada que no se condice con la sola exigencia del número de estacionamientos.

Cabe recordar que el proyecto inicialmente adolecía de ciertos vicios de inconstitucionalidad, lo que fue hecho presente por varios abogados constitucionalistas, incluso por uno muy conocido por nosotros: don Jorge Correa Sutil. Ese problema fue corregido en el Senado, lo que permitió que la iniciativa fuera mejorada.

En el proyecto original se establecía la aplicación de dos horas de gratuidad, lo que constituía un exceso porque alguien debía pagar esas dos horas; probablemente, serían los ciudadanos que se desplazan a pie, los que usan movilización colectiva o los que usan bicicleta, porque la manera en que los proveedores podrían resarcirse de la inversión realizada sería cargarla a los locatarios del mall, quienes, a su vez, se la terminarían traspasando a los consumidores, vía precio de los bienes y servicios. Es decir, los consumidores tendrían que subvencionar a los que llegaran en automóvil al mall. Es una medida contraria, como señaló el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a la política de movilidad de servicio público.

Por lo expuesto, anuncio que votaremos a favor las modificaciones del Senado al proyecto, en los términos en que fueron aprobadas por la Comisión de Economía de la Cámara de Diputados.

He dicho.

La señora PASCAL, doña Denise (Vicepresidenta).-

Tiene la palabra el diputado Jaime Bellolio .

El señor BELLOLIO.-

Señora Presidenta, parece que, lamentablemente, el diputado Chávez dejó la Sala. Lo señalo, porque es evidente que hoy la política está en el suelo. Ese colega dijo: hay algunos que deben tomar una posición en favor de los ciudadanos o de las empresas. En este sentido, a aquellos que crean que aquí hay que ganarse el aplauso fácil, de corto plazo, haciendo medidas populistas, les señalo que se trata exactamente de lo contrario, pues la ciudadanía

## Discusión en Sala

sabe exactamente qué funciona y qué no.

Resulta al menos paradójico que quienes insisten en que este es un servicio accesorio y, por tanto, no se puede cobrar, en su propia moción dijeran que se debía cobrar. ¿Por qué? Porque es de sentido común.

¿Cuál es el sentido común en esta materia? Que no puede haber abusos empresariales. Es decir, no se puede cobrar por aquellos servicios que no han sido prestados; no se puede hacer trampa; no se le puede decir a alguien que le van a cobrar quince lucas porque perdió el ticket, cuando ese mismo negocio sabe perfectamente cuánto tiempo estuvo el vehículo de esa persona al interior del estacionamiento. Esas son cuestiones de sentido común.

También es de sentido común que respecto de esos cartelitos que dicen: "La empresa no se hace responsable por robos o hurtos ocurridos en este recinto", la empresa sí deba hacerse responsable, porque eso forma parte del servicio. ¡Por supuesto que sí!

Eso queda claramente determinado en este proyecto de ley. Nosotros siempre dijimos que la norma propuesta debía acercarse al sentido común, que es el cobro del servicio por minuto efectivamente utilizado.

También, la iniciativa permite el cobro por tramo en la medida en que la primera media hora sea gratuita. En esto, la lógica utilizada es bastante sencilla. Sé que algunos odian la economía, les carga que alguien hable, entre otras cosas, de precios; pero -insisto- la lógica empleada es bastante sencilla: para que alguien pueda acceder a un servicio, este debe estar disponible; si no tiene precio, la disponibilidad baja.

Además, el sentido común nos demuestra que eso se comprueba fehacientemente: el 30 por ciento de los malls en Chile cobra estacionamientos, mientras que el 70 por ciento restante no lo hace. ¿Cuáles cobran? Los que están en los centros de las ciudades. ¿Por qué lo hacen? Porque, de lo contrario, una persona puede estacionarse en ese lugar y ocuparlo para acceder a otro beneficio, y, por tanto, aquellos que desean acceder al servicio principal no pueden hacerlo ya que está siendo ocupado por esa otra persona que no está haciendo uso de él. Eso me parece de sentido común.

Entonces, el Mall Paseo San Bernardo, ubicado en Nos, que no tiene otros servicios a su lado, no cobra. Pero el Mall Plaza del centro, sí, situación que no solo ocurre en Chile, sino en cualquier parte del mundo.

Es cierto: es posible que haya una confabulación mundial de los malls, en el sentido de que en algunos lugares se cobra y en otros, no. La otra alternativa es pensar que ese es el sentido común: que precisamente para proteger el derecho de ese consumidor en unos espacios se cobra y en otros, no.

¿Eso significa que cualquier precio es razonable? ¡Por supuesto que no! ¿Significa que si alguien ocupa treinta y un minutos de estacionamiento hay que cobrarle tres horas? ¡Por supuesto que no, porque eso es un abuso!

Aun más, cuando una persona se ve forzada a ir a un lugar y a estacionarse ahí, es obvio que también se le tiene que eximir del cobro. Por eso, es completamente razonable que quede exento de cobro el uso de estacionamientos en las urgencias de los hospitales, particularmente en los hospitales públicos, donde las esperas en las urgencias son larguísimas, mucho más allá de lo que todos quisiéramos.

A mi parecer, eso también tiene ver con el sentido común.

Además, los ministros de Economía, de Vivienda, de Transportes y del Medio Ambiente de este propio gobierno, del cual forma parte uno de los autores del proyecto en comento, dijeron que esta iniciativa era mala, regresiva y que además adolecía de inconstitucionalidades.

Por si fuera poco, don Jorge Correa Sutil, quien no es precisamente de mi coalición, dijo: "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.". No puede haber trampa. ¡Por supuesto que no! Pero una cosa distinta es que uno no pueda ofrecer ese servicio y que el otro lo pueda adquirir a título oneroso.

Y Correa Sutil agregó: "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



## Discusión en Sala

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 ninguno 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.”.

Está bien, es posible que a uno no le guste la idea de que existan malls; a otros puede que no les guste la idea de que haya entes privados que cobren por el servicio de estacionamiento o que existan precios. El problema es la consecuencia que tiene empezar a decir aquí, en el Congreso Nacional: “Usted puede cobrar, y usted, no”. ¿Por qué? Porque una posición tiene el aplauso fácil, pero la otra no.

No se trata de eso, sino de beneficiar realmente a los consumidores, y eso significa que no haya asimetrías de información, que no haya trampa, que no haya abuso.

Por supuesto que es cierto -lo plantearon personeros de Vivienda y de Transportes- que si se favorece al automóvil por encima del transporte público, se generará mayor congestión. ¡Esa es una cuestión evidente!

Además, considero absolutamente razonable -lo planteó un diputado- restringir más el acceso de vehículos particulares a los centros de las ciudades para que los peatones puedan tener mayor seguridad y que el tránsito sea más expedito. Por lo demás, eso se está haciendo en el centro de nuestra ciudad. Me parece positiva la existencia de tales vías. Sin embargo, esto va exactamente en la línea contraria.

Entonces, no se entiende, hay un contrasentido en lo que dicen algunos colegas: “No, ese es un bien accesorio, por tanto, no se puede cobrar”, porque en su propia moción establecieron que ello sí se podía hacer.

Entonces, o es un derecho absoluto o no lo es. Pero como no lo es, porque tiene que ver con el sentido común: que la persona que va a acceder a dicho bien efectivamente pueda hacerlo y, por tanto, que aquel esté disponible, se deben establecer condiciones razonables.

Eso es lo que hace este proyecto: establecer condiciones razonables. Por eso fue aprobado por unanimidad en el Senado; por eso fue aprobado prácticamente por unanimidad en la Cámara de Diputados.

Es evidente que podemos tener diferencias en algunos puntos. Entiendo que a algunos les puede molestar que respecto de los estacionamientos de superficie, los que concesionan los municipios, algunas municipalidades también hagan trampa. Obviamente, ello tampoco me gusta. Por tanto, la licitación de esos estacionamientos debe estar restringida a un período e ir siempre en beneficio de los vecinos del lugar.

Al respecto, es posible decidir que tendremos leyes con efecto retroactivo y que, por consiguiente, esos contratos que están vigentes dejarán de estarlo. Si ello es así, entonces lo que tenemos que consignar en el proyecto es cómo se va a indemnizar el término de esos contratos. No es que no se quiera cambiar, sino que se tiene que respetar el Estado de derecho. Se trata de una cuestión bastante sencilla. A algunos puede no gustarle ese Estado de derecho. A mí me gusta que exista ese Estado de derecho, que haya reglas. Y esas reglas se deben seguir cumpliendo.

En tal sentido, fue la propia Asociación Chilena de Municipalidades la que dijo que eso era imposible, que la ley no podía tener ese efecto retroactivo. Cosa distinta es que tengan efecto hacia adelante; tiene razón el diputado que dijo que sería una trampa la existencia de una cláusula en el contrato que hiciera que la concesión se renovara automáticamente. Por tanto, en este caso ello no podría consignarse. No puede haber una renovación automática de la concesión bajo las condiciones anteriores, sino que ella debe adecuarse al plazo de su término.

Por lo expuesto, quiero hacer un llamado al sentido común, a no intentar ganarse el aplauso fácil; a que establezcamos políticas públicas que realmente tengan un consenso técnico, que se basen en la evidencia, que signifiquen dejar afuera los abusos, que signifiquen dejar afuera a aquellos que hacen trampa, pero que, al mismo tiempo, no signifiquen ni busquen el populismo, porque esa es una carrera muy corta, muy miope y termina mal para toda la sociedad.

He dicho.

## Discusión en Sala

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Fuad Chahin .

El señor CHAHIN.-

Señor Presidente, el pasado fin de semana leí una entrevista bien esperanzadora de un joven diputado de la UDI que pretende presidir ese partido. Me pareció esperanzadora, porque planteaba dos cosas: que la doctrina era militante formalizado, militante suspendido, y que ese partido tenía que ponerse del lado de los consumidores y no del de los empresarios.

Estamos a miércoles, y ese joven diputado que pretende presidir la UDI dice que es mejor postergar el tema de la presidencia de ese partido porque no quiere aplicar esa doctrina al líder Longueira .

(Hablan varios señores diputados a la vez)

El señor CHAHIN.-

Y ese mismo joven...

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Diputado Chahin , le pido que respete el Reglamento y se refiera al tema que nos ocupa.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor CHAHIN.-

¿Qué norma he infringido, señor Presidente?

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Puede continuar, su señoría.

El señor CHAHIN.-

Ese mismo joven que dijo que había que ponerse del lado de los consumidores, hoy busca razones, que parecen muy plausibles, para defender, una vez más, a los empresarios. Por eso,...

-Hablan varios diputados a la vez.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Silencio en la Sala, por favor.

El diputado Fuad Chahin está haciendo uso de la palabra. No lo interrumpan, por favor.

Puede continuar, señor diputado.

El señor CHAHIN.-

## Discusión en Sala

Gracias, señor Presidente.

En verdad, teníamos esperanzas, pero me doy cuenta de que las cosas siguen igual que en los últimos tiempos.

Cuando sostenemos que lo que hace este proyecto es cambiar la naturaleza de los malls, nos referimos a que transforma un servicio accesorio en uno principal, pues los estacionamientos, que deberían estar al servicio de los locales comerciales, pasan a ser un giro principal del negocio.

Con esa afirmación no incurrimos en ningún comentario antojadizo o algo que se les haya ocurrido a los autores de esta moción, dentro de los que me cuento, sino que se trata de una determinación que ha establecido la Contraloría General de la República a través de diversos dictámenes. En concreto, ha expresado que los estacionamientos que sirven a los malls y centros comerciales son accesorios.

También lo han alegado así los dueños de los centros comerciales ante el Servicio de Impuestos Internos, a fin de pagar menos impuesto por concepto de contribuciones, puesto que, según han expresado, contar con estacionamientos es una carga que les impone la Ley de General de Urbanismo y Construcciones como un servicio accesorio.

Así lo dijo también el director del Servicio Nacional del Consumidor del gobierno anterior, el señor Peribonio, quien expresó públicamente que no se podía cobrar por los estacionamientos, que estos debían ser gratuitos.

Ante esos dichos, inmediatamente reaccionó la asociación que agrupa a los dueños de malls, presidida por el señor Melero, y se sentaron a conversar con el entonces ministro Longueira, en una mesa en que solo estaban el gobierno de esa época y los dueños de los malls, pero no los consumidores. Lograron doblarle la mano a Peribonio y ya no se siguió hablando de gratuidad absoluta; sin embargo, tuvieron que llegar a un acuerdo. Paradójicamente, ese acuerdo tiene el mismo contenido que el del proyecto de ley que nos devolvió el Senado.

En su momento se logró construir un acuerdo, sin ley, dado el susto que produjo la posibilidad de que Peribonio hiciera lo que había anunciado, con la convicción de que tenía argumentos legales para hacerlo.

Hoy se pretende plantear como un gran logro lo mismo que se consagró en ese acuerdo, es decir, la opción de media hora de gratuidad. Pero resulta que esa opción, tal como nos la propone el Senado en el proyecto en debate, es en realidad un logro menor que el del acuerdo. ¿Por qué lo digo? Porque con el acuerdo la gratuidad se aplicaba a todo evento, en tanto que en el proyecto, si se acepta la opción de cobrar por minuto, no habrá necesariamente media hora de gratuidad. ¡Como si fuera un gran logro el cobro por minuto!

En todo caso, el cobro por minuto no es más que la precisión de las normas generales consagradas en la Ley sobre Protección de Derechos del Consumidor, conocida también como ley del consumidor, porque si uno analiza en ella las normas que regulan las cláusulas abusivas, particularmente la del artículo 16, letra g), resulta evidente que todo cobro por fraccionamiento constituye una cláusula abusiva y no tiene ningún tipo de validez.

En eso me gustaría ver al Sernac preocupado de presentar demandas colectivas y, por esa vía, exigir el término del cobro fraccionado, porque lo habitual es que se cobre por un servicio que no se presta y, por lo tanto, hay un enriquecimiento ilícito del proveedor y un empobrecimiento injusto de quien usa ese servicio de estacionamiento.

Entonces, señor Presidente, respecto de esos dos puntos no hay avances.

¿Cuáles son los avances que logramos aprobar en el Senado y en la Cámara de Diputados? El fin de la multa por la pérdida del ticket y el fin del cobro de estacionamientos en clínicas u hospitales, cuando se utilizan en casos de urgencia médica. ¡Esos sí son avances que vamos a respaldar, señor Presidente!

Nos dicen que hay que cobrarles, y caro, a quienes usan los estacionamientos de los malls, en los centros comerciales, porque hay que incentivar el uso del transporte público -lo dijo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es cierto-. Me pregunto, ¿no es preferible mejorar el transporte público para incentivar su uso, en vez de hacer pagar a los consumidores por un mal servicio?

Si el problema del transporte público es que tenemos un mal servicio, ¿por qué no mejoramos también las vías para que pueda haber más ciclovías, mejores condiciones para que realmente haya alternativas al uso del automóvil?

## Discusión en Sala

En definitiva, pretender transformar por ley un servicio accesorio, tal como lo ha dictaminado la Contraloría y lo establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en un negocio principal, me parece un retroceso, simplemente un retroceso que rechazamos porque desvirtúa el concepto.

En algo tenía razón el diputado Bellolio : estaba en lo correcto cuando decía que parece haber una incoherencia entre alegar que este es un servicio accesorio y efectivamente pretender un cobro en este proyecto, Y es cierto porque lo que hicimos fue ponderar una situación, donde si se seguía la lógica de la gratuidad total, que incluso había defendido Peribonio , se podían generar situaciones de desbalance, porque podrían utilizar esos estacionamientos automovilistas que no fueran a comprar, a devolver un producto o a consumir algo en ese mall, sino que estacionaran su automóvil como si se tratara de un estacionamiento particular, lo que terminaría afectando a los consumidores que sí van al centro comercial a consumir.

Ante esa situación de desbalance, lo que hicimos fue establecer un plazo de gratuidad a todo evento y después dos horas de gratuidad contra la compra de un bien o servicio, precisamente porque creíamos que había que mantener la naturaleza accesorio, pero también evitar un desbalance que produjera un perjuicio a quienes realmente necesitaban utilizar ese servicio accesorio.

En esos términos, consideramos que el proyecto, tal como lo ingresamos a tramitación en la Cámara de Diputados, era equilibrado, balanceado. Hoy no es así; hoy es un proyecto que resuelve dos temas puntuales, pero en el resto de las materias que aborda es simplemente un retroceso para los consumidores de nuestro país.

Los empresarios deben estar celebrando, porque el proyecto de ley fue totalmente desvirtuado en el Senado. También hay parlamentarios que parecen antagonistas, celebrando los cambios que se hicieron.

Por nuestra parte, estamos convencidos de que cuando hay que defender a los consumidores y frenar los abusos, hay que hacerlo con coraje, con valentía hasta el final.

En consecuencia, vamos a respaldar lo que dice relación con la pérdida del ticket y la gratuidad de los estacionamientos en centros de salud cuando se trate de atención de urgencia, porque estaba en el proyecto original y se mantuvo, pero vamos a rechazar los demás cambios del Senado, ya que nos parecen un retroceso que deja a los consumidores en una situación más vulnerable, más debilitada incluso que la que, sin ley, tienen hoy.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Felipe Letelier .

El señor LETELIER.-

Señor Presidente, el enriquecimiento ilícito pasó a ser algo normal en nuestro país. Basta con prender la televisión para ver cómo desfilan frente a las cámaras los que se quieren enriquecer fácilmente, por la vía rápida.

Pero vamos al punto. Objetivamente, no albergaba demasiadas esperanzas respecto de lo que iba a ocurrir en el Senado con este proyecto; todo lo contrario, tenía la impresión de que retrocederíamos, y así ocurrió.

Lamentablemente, aún hay quienes patrocinan la política de los abusos.

Por ello, estoy de acuerdo en diferenciar el giro de quienes se dedican solo a los estacionamientos de los de aquellos que tienen otros negocios y, en forma paralela, instalan estacionamientos, los que se han convertido en un gran negocio para ellos.

Como expresé, no albergaba esperanzas de que el Senado mejorara el proyecto; al contrario, como dijo el diputado que me antecedió en el uso de la palabra, los senadores nos hicieron retroceder con las modificaciones que le introdujeron.

Por lo tanto, no hay ninguna duda de que vamos a llegar al trámite de comisión mixta. Ojalá que prime el sentido común en esa instancia, porque este es el momento para que quienes hacen gárgaras respecto de la defensa del

## Discusión en Sala

consumidor y que piden más justicia y menos abusos, demuestren que son consecuentes con lo que dicen, en lugar de que emitan discursos que, finalmente, terminan confundiendo a la opinión pública.

Aquí las cosas son muy claras. La gente, la opinión pública, el consumidor, el usuario tienen la esperanza de que el Parlamento les hará justicia a través de la regulación en derecho de cada una de estas situaciones.

Finalmente, el pato de la boda termina siendo la locomoción pública. Como se ha dicho, es cierto que tenemos una tremenda falencia al respecto, por lo que el Estado chileno tiene que invertir e incentivar para que tengamos una locomoción pública a la altura de los sueños de la mayoría de las chilenas y de los chilenos.

Por lo tanto, considero penosas las modificaciones del Senado al proyecto, las que obligarán a constituir la correspondiente comisión mixta.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Juan Morano .

El señor MORANO.-

Señor Presidente, cuando aprobamos el proyecto en la Cámara de Diputados, recibimos una cantidad enorme de comentarios, e-mails y twitters, mediante los cuales nos decían que estábamos haciendo justicia respecto de una situación que los usuarios reclaman reiteradamente, que se produce cuando concurren a un lugar a comprar y les cobran por estacionarse.

Uno de los argumentos que di durante esa discusión fue que estábamos hablando de un edificio, de un mall, al que la respectiva municipalidad le impuso como obligación contar con estacionamiento para ser construido.

Con el correr del tiempo se descubrió que era más rentable cobrar por estacionamiento que vender productos. En consecuencia, se separaron los negocios en una inmobiliaria que cobraría arriendos y estacionamientos, y otra que se ocuparía de los giros comerciales propios de las galerías.

Me parece que alguien que hace una inversión tiene el derecho a esperar una justa retribución, es decir, recibir una ganancia por su inversión. Pero cuando esa inversión está sujeta a una carga pública no se puede realizar el objetivo esencial si no se cumple con esa obligación, como tampoco se puede pretender obtener ganancias por cumplir con un mandato de la ley, que generalmente corresponde a las normas de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

En consecuencia, nos parece abusivo que una persona que va a comprar a un mall además deba pagar por estacionar.

Por otra parte, también nos parece abusivo que en el caso de que se produzca la pérdida del ticket de estacionamiento, alguien determine arbitrariamente la cantidad a pagar por dicha pérdida, en lugar de que se pague lo justo.

Finalmente, nos parece abusivo que se redondee el pago por estacionar en la forma en que decida la empresa que ofrece el servicio, en lugar de que se haga en forma justa.

Muchas veces los parlamentarios nos preguntamos por qué la ciudadanía nos ve lejanos, por qué nos critica, por qué nos cuestiona. Ello ocurre porque, a veces, cuando tomamos decisiones en la Sala no pensamos en la gente, sino en mejorar el negocio de quien ayudó a financiar la campaña electoral. Lo tengo que decir con claridad, porque eso está latente en esta discusión.

Quiero salir de aquí tranquilo, después de haber votado en forma separada los artículos del Senado, para aprobar los que perfeccionaron el proyecto y rechazar los que hicieron perder la naturaleza de la iniciativa, que pretendía mejorar la posición de los usuarios de esos estacionamientos.

## Discusión en Sala

Por lo tanto, anuncio mi voto favorable a algunas modificaciones y mi voto en contra de los artículos respecto de los cuales hemos pedido votación separada.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth .

El señor AUTH.-

Señor Presidente, por su intermedio, quiero hacer presente dos felicitaciones.

La primera, a quienes respaldaron la iniciativa en discusión, y la segunda, a quienes se oponían terminantemente hasta hace no mucho tiempo a toda modificación que regulara esta materia, a la rectificación en relación con los abusos cometidos en este rubro. Pero, como suele ocurrir en relación con muchos temas, ayer la UDI en pleno dio la unanimidad en la Comisión de Hacienda para respaldar el proyecto de ley que establece definitivamente el derecho a voto de los chilenos en el exterior, evolución política que comunico con mucha felicidad y saludo como corresponde.

Entrando en materia, el proyecto original era extremadamente bien intencionado, pero tenía lo que se llama efectos no esperados. Los principales son dos.

En primer lugar, si aprobáramos la gratuidad total para ocupar los estacionamientos de los malls, estaríamos consagrando, confirmando y radicalizando la ventaja que tienen los malls respecto del resto del comercio, el que ya está excesivamente perjudicado por las concentraciones que representan los malls.

En segundo lugar, es evidente que la estructura administrativa de los malls tendería a trasladar los beneficios que se perderían por la gratuidad para estacionar al precio de los productos que allí se venden. Esto lo pagarían no solo los consumidores que estacionan sus vehículos, sino también los que llegamos en bicicletas o a pie, la mayoría de los cuales corresponde a oficinistas que trabajan cerca de los malls.

Hay un abuso evidente. El otro día me estacioné en un lugar que tenía un gran letrero que decía: "Media hora gratis". Llegué corriendo exactamente a la media hora, porque ustedes saben que la dieta no nos alcanza.

(Risas)

Cuando estaba por salir del estacionamiento, el tipo de la entrada me dijo: "Son 1.800 pesos". Le repliqué que me había estacionado solo media hora, por lo que no tenía que pagar absolutamente nada. Me señaló que él había cronometrado 30 minutos y 4 segundos, por lo que correspondía pagar la hora. Le dije que si la media hora es gratis, por qué me estaba cobrando una hora por haber ocupado el estacionamiento durante cuatro segundos.

Esto, que ocurre a diario, es lo que resuelve el proyecto en discusión. En la práctica -tiene razón Marcelo Chávez -, la alternativa del tramo vencido no va a ser utilizada, porque, tecnológicamente, es perfectamente posible cobrar cada minuto.

Me cuesta no ver el progreso efectivo que representa para los consumidores pasar de una situación en la que deben pagar dos horas por haber ocupado el estacionamiento durante una hora y cuatro minutos, a cancelar exactamente el tiempo que usarán el estacionamiento. No quiero destruir el comercio, pero creo en el comercio justo.

También es muy positivo que se haya preservado la decisión de la Cámara de Diputados de excluir de todo pago de estacionamiento a los usuarios de servicios indispensables. Evidentemente, no es indispensable comprar un regalo a la esposa o a la polola, aunque a veces pudiera verse así por las consecuencias que tendría llegar sin regalo, pero sí lo es la llegada a un consultorio de urgencia o al hospital de Maipú.

Evidentemente, es un progreso la eliminación de los abusos cometidos en contra de quien pierde el ticket del estacionamiento. Sin embargo, no quiero suscribir la focalización al revés, porque, claramente, si imponemos

## Discusión en Sala

gratuidad total, siempre habrá alguien que la financie. Por lo tanto, cuando hablamos de educación gratuita, no quiere decir que no tendrá costo, pues la sociedad entera la va a pagar.

Si se establece gratuidad en los estacionamientos de los malls, se debe determinar quién la financiará. No quiero que se pague con mayor congestión vehicular ni que la costeen los consumidores de a pie por aquellos que van a esos centros comerciales en vehículos.

Ahora bien, en este tema están de acuerdo los expertos de los ministerios de Economía, Fomento y Turismo, del Medio Ambiente, de Transportes y Telecomunicaciones, y de Vivienda y Urbanismo. ¡No pueden estar todos equivocados o todos vendidos al gran capital! Francamente, el sentido común debe primar, por lo que es razonable que se establezcan áreas de gratuidad para cuestiones fundamentales y que se impida a los malls cobrar más de lo que es justo pagar, que es el tiempo realmente utilizado por el consumidor.

Por eso, votaré favorablemente las modificaciones introducidas por el Senado, porque me parecen de sentido común.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado José Manuel Edwards .

El señor EDWARDS.-

Señor Presidente, primero pedí la palabra para intervenir; luego, me decidí a no hablar. Pero la volví a solicitar luego de escuchar al diputado Auth .

Al respecto, es bastante raro que el diputado Auth diga que algunos cambiaron de opinión, tratando de decir que nosotros -me sentí identificado- habríamos cambiado de opinión. Hay una especie de superioridad moral que trata de mostrarnos el diputado Auth al decir: "Ustedes se dieron cuenta de su error".

Lo que ocurre en este proyecto de ley es que el sentido común primó por sobre la idea inicial de los parlamentarios de la Nueva Mayoría de instaurar una gratuidad engañosa al decir que los estacionamientos pueden ser gratis, como si nadie los fuese a pagar. Al no haber subsidio del Estado, alguien los debe pagar. En este caso, los van a pagar, de todas maneras, los consumidores, porque probablemente subirá el precio de los arriendos de los locales y, con ello, el valor de los productos en las tiendas. Además, habrá más congestión vehicular.

Ahora bien, no quiero entrar en la discusión acerca de esta supuesta superioridad moral de la que algunos hablan, quienes dicen defender a los consumidores. Ello no es así porque en el tema de la gratuidad quienes cambiaron de opinión fueron los mismos parlamentarios de la Nueva Mayoría.

Más allá de eso, la iniciativa es buena. Se está logrando lo razonable: que el cobro sea justo y que no ocurran abusos como el cobro de 10.000, 15.000 o 17.000 pesos por media hora de estacionamiento debido a la pérdida del ticket, en circunstancias de que el proveedor del servicio sabe perfectamente cuánto tiempo estuvo estacionado ese vehículo. Sin duda, es un avance.

También el cobro efectivo por minuto es un avance; del mismo modo, el garantizar que no se va a cobrar por estacionamiento en clínicas y hospitales que cuentan con servicio de urgencia, me parece un gran avance.

Espero que no prime el populismo de hacer creer que garantizar estacionamientos gratis durante la primera media hora o gratis para todos -como decían algunos- sería realmente gratis, ya que no es así, porque siempre alguien los debe pagar.

Asimismo, nos parece injusto traspasar el costo de los estacionamientos a quienes no tienen autos.

Por lo tanto, las modificaciones introducidas por el Senado son razonables. Estoy muy contento de que algunos diputados, como el colega Auth , hayan cambiado de opinión y estén apoyando este proyecto, que defiende a los consumidores de manera razonable y sin ningún populismo.

## Discusión en Sala

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Sergio Espejo .

El señor ESPEJO.-

Señor Presidente, la discusión que llevamos a cabo -se lo planteo, en especial, al diputado Auth , a quien siempre escucho con mucha atención, porque me interesan sus argumentaciones- tiene el defecto de caricaturizar algunas posiciones para intentar avanzar en nuestras legítimas opiniones.

El proyecto que estamos abordando efectivamente tuvo un enorme rechazo inicial. Se trata de una iniciativa impulsada por el diputado Chávez -lo destaco-, que busca evitar el abuso con el que cada uno de nosotros se encuentra permanentemente en establecimientos comerciales, centros hospitalarios y parquímetros, esto es, el cobro de tarifas que no corresponden al tiempo de uso efectivo de un servicio que es necesario.

Ahora bien, nunca ha estado en discusión la idea de instalar un sistema que permita el uso ilimitado del automóvil. Tuvimos esta discusión en la Comisión de Economía y nunca tuvimos la idea de facilitar el uso del automóvil. El sentido de este proyecto siempre fue dar cuenta de un hecho que está regulado -adecuadamente, a mi parecer- en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, cuerpo normativo que impone la obligación de proveer estacionamientos a quienes desarrollen actividades que acarreen la utilización de muchos vehículos.

La Contraloría General de la República, a la cual muchos de los presentes en esta Sala recurren cuando hay que resolver una disputa política, y la Corte Suprema señalaron con toda claridad que se trata de servicios accesorios al servicio principal. Esto significa que el mall otorga estacionamientos no como concesión graciosa ni como parte de un nuevo negocio, sino porque es fundamental para proveer el servicio para el cual fue autorizado. Por lo tanto, se trata de una carga, no de una fuente de negocios de malls o de establecimientos hospitalarios.

Intentamos avanzar en cuatro direcciones, que el proyecto que recibimos del Senado recoge, las cuales, en mi opinión, son muy positivas: primero, una regla básica, que es el cobro por el tiempo de uso efectivo del servicio; ni un minuto más, ni un minuto menos.

Aclaro este punto porque, de manera sistemática, en el Senado y en la Cámara de Diputados se ha intentado decir que la iniciativa pretende regalar tiempo. No es así: lo que se persigue es el cobro por el tiempo de uso efectivo del servicio.

Segundo, el valor de reposición del ticket extraviado debe responder, efectivamente, al tiempo que el servicio se ha usado, no este negocio que se produce cuando se pierde el boleto y se termina pagando 8.500 o 9.000 pesos, en circunstancias de que se debió pagar 500, 1.000, 2.000 o 3.000 pesos. Reitero: eso no corresponde. El proyecto avanza en esta materia.

Tercero, la incorporación de la responsabilidad civil del proveedor del servicio al producirse daños, hurtos, etcétera, en los vehículos mientras permanezcan en el estacionamiento, donde debió existir el debido cuidado, pues es algo por lo cual se está pagando.

Cuarto, el hecho de que se haya establecido que los prestadores institucionales de salud, públicos o privados, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento cuando estos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren estas, o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento.

El diputado Jackson me hace notar que el Senado eliminó la posibilidad de entregar este servicio gratuitamente a quien se atiende de manera permanente en un establecimiento de salud -por ejemplo, pacientes con enfermedades crónicas-, quien, en este caso, pagará dos veces.

Lo que hemos escuchado aquí es un argumento caricaturizado que nos dice que no podemos permitir la gratuidad total, pero -lo digo con todo el respeto del mundo- nunca se ha hablado de gratuidad total. Por ello, quiero que



## Discusión en Sala

quede registrado que no existe gratuidad total.

Lo que estamos diciendo es que si el estacionamiento, en el caso de establecimientos comerciales, hospitalarios, parquímetros, etcétera, es un servicio accesorio al servicio principal y está obligado a entregarlo; si se ha señalado, a través de dictámenes de la Contraloría y de la Corte Suprema, que es parte de lo que ya se está pagando al efectuar una determinada transacción en ese establecimiento, entonces no corresponde que se pague a todo evento y todo tiempo.

Lo único que dijimos fue que parece razonable que el tiempo estrictamente necesario para realizar una primera transacción -hablamos de treinta minutos- no esté sujeto a cobro. No dijimos gratuidad total, ni hablamos de dos, cuatro o seis horas, sino de treinta minutos. Si alguien tiene que ir a un mall para pagar la cuenta de la luz o del agua en una caja, ¿además tendrá que pagar estacionamiento? ¡Por favor! ¡Si el mall instaló esos servicios ahí fue precisamente para hacer más atractiva su función principal! Además, le está cobrando el arriendo a quien provee dichos servicios. Eso ya está pagado.

Repito: treinta minutos, y luego agregamos un período adicional de dos horas, que no era gratuito, ya que había que acreditar haber efectuado pagos o transacciones en el lugar para que, en ese caso, no hubiera cobro. ¿Por qué? Porque el estacionamiento es un servicio accesorio a aquel por el cual usted ya está pagando.

¿El proyecto puede ser perfectible? Por supuesto que puede serlo. ¿Podemos discutir si en vez de dos horas debiera ser una hora y media o una hora 45 minutos? ¡Por supuesto! Eso es discutible; pero no digan que en el proyecto de ley se habló de gratuidad total y que se está instalando una suerte de transferencia de recursos, porque el mall, para salvar su negocio, porque les va pésimo -habrán visto los reportes financieros-, le va a subir el arriendo a los locatarios y estos, a su vez, le agregarán los costos a los usuarios. ¡Eso es falso!

A raíz de lo anterior -si ustedes me perdonan la digresión-, quiero recomendarles un gran libro de Albert Hirschman, uno de los más grandes científicos sociales de la segunda mitad del siglo XX. Dicho texto fue traducido y se llama Retóricas de la intransigencia. ¿Y qué dice Hirschman? Que cada vez que se provoca un cambio surge una de tres reacciones. La reacción del riesgo: vamos a arriesgar lo que hemos obtenido; la perversidad: lo que va a ocurrir destruirá lo que hemos conseguido, y la futilidad: da lo mismo lo que hagamos, porque todo va a quedar igual (gatopardismo).

Eso hemos escuchado. Entro a la Sala y escucho eso: “¡Gratuidad total! ¿Cómo vamos a permitir este abuso que va a afectar a los consumidores?”. ¡Patrañas! Nunca ha estado incluido en el proyecto de ley y nunca se ha argumentado al respecto. Lo que estamos diciendo es que hay un derecho de los consumidores que debe ser aceptado y reconocido como corresponde.

Por último, quiero representar mi preocupación respecto de lo que plantea el texto proveniente del Senado, en cuanto a que este proyecto de ley no puede afectar los contratos vigentes, con lo que concuerdo. Se deja a interpretación que pudieran verse beneficiados, con una suerte de intangibilidad, contratos que se van a renovar automáticamente. Entonces, este proyecto de ley, en términos muy concretos, sería aplicable el “día de San Blando”, que es un día que, como sabemos, está relativamente distante en el tiempo y, por lo tanto, sería imposible aplicarlo.

Por esa razón, junto con celebrar y valorar los avances, ratificados por el Senado, y aquellos elementos que han sido incorporados, como la precisión sobre la responsabilidad civil, pido a mis colegas que rechacemos los dos artículos que hemos mencionado: aquel que convierte el concepto de servicio accesorio del estacionamiento, de la actividad principal, en algo inexistente, porque me parece que una comisión mixta podría permitirnos revisar el tema, de manera que se protejan los derechos de los consumidores y que no se traduzca en abusos respecto de los proveedores de servicios, y también el artículo transitorio que podría significar, por la vía de las renovaciones automáticas de contrato, vernos impedidos de que esta ley en proyecto alguna vez tenga vigencia efectiva, particularmente en el caso de los parquímetros.

Con todo, qué bueno ver que este proyecto llega a este punto y que estemos cerca de convertirlo en ley.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Presidente).-

## Discusión en Sala

Tiene la palabra el diputado señor Guillermo Teillier .

El señor TEILLIER.-

Señor Presidente, después de escuchar la intervención del diputado Espejo , exministro de Transportes y Telecomunicaciones, quiero decir que interpreta plenamente lo que pensaba exponer.

En general, este es un buen proyecto de ley y es un avance encaminado a terminar con varios abusos, porque propone el pago del uso efectivo de los estacionamientos, que se responda por pérdidas o daños mientras los vehículos se encuentran en dichos estacionamientos, etcétera.

Sin embargo, me referiré al tema de la gratuidad y a un argumento que se ha entregado.

Represento a un distrito en que la inmensa mayoría de los supermercados y los malls no cobran por el estacionamiento, pero como aquí se ha dicho que la pretendida gratuidad de los treinta minutos sería cobrada -si es que se establece dicha gratuidad- a los consumidores, he entrado en la sospecha de que los consumidores de mi distrito están pagando estacionamiento, porque en lo que estamos comprando nos están incluyendo su precio; es decir, nos están haciendo lesos.

Entonces, en ese caso, prefiero sincerar las cosas para que efectivamente exista media hora de gratuidad. Por ejemplo, he pasado por algunos aeropuertos y he comprobado que algunos ofrecen veinte minutos o media hora de gratuidad. Usted entra y hace su diligencia, va a dejar al pasajero, sale y no le cobran. Incluso, no tiene que pasar por los lugares de cobro.

Vamos a aprobar todo aquello que es positivo y que significa un avance, pero también pensamos que este es un servicio accesorio y, por lo tanto, que debiera rechazarse aquella modificación del Senado que echó por tierra los treinta minutos de gratuidad, porque los argumentos que se han entregado para afirmar que existe el peligro de que los consumidores serán afectados, ya que les van a cargar ese estacionamiento en sus compras, no se sustentan en la realidad.

Señor Presidente, hemos pedido votación separada de estos puntos, que vamos a rechazar, pero vamos a aprobar aquellos que nos parece que constituyen un avance.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Enrique van Rysselberghe .

El señor VAN RYSSELBERGHE.-

Señor Presidente, no podemos avanzar hacia una sociedad más justa a base de populismos, y es populista tomar un problema real, existente, y proponer públicamente, cual sofista, una solución que, gestionando las apariencias, suene maravillosa a los oídos de los ciudadanos, más aun cuando su aplicación sea inconstitucional y se base en lógicas que -está demostrado- no funcionan si se toman como base los principios y las dinámicas naturales de la ciencia económica y la experiencia nacional e internacional que nos ha dejado la historia nacional y universal.

Señor Presidente, reconocemos que existe un problema. Hoy, de acuerdo a cómo están las reglas del juego, en muchas ocasiones no se cobran precios justos en lo que a estacionamientos se refiere, especialmente en los casos señalados por el proyecto.

Por ello, el actual marco legal que rige estas situaciones debe ser modificado, de modo tal de maximizar la probabilidad de que en la práctica se cobre lo que la gente espera: el precio justo.

En ese sentido, como partido, valoramos el trabajo realizado por el Senado, porque logró cumplir con el propósito de revisar y perfeccionar, en este caso de modo bastante radical, un proyecto de ley que aprobó la Cámara de Diputados gracias -solo gracias- a la aplanadora de la Nueva Mayoría, la que le dejó la tarea de trabajar en una

## Discusión en Sala

iniciativa que técnicamente había sido duramente criticada por destacados y reconocidos expertos del mundo del derecho, de la economía y de la gestión del transporte.

Señor Presidente, votaremos a favor las modificaciones del Senado al proyecto, como signo de que queremos que la actual ley que rige este ámbito se perfeccione y se establezcan nuevas normas que ayuden a que se cobren precios justos por un servicio que hoy no tiene nada de elitista, pues hay una cantidad importante de chilenos de mucho esfuerzo que, gracias al fruto de su trabajo y al progreso económico ejemplar que nuestro país mostró en años pasados, han logrado tener un vehículo, lo que les ha mejorado la calidad de vida a ellos y a sus familias.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Denise Pascal .

La señora PASCAL (doña Denise).-

Señor Presidente, la idea de regular el cobro de los estacionamientos ubicados en centros comerciales y centros de atención de salud, entre otros, surgió en 2008 y, después, se convirtió en una propuesta de ley.

Asimismo, como en el contexto del debate se ha escuchado que la intención era que la gratuidad fuera total, cabe señalar que aquello nunca se planteó, como claramente señaló el diputado Sergio Espejo . El objetivo es regular los costos que pagan los consumidores.

Muchos de quienes vamos a los malls o de quienes concurrimos a atendernos a las clínicas privadas, en reiteradas ocasiones terminamos pagando 7.000 pesos por permanecer en el lugar una hora y media, tiempo que demora la atención, pues no se aplica un cobro fraccionado. Sin embargo, ante el miedo que les ha provocado el proyecto, muchos malls y otros establecimientos contemplados en la iniciativa han comenzado a fraccionar el pago, pero no por ello ha disminuido el cobro.

Por otra parte, considero que nos faltó contemplar el pago del estacionamiento en la calle, cuya recaudación reciben los municipios, o el pago que en verano se exige por estacionar en las playas. En muchas oportunidades, al esfuerzo que constituye para una familia ir a la plaza o a algún lugar público de esas características se le suma el alto costo de estacionar el auto, y en estos casos no hay fraccionamiento.

Si una persona, por ejemplo, debe pagar la cuenta de la luz y se estaciona cinco minutos en la calle que está al frente del lugar donde se paga ese servicio, le cobran, por ejemplo, treinta minutos, y si se pasa de ese tiempo, cada minuto adicional tiene un precio mayor que el que cobran los malls y los centros comerciales, porque los municipios lograron establecer dicho ingreso en bien propio, lo que, a mi juicio, es muy negativo.

En consecuencia, si bien hay que aprobar el presente proyecto de ley porque es un paso importante en apoyo de los consumidores, están quedando fuera muchos aspectos sobre qué significa utilizar un automóvil y estacionarlo en algún lugar.

Estoy de acuerdo con lo que se ha mencionado en la discusión: en la medida en que se mejore el transporte público usaremos menos nuestros vehículos. No obstante, cabe considerar que las situaciones descritas no solo ocurren en Santiago, sino también en las cabeceras provinciales, en las ciudades de cierto tamaño hacia arriba y, como mencioné, en muchos de los balnearios de nuestro país.

En el verano fuimos testigos del fuerte reclamo de grupos de veraneantes de estratos sociales bastante modestos, quienes, además del esfuerzo que les significó visitar la playa, debieron pagar 5.000 pesos o 10.000 pesos para estacionar su vehículo, dependiendo de las horas que permanecieron en el lugar.

Creo que el Senado efectuó algunas adecuaciones importantes y mejoró ciertos aspectos de la iniciativa. Sin embargo, ante la pregunta de si la ley en proyecto soluciona el problema, mi respuesta es que no lo resuelve. Seremos testigos de cómo se buscarán diversas artimañas para que se siga pagando un costo que, si bien en algunos establecimientos a lo mejor será menor al actual, no dejará de ser importante.

## Discusión en Sala

Fui a ver a una persona a la Clínica Las Condes, a quien debí acompañar dos horas y media mientras llegaban sus familiares. Me cobraron 12.000 pesos por estacionar en el lugar. No tengo problema en pagar esa suma, pero para otras personas sí es un problema solventar aquel monto para ir a ver a un pariente.

Reitero, de manera fehaciente, que estamos regulando un sector y omitiendo el hecho de que existen anexos a las clínicas privadas y, en varios casos, a los hospitales, que se han convertido en un nuevo negocio: el estacionamiento. La iniciativa solo impide el cobro del estacionamiento cuando son utilizados con ocasión de servicios de urgencia, pero no en el resto de los casos.

Por ello, cuando se observan y se viven ciertas situaciones, es posible percatarse de que en reiteradas ocasiones nuestras leyes, en este caso, el presente proyecto de ley, presentan falencias que se deben estudiar.

Por ello, si bien aprobaremos la iniciativa, hacia adelante será necesario analizar muchos de sus aspectos para corregir situaciones que surgirán debido a que los empresarios buscarán la forma de dar la vuelta a esta normativa para hacer un negocio.

El 70 por ciento de los estacionamientos de los centros comerciales están licitados a empresas externas del mall propiamente tal, es decir, están en manos de empresarios que se especializan en este tema; lo mismo sucede en los municipios. En consecuencia, cuando se busca favorecer a los consumidores, rápidamente aparece una manera alternativa de hacer negocio.

Es bueno lo que hizo el Senado; mejoró el proyecto. Pero no cabe duda de que persisten debilidades y que surgirán otras. Por ello, el día de mañana deberemos preocuparnos de mejorar la regulación para realmente lograr el objetivo que consigna el título del proyecto de ley: proteger los derechos de los consumidores. En ese ámbito hay una fuerte debilidad.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo .

El señor JARAMILLO.-

Señor Presidente, solo quiero hacer un breve comentario sobre la iniciativa en discusión. El debate ha sido interesante. Varios señores diputados y señoras diputadas que han hecho uso de la palabra en el marco de la discusión de este proyecto, que en un instante pareció de fácil despacho, consideran que es una buena iniciativa. Los entiendo. La opinión dispar también se comprende.

Claro que hay problemas que no resuelve la iniciativa, como señaló mi colega Denise Pascal . Entiendo que, por ejemplo, según las reglas generales, debemos considerar que el redondeo al alza constituye un enriquecimiento ilícito, ya que se cobra a los clientes por un servicio que no utilizaron. Por lo mismo, la modificación del Senado no innova y se limita a declarar una realidad que ya había sido establecida por la Cámara de Diputados.

Por ello, me sumo a la solicitud de votación separada y -por qué no decirlo- al rechazo de la letra a) del artículo 15 A, que se incorpora en la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, pues no estoy de acuerdo con lo que dispone.

Un aspecto interesante y respetable es el hecho de que se regule de mejor manera la responsabilidad civil del proveedor del servicio de estacionamiento respecto de los daños que sufren los vehículos resguardados en él. Este punto me parece de extrema importancia y hay que aplaudirlo. Diariamente vemos en los medios de comunicación el reclamo que hacen las personas cuyos vehículos fueron dañados en los estacionamientos en los que se dice que existe seguridad.

Por eso, es importante tener presente cómo se va a elaborar el reglamento sobre este punto, especialmente en lo relativo al establecimiento de la responsabilidad civil del proveedor del servicio de estacionamiento. Ojalá que quienes deban elaborarlo tengan absoluta claridad sobre la materia, a fin de que pueda determinarse con claridad

## Discusión en Sala

quién es el culpable en caso de daño al vehículo al interior del estacionamiento.

Por lo expuesto, dado que adhiero a los comentarios de varios colegas, anuncio que voy a aprobar el proyecto, con excepción de la letra a) del artículo 15 A, que se incorpora en la ley de protección de los derechos de los consumidores.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Matías Walker .

El señor WALKER.-

Señor Presidente, he querido intervenir respecto de este proyecto relativo a la regulación del cobro de los servicios de parquímetros y estacionamientos para ratificar y apoyar lo señalado por sus principales autores, quienes no solo han patrocinado la iniciativa, sino que también han instado a su prosecución y a la defensa de los principios que la inspiraron inicialmente. Me refiero a los diputados Marcelo Chávez , Fuad Chahin , Sergio Espejo, Juan Enrique Morano , Patricio Vallespín y a todos los colegas de la Democracia Cristiana que han participado para sacar adelante el proyecto.

Hoy queremos ratificar y defender dichos principios, razón por la cual vamos a rechazar algunos de los cambios propuestos por el Senado.

El proyecto original aprobado en la Cámara de Diputados defendía básicamente dos principios: el primero es que el servicio de estacionamiento es un servicio accesorio al principal, algo similar a lo que ocurre, por ejemplo, con los carros de supermercado o con los baños en un centro comercial; el segundo es el cobro de los minutos efectivamente utilizados en el servicio de estacionamiento, de modo de impedir el cobro fraccionado.

La iniciativa que hoy ingresó a la Cámara de Diputados desde el Senado contiene modificaciones sustanciales al proyecto original, que rechazaremos.

La primera de ellas es la eliminación del concepto de estacionamiento como servicio accesorio a la actividad principal.

Al respecto, me permito recordar el fallo de la Corte Suprema. En el debate se han dado argumentos para defender una u otra posición. Pero también he escuchado descalificaciones provenientes de las bancadas de la UDI y de Renovación Nacional, en términos de que este proyecto sería demagógico o populista.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero saber si los diputados de la UDI y de Renovación Nacional que lo han afirmado están dispuestos a sostener que la Excelentísima Corte Suprema es populista o demagógica. Voy a dar lectura a un extracto del fallo que emitió la Segunda Sala del Máximo Tribunal -causas roles 3299-2010 y 5225-2010-. ¿Qué ha señalado la Corte Suprema respecto del principio que inspiró el proyecto de los diputados de la Democracia Cristiana, en el sentido de que la provisión de estacionamientos constituye un servicio accesorio? En su sentencia indicó lo siguiente: "La construcción y disposición de los estacionamientos está dirigida a la venta de los productos que comercializa naturalmente el supermercado y forman parte de la misma infraestructura que aquel dispone para el uso de sus clientes. El supermercado no comercializa los carros del supermercado, como tampoco las góndolas en que se instalan las mercaderías, ni siquiera las máquinas receptoras de botellas vacías. Pero, dado que están destinados al giro del negocio, al supermercado corresponde velar por su correcto funcionamiento y seguridad, en tanto están dirigidos a la comodidad del cliente. Lo mismo vale para el estacionamiento."

Lamentablemente, el Senado eliminó el concepto de estacionamiento como servicio accesorio a la actividad principal. Vamos a rechazar esa modificación.

El Senado también eliminó la gratuidad de treinta minutos que había establecido la Cámara de Diputados, que precisamente decía relación con el concepto de servicio accesorio.

## Discusión en Sala

Obviamente, no le pediremos gratuidad por treinta minutos a una empresa cuyo giro principal sea proveer el servicio de estacionamiento. Pero sí podemos pedir esa gratuidad cuando el servicio sea accesorio, recogiendo el fallo de la Excelentísima Corte Suprema. El Mall Plaza, de La Serena, dispone de un tiempo inicial gratuito de treinta minutos para el uso de sus estacionamientos. Que yo sepa, dicho establecimiento no ha quebrado ni ha tenido problemas en sus utilidades, al igual que las principales empresas del rubro. Es decir, no estábamos creando una realidad nueva; es una práctica que hoy existe.

Asimismo, muchas de las principales clínicas establecen un periodo gratuito de prestación del servicio de estacionamiento. Por ejemplo, la Clínica Alemana dispuso que la primera hora de uso de su estacionamiento fuera gratuita, porque entiende que se trata de un servicio accesorio, al igual que no podría cobrar aparte por el servicio de baños o por la provisión de los guardias de seguridad que deben velar por la seguridad en un recinto cuyo giro principal es otro, en este caso, proveer atención de salud.

Asimismo, el Senado eliminó la gratuidad condicionada a la compra de un bien o servicio, previa exhibición de la boleta. Obviamente, con el proyecto no queremos amparar la figura que en derecho se conoce como "abuso del derecho". Nadie puede abusar del servicio accesorio de un establecimiento para, por ejemplo, dejar estacionado su vehículo mientras va a trabajar, a su lugar de estudio o a hacer alguna diligencia en el centro de la ciudad. Por eso, la Cámara había establecido el límite de treinta minutos.

Originalmente este proyecto constituía un todo armónico y sistemático entre sí que, lamentablemente, el Senado desnaturalizó con sus modificaciones. Por suerte, a lo menos para estos efectos, tenemos un Congreso Nacional bicameral que nos permitirá rechazar los cambios del Senado, enviar el proyecto a una comisión mixta y defender los principios que lo sustentaron inicialmente, cuyos principales autores y entusiastas apoyadores han sido los diputados de la bancada de la Democracia Cristiana.

No tenemos dudas de que, una vez más, estaremos defendiendo a los consumidores mediante una legislación racional, armónica y moderna.

He dicho.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Alberto Robles .

El señor ROBLES.-

Señor Presidente, cuando discutimos este proyecto en el primer trámite constitucional, en la Cámara de Diputados, planteamos que Chile era muy diverso y que no podíamos destinar un proyecto de ley solo para las grandes ciudades o para las capitales regionales.

Chile tiene enorme cantidad de situaciones diferentes; pero en la iniciativa despachada por el Senado, cuyos miembros se supone que deben representar a las regiones, no aparece parece reflejada esta visión distinta del país en que hoy vivimos.

Señalo lo anterior por lo siguiente: no en todo nuestro país existen malls y clínicas que cobren estacionamiento a sus clientes. En las ciudades más pequeñas -ellas representan una gran parte de Chile-, el principal proveedor de estacionamientos públicos es el municipio, y, por lo tanto, es a él al que más afectará lo que esta futura ley determine.

En tal sentido, llama la atención lo que plantea el Senado en esta materia, porque, tal como se dijo acá, el objetivo del proyecto era regular para defender al consumidor y que le cobraran lo justo por un servicio anexo al principal. Así, nosotros concordamos una redacción que posibilitara el cumplimiento de ese objetivo. Sin embargo, el Senado cambió aquello, e incorporó ya no solo el estacionamiento anexo al servicio principal, sino a todo tipo de estacionamiento. Por tanto, con ello da la opción de que se cobre por cualquier clase de estacionamiento, lo que nos parece curioso.

Además, dicha cámara estableció algunos requisitos que, claro, si se tratara de una empresa privada, como el mall

## Discusión en Sala

Parque Arauco , en Santiago, consideraría absolutamente razonables. Es decir, es razonable que el proveedor se haga cargo de los costos que signifique el hurto o el robo de un vehículo en un estacionamiento. Pero, ¿por qué aplicar el mismo criterio a los municipios? ¿Por qué motivo un municipio deberá hacerse responsable ante tales ilícitos? Pienso que eso es desmedido y no corresponde.

En ese contexto, aquí se planteó la posibilidad de votar separadamente las letras del artículo 15 A, contenido en el artículo 1° del proyecto. Sin embargo, se me informó que ello no se puede hacer y que se debe votar la norma completa.

En consecuencia, pedí votación separada de dicho artículo, pues creo que debería ser revisado, por lo menos, en algunos de sus componentes.

Por otra parte, me llama poderosamente la atención el artículo segundo transitorio, que permite que esta ley en proyecto no rija para aquellas concesiones de obras públicas que se hallan reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas. ¿Por qué a esas obras que tienen estacionamientos anexos y que cobran por ellos no se les aplicarán las mismas disposiciones que a las demás? No lo entiendo. Eso no me quedó claro luego de revisar el informe.

Por tanto, también pido votación separada del artículo segundo transitorio.

Cuando discutimos el proyecto en la Cámara de Diputados durante el primer trámite constitucional, hice hincapié -lo sigo haciendo- en que en esta materia debíamos tener cuidado con nuestros municipios, sobre todo los de las ciudades más pequeñas. Aquí no estamos hablando de estacionamientos administrados por terceros, por grandes empresarios, sino de aquellos que el municipio de cada una de las pequeñas ciudades determina, controla y cobra. Incluso en algunas localidades ello lo hace con funcionarios propios, ni siquiera subarrenda o subcontrata.

Por eso, es importantísimo que en el texto del proyecto se precise muy bien lo que dijimos en la Cámara de Diputados: que esto afecta principalmente a aquellos negocios que entregan servicio de estacionamiento en forma anexa.

De igual forma, pido racionalidad con las personas que usan el servicio de estacionamiento que se da en las calles de los pueblos pequeños, pero cuidando de no afectar al municipio para no hacer inviable que este tenga estacionamientos regulados.

Por eso, lo que la Cámara despachó me parecía mucho más prudente, bastante más racional, pues defendía esta visión desde el punto de vista de que los municipios pequeños no se verían mayormente afectados con la ley en trámite. En cambio, la redacción propuesta por el Senado es, a mi juicio, mucho más compleja.

Por eso, pienso que deberíamos enviar algunos artículos a comisión mixta para debatirlos, cuidando que los municipios de las ciudades pequeñas no resulten afectados por una futura ley que -entiendo el espíritu de este proyecto-, así como se encuentra redactada, tiene una visión principalmente ciudadana, de las grandes ciudades de nuestro país y no de las provincias, que comprenden la mayoría de las localidades más pequeñas.

He dicho

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Cristina Girardi .

La señora diputada no está presente en la Sala.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre las modificaciones del Senado en los siguientes términos:

## Discusión en Sala

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar las modificaciones del Senado al proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, con la salvedad del artículo 15 A incorporado por el artículo 1° del proyecto, del artículo segundo transitorio, nuevo, propuesto por el Senado, y del artículo tercero transitorio, nuevo, incorporado por el Senado, cuyas votaciones separadas han sido solicitadas.

-Durante la votación:

El señor MELERO.-

Señor Presidente, solicito la palabra por un asunto de Reglamento.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Tiene la palabra, su señoría.

El señor MELERO.-

Señor Presidente, solo quiero anunciar que me voy a inhabilitar para votar este proyecto de ley, en virtud de lo que establece el artículo 5° B de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Diputado Melero , la Secretaría ha tomado nota de su inhabilitación.

Tiene la palabra el diputado señor Pedro Browne .

El señor BROWNE.-

Señor Presidente, en virtud de lo que establece el artículo 5° B de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, también me inhabilito para votar el mismo proyecto.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Diputado Browne , la Secretaría ha tomado nota de su inhabilitación.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 105 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones. Hubo 2 inhabilitaciones.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo, Sergio ; Alvarado Ramírez , Miguel Ángel ; Álvarez Vera, Jenny ; Álvarez-Salamanca Ramírez , Pedro Pablo ; Andrade Lara, Osvaldo ; Arriagada Macaya, Claudio ; Auth Stewart, Pepe ; Barros Montero, Ramón ; Becker Alvear, Germán ; Bellolio Avaria, Jaime ; Berger Fett, Bernardo ; Cariola Oliva, Karol ; Carmona Soto, Lautaro ; Carvajal Ambiado, Loreto ; Castro González, Juan Luis ; Ceroni Fuentes, Guillermo ; Chahin Valenzuela, Fuad ; Chávez Velásquez, Marcelo ; Cicardini Milla, Daniella ; Coloma Alamos, Juan Antonio ; Cornejo González, Aldo ; De



## Discusión en Sala

Mussy Hiriart, Felipe ; Edwards Silva, José Manuel ; Espejo Yaksic, Sergio ; Espinosa Monardes, Marcos ; Farcas Guendelman, Daniel ; Farías Ponce, Ramón ; Fernández Allende, Maya ; Flores García, Iván ; Fuentes Castillo, Iván ; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo ; Gahona Salazar, Sergio ; García García, René Manuel ; Girardi Lavín, Cristina ; Godoy Ibáñez, Joaquín ; Gutiérrez Gálvez, Hugo ; Gutiérrez Pino, Romilio ; Hasbún Selume, Gustavo ; Hernández Hernández, Javier ; Hernando Pérez, Marcela ; Hoffmann Opazo, María José ; Jackson Drago, Giorgio ; Jaramillo Becker, Enrique ; Jarpa Wevar, Carlos Abel ; Jiménez Fuentes, Tucapel ; Kast Rist, José Antonio ; Kast Sommerhoff, Felipe ; Kort Garriga, Issa ; Lavín León, Joaquín ; Lemus Aracena, Luis ; León Ramírez, Roberto ; Letelier Norambuena, Felipe ; Lorenzini Basso, Pablo ; Macaya Danús, Javier ; Melo Contreras, Daniel ; Meza Moncada, Fernando ; Monckeberg Bruner, Cristián ; Monsalve Benavides, Manuel ; Morales Muñoz, Celso ; Morano Cornejo, Juan Enrique ; Norambuena Farías, Iván ; Núñez Arancibia, Daniel ; Núñez Lozano, Marco Antonio ; Núñez Urrutia , Paulina ; Ojeda Uribe, Sergio ; Ortiz Novoa, José Miguel ; Pascal Allende, Denise ; Paulsen Kehr, Diego ; Pérez Arriagada, José ; Pérez Lahsen, Leopoldo ; Pilowsky Greene, Jaime ; Poblete Zapata, Roberto ; Provoste Campillay, Yasna ; Rathgeb Schifferli, Jorge ; Rincón González, Ricardo ; Rivas Sánchez , Gaspar ; Robles Pantoja, Alberto ; Rocafull López, Luis ; Rubilar Barahona, Karla ; Sabag Villalobos, Jorge ; Sabat Fernández, Marcela ; Saffirio Espinoza, René ; Saldívar Auger, Raúl ; Sandoval Plaza, David ; Santana Tirachini, Alejandro ; Schilling Rodríguez, Marcelo ; Sepúlveda Orbenes, Alejandra ; Silber Romo, Gabriel ; Silva Méndez, Ernesto ; Soto Ferrada, Leonardo ; Squella Ovalle, Arturo ; Tarud Daccarett, Jorge ; Teillier Del Valle, Guillermo ; Torres Jeldes, Víctor ; Trisotti Martínez, Renzo ; Tuma Zedan, Joaquín ; Turres Figueroa , Marisol ; Ulloa Aguillón, Jorge ; Urizar Muñoz, Christian ; Urrutia Soto, Osvaldo ; Van Rysselberghe Herrera, Enrique ; Venegas Cárdenas, Mario ; Verdugo Soto, Germán ; Walker Prieto, Matías ; Ward Edwards, Felipe .

-Se inhabilitaron los diputados señores Browne Urrejola, Pedro ; Melero Abaroa , Patricio .

El señor ESPINOZA (don Fidel).-

Señor Presidente, solicito agregar mi voto favorable.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Se dejará constancia de su voto en el acta, señor diputado.

Corresponde votar las enmiendas introducidas por el Senado al artículo 15 A incorporado por el artículo 1° del proyecto, cuya votación separada ha sido solicitada.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 36 votos; por la negativa, 54 votos. Hubo 2 abstenciones y 2 inhabilitaciones.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Rechazadas.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Auth Stewart, Pepe ; Barros Montero, Ramón ; Becker Alvear, Germán ; Bellolio Avaria, Jaime ; Coloma Alamos, Juan Antonio ; De Mussy Hiriart, Felipe ; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo ; Gahona Salazar, Sergio ; Gutiérrez Pino, Romilio ; Hasbún Selume, Gustavo ; Hernández Hernández, Javier ; Hoffmann Opazo, María José ; Kast Rist, José Antonio ; Kast Sommerhoff, Felipe ; Kort Garriga, Issa ; Lavín León, Joaquín ; Macaya Danús, Javier ; Melo Contreras, Daniel ; Morales Muñoz, Celso ; Norambuena Farías, Iván ; Núñez Urrutia , Paulina ; Pérez Lahsen, Leopoldo ; Sabat Fernández, Marcela ; Sandoval Plaza, David ; Santana Tirachini, Alejandro ; Schilling Rodríguez, Marcelo ; Silva Méndez, Ernesto ; Squella Ovalle, Arturo ; Trisotti Martínez, Renzo ; Tuma Zedan, Joaquín ; Turres Figueroa , Marisol ; Ulloa Aguillón, Jorge ; Urrutia Soto, Osvaldo ; Van Rysselberghe Herrera, Enrique ; Verdugo Soto, Germán ; Ward Edwards, Felipe .

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

## Discusión en Sala

Aguiló Melo, Sergio ; Alvarado Ramírez , Miguel Ángel ; Álvarez Vera, Jenny ; Andrade Lara, Osvaldo ; Arriagada Macaya, Claudio ; Cariola Oliva, Karol ; Carmona Soto, Lautaro ; Carvajal Ambiado, Loreto ; Castro González, Juan Luis ; Ceroni Fuentes, Guillermo ; Chahin Valenzuela, Fuad ; Cicardini Milla, Daniella ; Cornejo González, Aldo ; Espejo Yaksic, Sergio ; Espinosa Monardes, Marcos ; Espinoza Sandoval, Fidel ; Farcas Guendelman, Daniel ; Farías Ponce, Ramón ; Flores García, Iván ; Fuentes Castillo, Iván ; García García, René Manuel ; Girardi Lavín, Cristina ; Gutiérrez Gálvez, Hugo ; Hernando Pérez, Marcela ; Jackson Drago, Giorgio ; Jaramillo Becker, Enrique ; Jiménez Fuentes, Tucapel ; Lemus Aracena, Luis ; León Ramírez, Roberto ; Letelier Norambuena, Felipe ; Lorenzini Basso, Pablo ; Meza Moncada, Fernando ; Morano Cornejo, Juan Enrique ; Núñez Lozano, Marco Antonio ; Ojeda Uribe, Sergio ; Ortiz Novoa, José Miguel ; Pérez Arriagada, José ; Pilowsky Greene, Jaime ; Poblete Zapata, Roberto ; Provoste Campillay, Yasna ; Rathgeb Schifferli, Jorge ; Rincón González, Ricardo ; Rivas Sánchez, Gaspar ; Rubilar Barahona, Karla ; Sabag Villalobos, Jorge ; Saffirio Espinoza, René ; Sepúlveda Orbenes, Alejandra ; Silber Romo, Gabriel ; Soto Ferrada, Leonardo ; Tarud Daccarett, Jorge ; Teillier Del Valle, Guillermo ; Torres Jeldes, Víctor ; Venegas Cárdenas, Mario ; Walker Prieto , Matías .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Fernández Allende, Maya ; Núñez Arancibia, Daniel .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Browne Urrejola, Pedro ; Melero Abaroa , Patricio .

El señor CHÁVEZ.-

Señor Presidente, pido agregar mi voto en contra.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Se dejará constancia de su voto en el acta, señor diputado.

Corresponde votar el artículo segundo transitorio, nuevo, propuesto por el Senado, cuya votación separada ha sido solicitada.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 40 votos; por la negativa, 60 votos. Hubo 2 abstenciones y 2 inhabilitaciones.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Rechazado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Álvarez-Salamanca Ramírez , Pedro Pablo ; Auth Stewart, Pepe ; Barros Montero, Ramón ; Becker Alvear, Germán ; Bellolio Avaria, Jaime ; Berger Fett, Bernardo ; Ceroni Fuentes, Guillermo ; Coloma Alamos, Juan Antonio ; De Mussy Hiriart, Felipe ; Edwards Silva, José Manuel ; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo ; Gahona Salazar, Sergio ; García García, René Manuel ; Gutiérrez Pino, Romilio ; Hasbún Selume, Gustavo ; Hernández Hernández, Javier ; Hoffmann Opazo, María José ; Kast Rist, José Antonio ; Kast Sommerhoff, Felipe ; Kort Garriga, Issa ; Lavín León, Joaquín ; Macaya Danús, Javier ; Monckeberg Bruner, Cristián ; Morales Muñoz, Celso ; Norambuena Farías, Iván ; Núñez Urrutia , Paulina ; Pérez Lahsen, Leopoldo ; Rincón González, Ricardo ; Sabat Fernández, Marcela ; Sandoval Plaza, David ; Santana Tirachini, Alejandro ; Silva Méndez, Ernesto ; Squella Ovalle, Arturo ; Trisotti Martínez, Renzo ; Tuma Zedan, Joaquín ; Turres Figueroa , Marisol ; Ulloa Aguillón, Jorge ; Urrutia Soto, Osvaldo ; Van Rysselberghe Herrera, Enrique ; Ward Edwards, Felipe .

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

## Discusión en Sala

Aguiló Melo, Sergio ; Alvarado Ramírez , Miguel Ángel ; Álvarez Vera, Jenny ; Andrade Lara, Osvaldo ; Arriagada Macaya, Claudio ; Cariola Oliva, Karol ; Carmona Soto, Lautaro ; Carvajal Ambiado, Loreto ; Castro González, Juan Luis ; Chahin Valenzuela, Fuad ; Chávez Velásquez, Marcelo ; Cicardini Milla, Daniella ; Espejo Yaksic, Sergio ; Espinosa Monardes, Marcos ; Espinoza Sandoval, Fidel ; Farcas Guendelman, Daniel ; Farías Ponce, Ramón ; Fernández Allende, Maya ; Flores García, Iván ; Fuentes Castillo, Iván ; Girardi Lavín, Cristina ; Gutiérrez Gálvez, Hugo ; Hernando Pérez, Marcela ; Jackson Drago, Giorgio ; Jaramillo Becker, Enrique ; Jiménez Fuentes, Tucapel ; Lemus Aracena, Luis ; León Ramírez, Roberto ; Letelier Norambuena, Felipe ; Lorenzini Basso, Pablo ; Melo Contreras, Daniel ; Meza Moncada, Fernando ; Monsalve Benavides, Manuel ; Morano Cornejo, Juan Enrique ; Núñez Lozano, Marco Antonio ; Ojeda Uribe, Sergio ; Ortiz Novoa, José Miguel ; Pascal Allende, Denise ; Pérez Arriagada, José ; Pilowsky Greene, Jaime ; Poblete Zapata, Roberto ; Provoste Campillay, Yasna ; Rivas Sánchez , Gaspar ; Robles Pantoja, Alberto ; Rocafull López, Luis ; Rubilar Barahona, Karla ; Sabag Villalobos, Jorge ; Saffirio Espinoza, René ; Saldívar Auger, Raúl ; Schilling Rodríguez, Marcelo ; Sepúlveda Orbenes, Alejandra ; Silber Romo, Gabriel ; Soto Ferrada, Leonardo ; Tarud Daccarett, Jorge ; Teillier Del Valle, Guillermo ; Torres Jeldes, Víctor ; Urizar Muñoz, Christian ; Venegas Cárdenas, Mario ; Verdugo Soto, Germán ; Walker Prieto , Matías .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Núñez Arancibia, Daniel ; Rathgeb Schifferli , Jorge .

-Se inhabilitaron los diputados señores:

Browne Urrejola, Pedro ; Melero Abaroa , Patricio .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Corresponde votar el artículo tercero transitorio, nuevo, propuesto por el Senado, cuya votación separada ha sido solicitada.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 43 votos; por la negativa, 56 votos. Hubo 2 abstenciones y 2 inhabilitaciones.

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

Rechazado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Álvarez-Salamanca Ramírez , Pedro Pablo ; Auth Stewart, Pepe ; Barros Montero, Ramón ; Becker Alvear, Germán ; Bellolio Avaria, Jaime ; Berger Fett, Bernardo ; Ceroni Fuentes, Guillermo ; Coloma Alamos, Juan Antonio ; Cornejo González, Aldo ; De Mussy Hiriart, Felipe ; Edwards Silva, José Manuel ; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo ; Gahona Salazar, Sergio ; García García, René Manuel ; Gutiérrez Pino, Romilio ; Hasbún Selume, Gustavo ; Hernández Hernández, Javier ; Hoffmann Opazo, María José ; Kast Rist, José Antonio ; Kast Sommerhoff, Felipe ; Kort Garriga, Issa ; Lavín León, Joaquín ; Macaya Danús, Javier ; Monckeberg Bruner, Cristián ; Morales Muñoz, Celso ; Norambuena Farías, Iván ; Núñez Urrutia , Paulina ; Paulsen Kehr, Diego ; Pérez Lahsen, Leopoldo ; Robles Pantoja, Alberto ; Sabat Fernández, Marcela ; Santana Tirachini, Alejandro ; Sepúlveda Orbenes, Alejandra ; Silber Romo, Gabriel ; Silva Méndez, Ernesto ; Squella Ovalle, Arturo ; Trisotti Martínez, Renzo ; Tuma Zedan, Joaquín ; Turrez Figueroa , Marisol ; Ulloa Aguillón, Jorge ; Urrutia Soto, Osvaldo ; Van Rysselberghe Herrera, Enrique ; Ward Edwards, Felipe .

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo, Sergio ; Alvarado Ramírez , Miguel Ángel ; Álvarez Vera, Jenny ; Andrade Lara, Osvaldo ; Arriagada Macaya, Claudio ; Cariola Oliva, Karol ; Carmona Soto, Lautaro ; Carvajal Ambiado, Loreto ; Castro González, Juan Luis ; Chahin Valenzuela, Fuad ; Chávez Velásquez, Marcelo ; Cicardini Milla, Daniella ; Espejo Yaksic, Sergio ; Espinosa Monardes, Marcos ; Espinoza Sandoval, Fidel ; Farcas Guendelman, Daniel ; Farías Ponce, Ramón ; Flores

## Discusión en Sala

García, Iván ; Fuentes Castillo, Iván ; Girardi Lavín, Cristina ; Gutiérrez Gálvez, Hugo ; Hernando Pérez, Marcela ; Jackson Drago, Giorgio ; Jaramillo Becker, Enrique ; Jiménez Fuentes, Tucapel ; Lemus Aracena, Luis ; León Ramírez, Roberto ; Letelier Norambuena, Felipe ; Lorenzini Basso, Pablo ; Melo Contreras, Daniel ; Meza Moncada, Fernando ; Monsalve Benavides, Manuel ; Morano Cornejo, Juan Enrique ; Ojeda Uribe, Sergio ; Ortiz Novoa, José Miguel ; Pascal Allende, Denise ; Pérez Arriagada, José ; Pilowsky Greene, Jaime ; Poblete Zapata, Roberto ; Provoste Campillay, Yasna ; Rathgeb Schifferli, Jorge ; Rincón González, Ricardo ; Rivas Sánchez, Gaspar ; Rocafull López, Luis ; Rubilar Barahona, Karla ; Sabag Villalobos, Jorge ; Saffirio Espinoza, René ; Schilling Rodríguez, Marcelo ; Soto Ferrada, Leonardo ; Tarud Daccarett, Jorge ; Teillier Del Valle, Guillermo ; Torres Jeldes, Víctor ; Urizar Muñoz, Christian ; Venegas Cárdenas, Mario ; Verdugo Soto, Germán ; Walker Prieto , Matías .

-Se abstuvieron los diputados señores:

Fernández Allende, Maya ; Sandoval Plaza, David .

-Se inhabilitaron los diputados señores:

Browne Urrejola, Pedro ; Melero Abaroa , Patricio .

El señor NÚÑEZ, don Marco Antonio (Presidente).-

En consecuencia, el proyecto va a comisión mixta.

Propongo integrar la Comisión Mixta encargada de resolver la divergencias suscitadas entre ambas ramas del Congreso Nacional durante la tramitación de este proyecto de ley con los diputados señores Joaquín Lavín , Marcelo Chávez, José Manuel Edwards , señora Maya Fernández y señor Joaquín Tuma .

¿Habría acuerdo?

Acordado.

### 3.3. Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora

Oficio Rechazo de Modificaciones. Fecha 09 de marzo, 2016. Oficio Legislatura 363.

VALPARAÍSO, 9 de marzo de 2016

Oficio N°12.382

A S.E. EL PRESIDENTE DEL H. SENADO

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha aprobado las enmiendas introducidas por ese H. Senado al proyecto de ley que modifica la ley N°19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, correspondiente al boletín N°9729-03, con excepción de aquella que sustituye el artículo 15 A incorporado por el artículo único del proyecto, y las que introducen nuevos artículos segundo y tercero transitorios.

\*\*\*\*\*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución Política de la República, esta Corporación acordó designar a los Diputados que se señalan para que la representen en la Comisión Mixta que debe formarse:

-don Marcelo Chávez Velásquez

-don José Manuel Edwards Silva

-doña Maya Fernández Allende

-don Joaquín Lavín León

-don Joaquín Tuma Zedán

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio N°313/SEC/15, de 15 de diciembre de 2015.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

MARCO ANTONIO NÚÑEZ LOZANO

Presidente de la Cámara de Diputados

MIGUEL LANDEROS PERKI?

Secretario General de la Cámara de Diputados

## 4. Trámite Comisión Mixta: Cámara de Diputados-Senado

### 4.1. Informe Comisión Mixta

Fecha 30 de mayo, 2016. Informe Comisión Mixta en Sesión 27. Legislatura 364.

?INFORME DE LA COMISIÓN MIXTA, formada de conformidad a lo establecido en el artículo 71 de la Constitución Política de la República, para proponer la forma de resolver las dificultades respecto de la tramitación del proyecto que modifica la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

BOLETÍN N° 9.729-03.

---

HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS,

HONORABLE SENADO:

La Comisión Mixta constituida en conformidad a lo dispuesto por el artículo 71 de la Constitución Política de la República, tiene el honor de proponer la forma y modo de resolver las divergencias surgidas entre el Senado y la Cámara de Diputados durante la tramitación del proyecto de ley de la referencia, iniciado en moción de los Honorables Diputados señores Chahin, don Fuad; Chávez, don Marcelo; Cornejo, don Aldo; Espejo, don Sergio; Flores, don Iván; Lorenzini, don Pablo; Torres, don Víctor y Walker, don Matías.

---

La Cámara de Diputados, cámara de origen, en sesión de 22 de marzo de 2016 designó como miembros de la Comisión Mixta a los Honorables Diputados señora Maya Fernández Allende y señores Marcelo Chávez Velásquez, José Manuel Edwards Silva, Joaquín Lavín León y Joaquín Tuma Zedán.

El Senado, por su parte, en sesión celebrada el día 22 de marzo de 2016, designó como integrantes de la Comisión Mixta a los Honorables Senadores que conforman su Comisión de Economía.

Prevía citación del señor Presidente del Senado, la Comisión Mixta se constituyó el día 13 de abril de 2016, con la asistencia de sus miembros Honorables Senadores señora Lily Pérez San Martín y señores Iván Moreira Barros, Jorge Pizarro Soto, Eugenio Tuma Zedán y Honorables Diputados señora Maya Fernández Allende y señores Fuad Chahín Valenzuela, José Manuel Edwards Silva, Joaquín Lavín León y Joaquín Tuma Zedán. En dicha oportunidad, por unanimidad eligió como Presidente al Honorable Senador señor Eugenio Tuma.

A una o ambas sesiones concurrieron, además de sus integrantes, las siguientes personas:

Del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: el Ministro, señor Luis Felipe Céspedes; los asesores señores Diego Jara, Adrián Fuentes, Mauricio Garetto y Jorge Grunberg.

De la Cámara Chilena de Centros Comerciales: el Presidente, señor Manuel Melero, y el abogado, señor Christian Acuña.

De la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS): el Presidente, señor Hernán Calderón.

Otros asistentes, en calidad de oyentes:

De la Secretaría General de la Presidencia: la asesora señora Vanesa Astete y el asesor señor Luis Batallé.

Los asesores, señores Eduardo Faúndez, (Honorable Senadora señora Lily Pérez); Pablo Terrazas (Honorable Senador señor Iván Moreira); Jorge Frits (Senador señor Rabindranath Quinteros) y Eduardo Barros (Honorable Senador señor Eugenio Tuma).

La Jefa de Gabinete, señora Kareen Herrera (Honorable Senador señor Jorge Pizarro).

## Informe Comisión Mixta

Del Instituto Igualdad, el asesor, señor Francisco González.

De la Fundación Jaime Guzmán, el analista señor Diego Vicuña.

La Asesora de la Bancada DC (Cámara de Diputados), señora Ximena Gutiérrez.

El Presidente de APOCE A.G., señor Fernando Allendes y los asesores señores Felipe del Solar y Felipe Barrueto (APOCE/Extend).

---

**DESCRIPCIÓN DE LAS NORMAS EN CONTROVERSIA Y ACUERDOS DE LA COMISIÓN MIXTA**

En primer trámite constitucional, la Cámara de Diputados aprobó el siguiente proyecto de ley:

“Artículo único.- Incorpóranse, a continuación del artículo 15 de la ley N°19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B, 15 C y 15 D:

“Artículo 15 A.- En los establecimientos que, de acuerdo a la ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se seguirán los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos:

a) La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.

b) Una vez transcurrido este lapso y por las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación.

c) Una vez transcurridas las dos horas y media de estadía, o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta según la letra anterior, sólo se podrá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin que pueda el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa prefijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, sin que pueda obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales con servicio de urgencia, de acuerdo a lo establecido en el decreto con fuerza de ley N°1, de 2006, del Ministerio de Salud, no podrán realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento durante el tiempo que dure la atención de urgencia.

Artículo 15 C.- Los estacionamientos de los hospitales públicos, sean estos concesionados o no, en cuyas dependencias funcionen los Centros de Diagnóstico y Tratamiento o Centros de Referencia de Salud, no podrán cobrar a los pacientes.

Artículo 15 D.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, y no le estará permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial. No obstante lo anterior, los contratos en ejecución a esa fecha se regirán por la ley vigente al momento de su celebración, hasta el vencimiento de los plazos que estén pendientes.”.

## Informe Comisión Mixta

En segundo trámite constitucional, el Senado introdujo diversas modificaciones al proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, la mayoría de las cuales, en tercer trámite constitucional, fueron aprobadas por ésta, con excepción de aquella que sustituye el artículo 15 A incorporado por el artículo único del proyecto, y las que introducen nuevos artículos segundo y tercero transitorios.

---

A continuación se efectúa una relación de las diferencias suscitadas entre ambas Corporaciones durante la tramitación de la iniciativa, así como de los acuerdos adoptados por la Comisión Mixta a su respecto.

## Artículo 15 A

La Cámara de Diputados, en primer trámite constitucional, aprobó incorporar un artículo 15 A, a continuación del artículo 15 de la ley N°19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, del siguiente tenor:

“Artículo 15 A.- En los establecimientos que, de acuerdo a la ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, se seguirán los siguientes parámetros para el cobro por el uso de los estacionamientos:

a) La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita, y no podrá condicionarse de forma alguna el ejercicio de este derecho establecido en la presente ley.

b) Una vez transcurrido este lapso y por las siguientes dos horas de permanencia en estas dependencias, el usuario quedará liberado del pago, con la presentación de una boleta debidamente emitida por alguno de los proveedores de bienes o servicios presentes en dicha edificación.

c) Una vez transcurridas las dos horas y media de estadía, o la primera media hora de uso en caso de no presentación de una boleta según la letra anterior, sólo se podrá cobrar por minuto efectivo de permanencia, quedando prohibido el cargo por rangos o tramos de tiempo, sin que pueda el prestador del servicio redondear la tarifa al alza.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso, estará prohibido cobrar una tarifa prefijada. Será obligación del proveedor del servicio consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo transcurrido desde el comienzo del uso del servicio, sin que pueda obligar al usuario a abonar una suma mayor.

Cada móvil podrá disponer del beneficio de gratuidad sólo por una vez al día.”.

El Senado, en segundo trámite constitucional, sustituyó la norma por la siguiente:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general se registrarán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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

ii) 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 10 minutos cada uno.

b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamiento no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar



## Informe Comisión Mixta

sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidos en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.”.

La Cámara de Diputados, en tercer trámite constitucional, rechazó esta enmienda.

Artículos segundo y tercero transitorios

Estos artículos fueron introducidos por el Senado en el segundo trámite constitucional, y son del siguiente tenor:

“Artículo segundo.- Lo dispuesto en el presente ley no se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado y publicado el año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del mencionado Ministerio, publicado el año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por el decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el año 1997 y publicado el año 1998, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos.

Artículo tercero.- Lo dispuesto en el artículo 15 C de la ley N° 19.496 no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.”.

La Cámara de Diputados, en tercer trámite constitucional, rechazó ambos artículos transitorios.

---

A sugerencia del señor Presidente, la unanimidad de la Comisión acordó celebrar una sesión para escuchar el parecer del señor Ministro de Economía, Fomento y Turismo, así como también para recibir a representantes de la Cámara Chilena de Centros Comerciales, que solicitó ser recibida por la Comisión Mixta, e invitar al ex Director del SERNAC, señor Juan Antonio Peribonio, y, en el caso que él no pudiese asistir, a CONADECUS.

En sesión de 3 de mayo, la Comisión Mixta escuchó los planteamientos de las personas e instituciones antes señaladas.

Cámara Chilena de Centros Comerciales

En primer término, la Comisión recibió a representantes de la Cámara Chilena de Centros Comerciales.

Su Presidente, el señor Manuel Melero, señaló que el proyecto, iniciado en moción e ingresado a tramitación a la Cámara de Diputados con fecha 17 de noviembre de 2014, tenía por objeto regular el cobro del servicio de estacionamientos en clínicas, hospitales, centros comerciales, malls, strip centers, supermercados y otros similares, estableciendo que la primera media hora de servicio debía otorgarse en forma gratuita y también la hora y media siguiente, si se presentaba una boleta emitida por alguno de dichos establecimientos. Vencido los anteriores tiempos, se disponía que el cobro debía ser por minuto, prohibiéndose el cargo por rangos o tramos de

## Informe Comisión Mixta

tiempo, así como redondear la tarifa.

A un año y medio de su ingreso y luego de un extenso y razonado debate, tanto en la Cámara de Diputados como en el Senado, del cual fueron parte activa y transparente en su calidad de Asociación Gremial, la iniciativa ha sido perfeccionada, incluyéndose elementos como: /i/ la posibilidad de cobrar por minuto efectivo de uso o por tramos, estableciéndose límites máximos, en este último caso; /ii/ la regulación de la pérdida del comprobante de ingreso; /iii/ la responsabilidad del proveedor en caso de hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos y; /iv/ finalmente, la publicidad de los derechos y obligaciones de los usuarios de estacionamientos.

Como Asociación Gremial han manifestado su disposición a aceptar los anteriores perfeccionamientos, dado que van en directo beneficio de los usuarios de dichos estacionamientos, sean o no consumidores de nuestros establecimientos comerciales. Sin embargo, lo que no pueden aceptar y, que ha sido la mayor discrepancia entre ambas Cámaras, es el establecimiento de la gratuidad obligatoria del servicio. Más allá de las observaciones constitucionales que les merece la materia y que han sido reiteradas tanto por Senadores como Diputados de diversas visiones políticas, forzar la gratuidad del servicio de estacionamientos tendrá graves efectos económicos, no sólo para los Centros Comerciales, sino que también para todos sus consumidores.

Forzar la gratuidad, como lo hacía el proyecto aprobado originalmente por la Cámara de Diputados, afectaría el necesario equilibrio que debe existir entre proveedores que prestan un servicio y consumidores que pagan por el mismo. Nada incide en esta relación el hecho que los estacionamientos pudieren considerarse anexos a los centros comerciales, dado que esta circunstancia no justifica, bajo concepto alguno, la gratuidad que se pretendió establecer. Ir más allá de esto es equivalente a regalar algo que es de otro, con todos los graves efectos que esto genera, como ya se señaló, no sólo para los proveedores que legítimamente efectuaron una inversión, sino que también para los consumidores.

El hecho que un servicio no se pague no significa que éste no tenga un costo para quien es forzado a brindarlo gratuitamente. La gratuidad impuesta por ley, necesariamente deberá ser pagada por un tercero. Este tercero será en primer lugar el propio Centro Comercial, pero también serán los consumidores, sea que utilicen o no tales estacionamientos. En efecto, los Centros Comerciales se verán en la obligación de incluir en los arriendos de sus locatarios el costo de estacionamientos y quienes, por su parte, deberán traspasar tales costos a sus consumidores. Esto se traducirá, en definitiva, en un subsidio cruzado entre los consumidores de a pie o que utilizan el transporte público respecto de quienes utilicen los estacionamientos, los que pueden incluso no ser consumidores del mall.

Además de los costos directos mencionados, una política pública como ésta, genera diversos efectos indirectos, los que no han sido señalados por este gremio sino que, por diversas carteras, entre las que se encuentra el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dichos efectos dicen relación con una mayor contaminación y congestión vehicular, debido a este incentivo al uso del transporte particular, en desmedro del servicio de transporte público. No resulta coherente con los esfuerzos de la autoridad de desincentivar el uso del automóvil otorgar gratuidad en los estacionamientos de los Centros Comerciales.

Es por todo lo anterior que mantienen su firme rechazo a la gratuidad forzosa que fundamentó la presentación de esta iniciativa, pero que ha sido rechazada tanto por el Senado como por parte de la Cámara de Diputados y que hoy es objeto de discusión en esta Comisión Mixta.

---

## CONADECUS

Luego, la Comisión escuchó al Presidente de la Corporación Nacional de Usuarios y Consumidores, CONADECUS, señor Hernán Calderón.

## INTRODUCCIÓN

-Justicia con los consumidores.

La Cámara de Centros Comerciales no se opone a la primera media hora gratis, pero sí rechaza establecer gratuidad hasta las dos horas y media de permanencia presentando una boleta.

## Informe Comisión Mixta

Implementar un cobro después de los 30 minutos significa un verdadero impuesto al consumo. El interés de un consumidor al concurrir a estos establecimientos es consumir bienes o servicios y no emplear servicios de estacionamientos. En muchas ocasiones puede resultar un costo mayor el estacionamiento que lo que está adquiriendo, como es el caso en los servicios de salud, bancos o pagos de cuentas.

-Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

La Ordenanza General de Construcción y Urbanismo fija normas sobre la cantidad de estacionamientos mínimos para la construcción de establecimientos comerciales de acuerdo a su carga de ocupación.

Esta es una medida de mitigación por el impacto vial y las externalidades negativas que producen en las zonas donde están emplazados. En consecuencia, no puede el consumidor pagar el costo de estas mitigaciones obligatorias, las cuales fueron calculadas por los desarrolladores en sus costos, sin considerar retorno, los cuales han sido históricamente cargados a locatarios en los arriendos, quienes lo han traspasado a los consumidores.

-El cobro por tramo.

El cobro por tramo es un sistema abusivo, porque el consumidor siempre paga por servicios no prestados. En consecuencia, debe implementarse el cobro por minuto o tramo vencido en todos los estacionamientos, incluyendo los edificios de estacionamientos no asociados a centros comerciales u hospitales y otros.

En este contexto CONADECUS propone:

--Cuando el servicio se presta de manera complementaria o accesoria, se debería cobrar por tiempo vencido. Además, estarían exceptuados de pago los consumidores que demuestren consumo de bienes o servicios.

--Estacionamientos liberados de pago en servicio complementario o accesorio.

1.- CONADECUS propone que el consumidor que adquiera bienes o servicios y que acredite la relación de consumo tenga gratuidad hasta por un máximo de dos horas.

2.- Cumplido el tiempo exceptuado o cancelado por el consumidor, los administradores o propietarios, sean estos servicios de estacionamiento el giro principal, o complementarios o accesorios, deberán otorgar un tiempo adicional para desalojar el estacionamiento.

3.- Cualquier diferencia de tiempo más allá de las 2 horas propuestas más el tiempo adicional para desalojar el estacionamiento, deberá ser cancelada por plazo vencido por el consumidor.

4.- A partir de las dos horas se cobrará por tiempo efectivo de permanencia en el estacionamiento.

-En relación con los argumentos de la Cámara de Centros Comerciales.

La Cámara de Centros Comerciales ha argumentado que permitir gratuidad por un tiempo de 2 o más horas significara una saturación en los estacionamientos, ya que habría un uso abusivo en lugares cercanos a oficinas por parte de los trabajadores, quienes estacionan sin consumir en estos establecimientos.

Además, la Cámara de Centros Comerciales ha intentado confundir a la ciudadanía, considerando los estacionamientos de estos centros comerciales como si fueran iguales que, los considerados en la ordenanza como edificios de estacionamientos. Estos tienen como giro prestar servicios de estacionamientos, sin estar asociados a comercio o centros comerciales, y en consecuencia no tienen la obligación que impone la Ordenanza de Construcción y Urbanismo.

En opinión de CONADECUS:

A) No hay estudios que permitan saber exactamente cuánto es el uso de estacionamientos que ocupan trabajadores externos que laboran cerca a estos establecimientos.

B) Asimismo, si el argumento esgrimido para el cobro por la Cámara de Centros Comerciales es la saturación de los estacionamientos y la congestión vial que provocarían el uso de empleados de oficinas, zonas con alta densidad del comercio y concentración de oficinas alrededor, no se justificaría el cobro en días de fiesta, sábados y

## Informe Comisión Mixta

domingos.

C) La Cámara de Centros Comerciales rechaza el uso de la boleta como forma de no pago por el uso del estacionamiento, porque es inviable operacionalmente. Uno de los argumentos de este gremio es la complejidad de implementar este sistema. Sostienen que hay comercios que no emiten boletas electrónicas y que, como el sistema de cobro se valida sólo en máquinas, exigiría que todos los locales estén en línea con el dispositivo donde se valida el código de barras o el ticket.

D) Desde que se inició la expansión de grandes centros comerciales, incorporando tiendas, supermercados, centros de salud y otros servicios, con grandes superficies, aquéllos han declarado los estacionamientos como servicios accesorios. Esto ha permitido que soliciten año a año rebajas al impuesto territorial: acogerse a este beneficio ha permitido rebajar hasta en un 75% el pago de contribuciones a los centros comerciales.

E) Los Centros Comerciales argumentan que la gratuidad de estacionamientos perjudica a los consumidores, porque todos terminan pagando por ésta. Es verdad que los consumidores han pagado los estacionamientos, porque los locatarios lo pagan en los arriendos, quienes lo traspasan a sus consumidores. En consecuencia, no debe cobrarse por este servicio, ya que todos los costos que implican mantención, seguridad y sistema de control están incorporados en el costo final de los productos y servicios adquiridos por el consumidor.

-Estacionamientos en bienes nacionales de uso público.

Los municipios tienen atribuciones para licitar y entregar en concesión el uso de calles para estacionamientos. Esto les ha significado importantes ingresos. Sin embargo, esta modalidad se ha prestado para abusos en los cobros, tales como los establecidos por tramos de 15, 20 ó 30 minutos, además de otros por medios días o días enteros.

Sobre el particular, CONADECUS propone:

A) Regular este servicio como uno de precios máximos para todos los municipios del país.

B) Todos los municipios deben exigir a sus concesionarios el cobro por minuto.

C) El beneficio del municipio debiera ser del 60% de lo recaudado. El 40% debiera ser administrado en un fondo del Ministerio de Transportes para mejorar el transporte público, plazas y áreas verdes, considerando experiencias internacionales.

- La responsabilidad por hurto, daños o pérdida de accesorios del vehículo.

a) Cuando el servicio de estacionamientos es principal, será responsable el titular del servicio de estacionamiento.

b) Cuando el servicio de estacionamiento es complementario o accesorio, el titular, administrador o quien gestione el servicio de estacionamientos será responsable.

c) En ambos casos señalados anteriormente el titular, administrador o quien gestione el servicio de estacionamientos es responsable, y debe proceder a la restitución de pérdidas, hurtos o daños del vehículo debidamente acreditados. En caso de bienes de valor en el interior de los vehículos no considerados accesorios o partes del vehículo, el consumidor debe proceder a informar sobre éstos al responsable del estacionamiento y dejarlos en custodia mientras dura su estadía.

-Procedimiento para reconocimiento de hurto, daños o pérdidas.

Para efectos de solicitar la restitución del vehículo, daños o pérdidas, el consumidor debe cumplir en forma previa y obligatoria lo siguiente:

a) El titular, administrador o quien gestione el servicio del estacionamiento deberá tener a disposición del consumidor un formulario para llenar con todos los datos del vehículo, información personal del afectado, y espacio para detallar los daños, pérdidas y otros.

b) El propietario o conductor del vehículo debe informar de inmediato al titular o responsable del establecimiento de las pérdidas, daños o hurto.

## Informe Comisión Mixta

- c) El propietario o el conductor del vehículo debe acreditar la relación de consumo o la contratación del servicio de estacionamiento en la fecha y hora de los hechos denunciados.
- d) El propietario o el conductor del vehículo debe presentar la denuncia a carabineros antes de 24 horas. El titular o responsable del establecimiento debe constatar los hechos al recibir el formulario de reconocimiento disponible para los consumidores.
- e) Los titulares o responsables de estacionamientos estarán obligados a prestar facilidades para las diligencias, pruebas, pericias o cualquier trámite policial o judicial necesario para determinar la pérdida, hurto o daño.
- d) Los proveedores de servicios de estacionamientos deberán implementar servicios para guardar especies y valores de los usuarios (locker).

## Consideraciones finales.

Por todo lo descrito anteriormente, CONADECUS considera que este proyecto acoge una demanda de los consumidores al momento de hacer sus compras de bienes o servicios, que es pagar el precio justo por un servicio en el comercio. No comparte las modificaciones incorporadas por el Senado.

CONADECUS apoya lo propuesto por los Diputados en el proyecto para implementar un sistema liberado de pago por compras de bienes o servicios hasta dos horas o también por tramos según monto de lo adquirido por el consumidor, siempre considerando un tiempo liberado de pago de 30 minutos a todo evento y dos horas máximo adicionales, y si es necesario establecer tramos según volumen de compras.

---

Finalmente, la Comisión escuchó al Ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes.

Expuso sobre los alcances del Ministerio de Economía al proyecto de ley de estacionamientos.

## I. Antecedentes Generales

Es importante valorar que esta iniciativa permite avanzar en un mejor resguardo de los derechos de los consumidores. No obstante, debe ser objeto de un profundo debate y perfeccionamiento, que permita, por una parte, resguardar adecuadamente sus derechos, pero que, por otra, no afecte el normal desarrollo de una actividad económica o servicio en particular, como es el caso de los estacionamientos.

El proyecto debe regular un aspecto específico y determinado del servicio de estacionamientos, pero no desde una perspectiva genérica, sin realizar distinciones entre actividades que pueden estar sujetas a una concesión (pública, privada o municipal) o a contratos entre privados, así como tampoco se debe extender esta regulación, bajo el prisma de favorecer o resguardar el derecho de los consumidores, a situaciones o actuaciones que no forman parte de las ideas matrices del proyecto.

## II. Con respecto al proyecto original de la Cámara de Diputados:

Cabe considerar que el trabajo desarrollado en el Senado permitió salvar los inconvenientes, técnicos y jurídicos, que contenía la moción aprobada en la Cámara, los cuales afectaban no sólo la viabilidad técnica de su implementación, sino que derechamente eran de dudosa constitucionalidad.

Entre las disposiciones señaladas se encuentran las siguientes:

1. El proyecto de ley no hacía distinción entre los servicios de estacionamientos de un centro comercial y aquellos que tienen como único giro este tipo de servicios, al utilizar la expresión “y otros similares”.
2. Los términos y extensión de la gratuidad del servicio adolecían de serios problemas de constitucionalidad, por cuanto se afectaban garantías como el derecho de propiedad, no discriminación arbitraria y el derecho a realizar actividades económicas.
3. Afectaba directamente la política de concesiones vigente. El proyecto pretendía regular la actividad o el servicio de estacionamientos en situaciones que pueden estar sujetas a una concesión (pública, privada o municipal),

## Informe Comisión Mixta

constituyendo una variación relevante en las condiciones pactadas, por ejemplo en las bases de concesión. También implicaba una expropiación encubierta de las rentas que fueron previa y libremente acordadas, y que motivaron la construcción o administración de los estacionamientos, por ejemplo en los contratos en aeropuertos u otros servicios concesionados, los cuales ya contienen en sus fórmulas de financiamiento y ecuaciones financieras pactadas el cobro de estos servicios.

4. Afectaba la libertad contractual que motivó, en muchos casos, la construcción e implementación del servicio de estacionamientos: en este sentido la moción contenía vicios de constitucionalidad, porque alteraba directamente las condiciones pactadas legítimamente entre los distintos contratantes, como rentas proyectadas, condiciones de servicio etc.

5. La mención al DFL N° 1 de Salud es incorrecta, por cuanto este cuerpo legal no regula la prestación del servicio de estacionamiento y las distintas situaciones que pueden ocurrir en dichos establecimientos.

Adicionalmente, si bien la intención de la moción podría ser atendible al aplicarse a los servicios de salud privado, se debía determinar de mejor forma el procedimiento y alcance de la norma. Por ejemplo, debía aclararse la calidad de "paciente" y si la norma también se iba a aplicar a hospitales, consultorio y centros de atención primaria de salud, teniendo en cuenta que la regulación era genérica.

### III. Modificaciones efectuadas en el Senado:

Es destacable que en el proyecto de ley aprobado en el Senado, fue abordado un conjunto de materias que permiten resguardar de mejor forma los derechos de los consumidores frente al servicio de estacionamiento que se presta en distintos establecimientos. Así podemos destacar las siguientes:

1. Cobro fraccionado por tiempo efectivamente utilizado: este es uno de los puntos más sentidos por los consumidores, en cuanto a que se cobre y se pague por el tiempo efectivo de uso de un determinado servicio.
2. Cobro por tramos vencidos, estableciéndose un tramo inicial mínimo de 30 minutos.
3. El proyecto habilita a los proveedores de servicios de estacionamientos para establecer períodos exentos de cobro, conforme a sus políticas comerciales.
4. Regulación por pérdida de voucher: este es otro punto relevante de la iniciativa, por cuanto permite abordar una de las situaciones consideradas más injustas por los consumidores.
5. No cobro de estacionamientos en servicios de urgencia de establecimientos asistenciales: el proyecto plantea una solución de justicia respecto de aquellas personas que requieren utilizar un estacionamiento en servicios de salud, con motivo de la utilización del servicio de urgencia.
6. Se incorporaron reglas más claras respecto de la responsabilidad civil que recae sobre el proveedor del servicio en caso de robo o hurto de vehículos, así como también respecto del daño que sufre el consumidor con ocasión del robo o hurto de especies dentro de ellos.
7. Se incorporó una norma que obliga a los proveedores de estos servicios a publicar las tarifas y toda la información respecto de los derechos que la ley ha establecido.
8. Finalmente, el proyecto aprobado por el Senado considera normas transitorias que permiten una aplicación paulatina de la ley de modo tal de evitar no sólo eventuales conflictos, sino que además permitir las adecuaciones técnicas y de sistemas para su correcta aplicación.

---

Terminadas las exposiciones, el Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Tuma, ofreció el uso de la palabra.

La Honorable Diputada señora Maya Fernández manifestó su preocupación por la efectiva aplicación paulatina de la ley, regulada en los artículos segundo y tercero transitorios. Debe evitarse que se burle por algún mecanismo, como, por ejemplo, con una mala interpretación de las cláusulas de renovación de los contratos. Además muchos

## Informe Comisión Mixta

de tales contratos son de larga duración. Consultó al señor Ministro de Economía sobre el particular.

Hizo presente que no hay claridad en la norma contenida en el artículo tercero transitorio aprobado por el Senado y rechazado por la Cámara, según el cual, lo dispuesto en el artículo 15 C no se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes.

Al respecto, pidió precisar el significado de la expresión "otra modalidad de cobro", y consultó sobre qué sucede con la renovación automática de los contratos en los municipios, porque podrían existir contratos que se renuevan automáticamente y, eventualmente, nunca entrar en vigencia.

Luego señaló que el espíritu de la ley está bien, pero concentra todo en los malls y, en su parecer, deja fuera a los estacionamientos en la vía pública y de los municipios.

Hizo presente su preocupación por los locales de barrios, los cuales también se ven afectados por este servicio de estacionamiento. Podría llegar a ocurrir que la ley imponga que los estacionamientos en los malls sean gratuitos, o que se rebaje lo que cobran, pero los consumidores de barrio no tendrán los mismos beneficios respecto de los estacionamientos en la vía pública y, quizás, no van a querer acudir a estos centros de comercio tradicional, los locales de barrio, de pequeños comerciantes. Estima que podrían verse perjudicados con el proyecto.

Hizo presente que debió haberse escuchado al Consorcio Asesor de Desarrollo Urbano. Muchos ciclistas se oponen a este proyecto y, a la vez, a muchos peatones les inquieta que el traspaso del costo no sea solamente para los automovilistas, sino que también los afecte a ellos. No se sabe cuánto de aquello es realidad, pero es un tema que plantearon tanto ciclistas como peatones. Desde el punto de vista del desarrollo urbano, la Asociación de Ciclistas tiene reparos con este proyecto de ley.

Luego, el Honorable Senador señor Iván Moreira indicó que no estuvo en la votación de este proyecto en la Comisión, porque no era integrante en ese tiempo.

Sin embargo, señaló que el proyecto obedece a una buena idea, independiente de las modificaciones que el proyecto haya sufrido en el Senado, que se hicieron de buena fe en el contexto de resguardar los intereses de los consumidores. En el debate que habrá en la Comisión se verá la manera de hacer algún tipo de modificación y llegar a un acuerdo.

Destacó dos puntos que, aunque no son esenciales, es necesario tomarlos en cuenta, a saber:

La necesidad de dejar claro el tema de la renovación automática de los contratos con las municipalidades. Señaló que consultó si existe algún tipo de contrato con otras empresas que también tengan renovación automática, y le informaron que son muy pocas las empresas que ofrecen este tipo de servicio, dejando fuera las municipalidades, que tengan el sistema de contrato automático.

Este proyecto deja cerrada las puertas a nuevas tecnologías. En varios países, sobre todo en Europa, existe la modalidad del prepago. Puso el ejemplo de España, donde hay aplicaciones en los teléfonos que permiten a las personas que se estacionan en un determinado lugar ingresar el número de su patente, e indicar y pagar por el tiempo que estará estacionado. Hizo un llamado a dejar las puertas abiertas para incorporar nuevas tecnologías.

Por su parte, el Honorable Diputado señor Chávez lo primero que señaló fue que se está en presencia de una industria abusiva y así lo dejó en evidencian el Presidente de la Cámara de Centros Comerciales. Es bueno recordarlo, porque a veces se pierde la perspectiva de la discusión en la que se está.

Efectivamente, lo que se ha avanzado en la materia en discusión ha sido mérito del Parlamento, y no de los Centros Comerciales.

Indicó que es necesario tener presente, para el contexto de la discusión, hechos como las multas por pérdida de los tickets; cobros por los minutos que no se han utilizado; que los centros comerciales no se hacen responsables de los robos y hurtos al interior de los vehículos, según se lee en las cartas a los diarios.

Le llama la atención que los centros comerciales expresen su rechazo tan tajante a una gratuidad condicionada,

## Informe Comisión Mixta

que fue la propuesta, en circunstancias que en el año 2012, el entonces Ministro de Economía, señor Pablo Longueira, y el Director del Servicio Nacional del Consumidor, señor Juan Antonio Peribonio, se allanaron a un acuerdo de gratuidad. Luego, se pregunta por qué en 2012 sí se llegó a un acuerdo sobre la gratuidad y, hoy en día, en el año 2016, no tienen, al menos públicamente, ninguna voluntad de establecer una gratuidad condicionada. ¿Cuál es la diferencia entre el año 2012 y el año 2016? Más aún, agregó, cuando el año 2012 ni siquiera cumplieron tal acuerdo.

Como segundo punto mencionó los costos involucrados, en el sentido que, como ya se indicó, alguien tendrá que pagarlos. Con esto se reconoce, de alguna manera, que los consumidores lo han estado haciendo. Luego, ¿qué significa cobrar? Desde su perspectiva, es cobrar dos veces, porque cómo sabemos efectivamente a quién se le cargará ese costo. Si hoy se reconoce que ese costo se ha cargado, sea por la vía de los arrendatarios de los locales comerciales o por la vía directa, y si el usuario del servicio de estacionamiento tendrá que pagar además, entonces, habrá un doble pago.

En esa misma línea argumental, considera muy legítimo preguntar dónde están los números que acreditan que con este proyecto de ley, que permitirá el cobro por el uso de los estacionamientos de los centros comerciales, será rebajado el canon de arrendamiento de los locales de los mismos.

Indicó que ha recibido correos de titulares de locales que funcionan dentro de centros comerciales, que suscribieron un contrato en una condición de gratuidad de los servicios de estacionamiento. Sin embargo, sucede que, posteriormente, el servicio de estacionamiento lo cobran, y aquellos locales han visto afectada su clientela. Dio como ejemplo un gimnasio, el cual suscribió un contrato con condiciones de gratuidad de los servicios de estacionamiento, y posteriormente el centro comercial comenzó a cobrar, lo que significó una merma de las personas que asistían al gimnasio. ¿Quién se hace cargo de eso?

Explicó que, cuando propusieron el proyecto originalmente, no quisieron mencionar expresamente la responsabilidad civil de los servicios de estacionamiento, porque era un tema resuelto por la vía jurisprudencial. Sí ahora el proyecto lo consagra expresamente, enhorabuena, porque aporta. Hizo presente que a muchas personas afectadas los centros comerciales no les respondieron y que está lleno de carteles en los servicios de estacionamientos que señalan: “esta empresa no responde por los daños”.

Le gustaría que los Centros Comerciales se pronunciaran al respecto, porque éstos están preocupados por la viabilidad urbana, por las normas ambientales, y le parece bien que así sea. Pero esa preocupación no se expresa solamente en palabras, sino también en los hechos, y éstos, al día de hoy, demuestran otra cosa.

El Presidente de los Centros Comerciales, señor Manuel Melero, señaló que el cobro se impone para no afectar y generar congestión.

Continuó su intervención el Honorable Diputado señor Chávez, poniendo como ejemplo el mall Plaza el Trébol de Concepción, que no tiene ninguna oficina cerca. Al respecto indicó que durante más de quince años nunca cobró por estacionamiento, y hoy lo está haciendo. Entonces, qué impacto, desde el punto de vista de la congestión urbana, se genera por la vía de cobrar el estacionamiento. La respuesta es ninguno. Solicita una respuesta de los centros comerciales, porque los hechos son distintos a las palabras.

Para finalizar, expuso que la propuesta de la Cámara de Diputados es equilibrada, en el sentido de evitar todo tipo de abuso. No establece una gratuidad indiscriminada, sino más bien, una que está condicionada efectivamente para impedir otro abuso, el de la persona que deja todo el día su vehículo en un estacionamiento de centro comercial u otra actividad análoga. Eso es abusivo y condenable. Por eso se planteó consagrar la primera media hora de estacionamiento gratis y después hasta un lapso de dos horas, con la presentación de una boleta que compruebe que adquirió un bien o contrató un servicio.

En relación al artículo 3° transitorio, indicó que la duda sobre si será una norma eficiente surge a propósito de la redacción de la parte final: “y sólo por el tiempo que dichos contratos estén vigentes”. La inquietud radica en que al operar una cláusula de renovación automática podría entenderse que el contrato está vigente. Estima que debería quedar explícitamente señalado que no califica ninguna cláusula de renovación automática del mismo contrato, porque de lo contrario, haría inaplicable esta disposición, en la práctica.

Ante la consulta formulada por el señor Diputado Marcelo Chávez, sobre el tema de la gratuidad, el Presidente de



## Informe Comisión Mixta

los Centros Comerciales señor Manuel Melero, indicó que como gremio jamás la han propiciado. Al contrario, se han negado a ella de manera pública y reiterada, por las razones que explicó en la exposición.

Con relación al acuerdo del año 2012, señaló que fue distinto, puesto que fue voluntario, y no fue de gratuidad, sino de cobro de tiempo vencido a los 30 minutos. Es decir, si la persona está veintinueve minutos estacionada, no le cobró; si está treinta minutos, le cobro los treinta; y si está treinta y un minutos, le cobro los treinta y un minutos. Eso es lo que llama cobro de tiempo vencido. Si fuera gratis, añadió, cobrarían un minuto desde el minuto treinta y uno. En resumen, el acuerdo del año 2012 estableció treinta minutos del tiempo vencido, y eso es lo que tienen hoy en práctica la mayoría de los malls. Como fue voluntario, reconoce que no lo cumplieron todos, pero sí la mayoría.

Añadió que siguen oponiéndose a la gratuidad, porque siempre lo han hecho.

En relación con cobrar dos veces, en el sentido que si ya se cobra, y si bajarán los cánones o no, señaló que existe una competencia tremenda entre los actores del mercado por atraer a los clientes y a los locatarios. El tema de los cobros y las políticas de cobro de cada establecimiento están regidas por ese mercado competitivo, tremendamente activo y cada vez más masificado de consumidores, locatarios y de establecimientos que han proliferado enormemente.

Agregó que a ningún centro comercial le interesa abusar para que los consumidores no asistan. Existen casos de centros comerciales que subieron las tarifas por estacionar y se quedaron sin clientes, como el ejemplo que dio el Diputado que afectó a un gimnasio. Al respecto se pregunta si eso efectivamente puede convenirle al centro comercial, dado que percibe sus ingresos sobre la base de la afluencia de público. Ningún Centro Comercial tiene prácticas predatorias en ese sentido.

Nadie cobrará dos veces, porque el mercado no lo resistiría, y la competencia tampoco.

Por lo tanto, y respondiendo a la pregunta del Diputado señor Chávez, el hecho de que se cobre o no, no debería incidir en ese tipo de políticas.

Finalmente, en relación con el tema de la congestión, en el debate en el Senado, especialistas señalaron que la gratuidad lo único que hace es aumentar el flujo de automóviles, provocando congestión y contaminación. Es parte de las políticas públicas y parte del análisis que se hizo.

Mencionó que no conoce el caso del mall El Trébol de Concepción y, en consecuencia, tampoco cuáles fueron las razones que tuvo para comenzar a cobrar.

La Cámara nunca ha pensado que cobrar ha estado prohibido y, por lo tanto, no están cometiendo ninguna ilegalidad por el hecho de cobrar. Cada actor del mercado es dueño o no de hacerlo, hay diferentes tarifas, distintas modalidades; unos que cobran desde los primeros treinta minutos, otros no lo hacen así.

Por tanto, el proyecto de ley permite cobrar desde el primer minuto o seguir aplicando la modalidad actual de los treinta primeros minutos vencidos. Piensa que la gran mayoría de los malls que están en esa política actualmente seguirán en aquello. No cree que comenzarán a cobrar desde el primer minuto, porque el mall de la competencia cobrará desde el minuto treinta, y se quedarán sin clientes, porque compiten entre ellos. El proyecto de ley permite las dos modalidades de cobro: por minuto o por tiempo vencido.

Por su parte, la Honorable Senadora señora Lily Pérez agradeció la presencia del Ministro de Economía, porque puso las cosas en su justa dimensión con respecto lo que ha sido el trabajo legislativo del Senado en este proyecto de ley.

A ella y a otros señores Senadores, les parecieron muy injustas algunas apreciaciones públicas que hicieron algunos Diputados con respecto a la tramitación de este proyecto en el Senado. Destacó haber logrado el cobro fraccionado; el cobro por tramo vencido; regular el extravío del ticket; la gratuidad del servicio de estacionamientos en los servicios de urgencia, tanto de salud pública como privada; la responsabilidad civil ante robo y hurto, como bien decía el señor Ministro, respecto del usuario afectado y no solamente del propietario del vehículo, materia en la cual hubo una larga discusión.

El espíritu de este proyecto es una reacción a la conducta del sector privado en el cobro abusivo de

## Informe Comisión Mixta

estacionamientos. Pero hay un sector que no se ha tocado, que es el público. La Diputada Fernández de alguna forma lo planteó, y ella también lo quiere levantar con mucha vehemencia, porque también en el sector público existen abusos, sobre todo en épocas estivales. Así, los municipios costeros son objeto de reclamos diarios por parte de los usuarios, a quienes les cobran una tarifa muy alta por estacionar. Es impresionante la cantidad de recursos que obtienen los municipios por este concepto. El proyecto también debe abordar estos problemas.

En esta misma línea resaltó como positivo que el Ministro haya señalado que también corresponde impedir todo tipo de abusos, tanto los del sector privado como los del sector público.

En lo personal, no comparte la idea de las dos horas liberadas que venía en el proyecto inicial de la Cámara de Diputados, ya que le parece un abuso para los que tienen estacionamientos, y porque además no contribuye a desincentivar el uso del automóvil, como lo dijeron todos los especialistas de todos los sectores políticos. Esto último incluso está en el programa del actual Gobierno.

Sí le parece muy buena la idea de la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios, CONADECUS, que estuvo presente durante todo el debate que tuvo el Senado, de considerar media hora de gratuidad, o eventualmente cuarenta y cinco minutos. Es algo para estudiar con atención, porque es justamente el tiempo que una persona usa en hacer un trámite, en cambiar un producto que se lo dieron equivocado, etcétera. Es partidaria que este punto sea revisado por la Comisión Mixta.

En suma, el proyecto constituye un buen avance, pero es necesario abordar un período inicial de gratuidad en el uso de los estacionamientos.

---

En sesión de 17 de mayo, el Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Eugenio Tuma, propuso debatir y votar en torno a una propuesta de redacción que hizo llegar el representante del Ejecutivo, señor Adrián Fuentes, Asesor Legislativo del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, la que está basada en el proyecto aprobado por el Senado en segundo trámite constitucional. La Comisión Mixta acogió unánimemente el procedimiento sugerido.

## Artículo 15 A

## Encabezamiento.

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago que utilicen, se regirán por las siguientes reglas:”

En discusión, la Comisión acogió una sugerencia formulada por la Secretaría en orden a sustituir las expresiones “que utilicen” por la palabra “utilizado”.

-Puesto en votación el encabezamiento, con la modificación señalada, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión Mixta, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputadas señora Fernández y señores Chávez, Edwards, Lavín y Tuma. (8x0).

---

Ante una consulta del Honorable Diputado señor Chávez, el Presidente la Comisión Mixta precisó que la propuesta del Ejecutivo es sólo una sugerencia de redacción, formulada sobre la base del texto aprobado por el Senado, y que cualquier Parlamentario puede formular otra.

## Letra a)

“a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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

## Informe Comisión Mixta

tiempo.

ii) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno.”.

---

En discusión, el señor Presidente de la Comisión Mixta hizo notar que la letra a) contiene dos modalidades, a saber, el cobro por minuto efectivo del servicio y el cobro por tramo de tiempo vencido.

Sobre este aspecto ofreció el uso de la palabra a los integrantes de la Comisión.

El Honorable Diputado señor Chávez indicó que este es uno de los aspectos más polémicos de este proyecto de ley. La Cámara tuvo una posición diferente a la del Senado, en términos que respaldó la propuesta original. Formuló una invitación a crear un acuerdo sobre esta parte de la iniciativa, en la cual existen posiciones diferentes, más allá del texto puntual puesto en discusión.

Puso de relieve el acuerdo al cual llegó el SERNAC el año 2012, con el Director de ese entonces, señor Peribonio, con los Centros Comerciales, que consideraba media hora inicial de gratuidad, así como también la manifestación hecha actualmente por los Centros Comerciales de mostrar una posición favorable en el mismo sentido.

La Honorable Senadora señora Pérez recordó que en la sesión anterior planteó que el espíritu de la Comisión de Economía del Senado es distinto a lo que plantearon algunos Diputados, incluso públicamente, en el sentido que el Senado había obedecido a intereses distintos a la defensa de los derechos de los consumidores en materia de cobro por uso de estacionamientos.

Pidió dejar expresa constancia que los Senadores han intentado conciliar la existencia del rubro estacionamiento, en el que hay una inversión privada, y respecto de la cual considera expropiatorio que la ley le imponga otorgar gratis el uso del lugar por dos horas u otro lapso; con el espíritu de la ley, en sus aspectos positivos. Así fue como se avanzó en la Comisión del Senado para liberar del pago al uso de estacionamiento por urgencia o emergencias en los centros de atención de salud, públicos o privados; establecer la responsabilidad civil del proveedor del servicio de estacionamiento ante robos que ocurran al interior de sus recintos; el pago del tiempo en que efectivamente el usuario utilizó el estacionamiento, evitando el abuso que existe actualmente.

Sobre la base de lo anteriormente expuesto, le manifestó a los señores Diputados presentes que el Senado ha valorado el trabajo que ellos han realizado sobre el particular. Reiteró que lo hecho por el Senado fue conciliar el derecho de propiedad de quienes han hecho una inversión con los derechos de los consumidores y los aspectos positivos de la iniciativa.

En aras de buscar un acuerdo sustantivo y más robusto, propone, a título personal, estudiar la conveniencia de conciliar la posibilidad de la media hora gratuita, o libre de cobro, con el hecho de cobrar por tiempo vencido. En su parecer, tal fórmula permitiría lograr un equilibrio entre lo que plantea del proyecto de la Cámara y lo que aprobó el Senado.

El Honorable Senador señor Moreira se manifestó de acuerdo con lo planteado por la Honorable Senadora señora Pérez.

Por su parte, el Honorable Senador señor Quinteros también se mostró partidario de otorgar media hora liberada, sin perjuicio de las demás normas que completen esta nueva regulación.

Luego, la Honorable Diputada señora Fernández consultó si la propuesta de la media hora liberada incluye o no a los estacionamientos municipales. Pido precisión al respecto, porque si el proyecto incluye sólo a los estacionamientos de centros comerciales y no a los municipales, habría una discriminación respecto de los locales de barrio. Compartió con la Comisión Mixta su preocupación por el pequeño comercio de barrio. Estima que es necesario incentivar este tipo de locales.

En suma, indicó que su preocupación es la discriminación en que incurriría el proyecto si en definitiva sólo otorga media hora liberada para los estacionamientos de los centros comerciales y deja afuera a los estacionamientos en la vía pública.

## Informe Comisión Mixta

Así, a modo de ejemplo, quienes concurren en automóvil a comprar a un barrio como Patronato en Santiago, tendrán que pagar por el estacionamiento desde el primer minuto.

Su proposición es que el proyecto contemple otorgar un período inicial de media hora gratis, pero que incluya a todo tipo de estacionamiento por el cual se cobre. Solicitó dejar en claro que su posición no es contraria a la gratuidad de un determinado momento inicial del estacionar, sino que apunta a no discriminar en contra de los pequeños locales de barrio, a los que les cuesta mucho salir adelante.

En otro orden de ideas, también planteó que actualmente existen municipios que están cobrándole a vecinos, cuyas casas no tienen estacionamiento por ser muy antiguas, por estacionarse al frente de sus propias viviendas.

Finalizó señalando que no debe discriminarse respecto a estas materias.

El Honorable Senador señor Quinteros señaló que no debe olvidarse que las autorizaciones que conceden los municipios respecto de los estacionamientos recaen sobre bienes nacionales de uso público. También recordó que existen ordenanzas municipales que regulan esta materia y que los municipios se rigen por una ley orgánica constitucional. Así, no corresponde mezclar ambos mundos.

Luego, el Honorable Diputado señor Tuma manifestó que concuerda con lo planteado por la Honorable Diputada señora Fernández y recordó que, durante la tramitación del proyecto en la Cámara de Diputados, un representante de los comerciantes de Patronato hizo presente que perjudicaba a su gremio el hecho de que exista gratuidad en los estacionamientos de los centros comerciales, porque hay discriminación, y los consumidores que concurren en automóvil preferirán ir a los centros comerciales por esa diferencia.

El Honorable Senador señor Tuma hizo presente que cuando se debatió este tema en el Senado, se abordó el mismo punto, y hubo una fórmula para resolverlo, según la cual en los establecimientos que no tienen como objetivo principal la prestación de servicios de estacionamientos, y por las razones múltiples que se expusieron en su oportunidad, se fijó que en los primeros 29 minutos, o en la primera media hora, no se paga.

La razón por la cual se optó por otra solución, y no se acogió lo aprobado en la Cámara, fue por la circunstancia que no sólo los automovilistas concurren a un centro comercial, si no que gran parte del público son peatones. Alguien pagará esa gratuidad. La posición del Senado al respecto es que tal gratuidad no sea pagada por los más vulnerables de la población y los que van a los centros comerciales a pie. Ellos no tienen por qué pagarle la gratuidad a los que concurren en automóvil, porque sabemos que tal gratuidad igualmente se traduce a precio, nada es gratis.

Por lo anteriormente expuesto, hizo un llamado a mantener el criterio que fijó el Senado en el proyecto que aprobó con ocasión del segundo trámite constitucional, que, en una de las modalidades de cobro, considera una primera media hora inicial que le permitirá al usuario realizar algún trámite rápido, sin tener que pagar si por el uso del estacionamiento no alcanzó a vencer ese tramo.

Recalcó que al establecer gratuidad a todo evento, en todo momento y en todas partes, alguien igualmente pagará, y no le parece justo que lo paguen las persona de a pie.

Luego, el Honorable Senador señor Moreira señaló estar de acuerdo con lo planteado por el Senador señor Tuma, por lo que rectifica su posición. Añadió que lo aprobado por el Senado es lo más abordable, entendiendo el objetivo del proyecto original. Connotó que no corresponde enredar esta materia, ya que hubo aspectos de constitucionalidad que se tuvieron presente. Hizo un llamado a sacar adelante el proyecto. En suma, expresó que se queda con el planteamiento del Senado.

Por su parte el Honorable Diputado señor Edwards le consultó a la Honorable Senadora señora Pérez si su propuesta de gratuidad inicial está dada sólo respecto de los establecimientos que no tienen como giro único el servicio de estacionamiento.

El señor Adrián Fuentes indicó que, en el marco del debate que hubo en la Comisión de Economía del Senado, fueron recibidos distintos profesionales, entre ellos, profesores de derecho constitucional, quienes señalaron que, independientemente de cuánto tiempo de gratuidad se entregue, existía inconstitucionalidad respecto de la gratuidad a todo evento.

## Informe Comisión Mixta

Asimismo, un elemento que tuvo en consideración la referida Comisión fue no generar condiciones discriminatorias entre uno u otro servicio.

Por lo tanto, el proyecto que aprobó la Comisión de Economía del Senado, y luego el Senado, establece reglas generales para el servicio de estacionamientos. No hace distinción alguna en cuanto a si éste se presta en un centro comercial o en otro lugar, y hace la prevención, en el artículo 15 C, respecto de qué reglas serán aplicables a los estacionamientos en la vía pública. En la misma línea, formula una modificación a la ley de tránsito, norma que da lugar al artículo tercero transitorio, con la idea que tales servicios se puedan adaptar a la nueva ley.

En suma, tales fueron los dos principios sobre los cuales se trabajó en la Comisión de Economía del Senado, a saber: 1.- inconstitucionalidad ante la generación de una regulación expropiatoria; y 2.- no generar una discriminación arbitraria entre servicios similares.

El Honorable Diputado señor Chávez lamentó las palabras del asesor del Ministro, porque se alejan del proyecto original, que dice literalmente lo siguiente:

“Artículo 15 A.- En los establecimientos que, de acuerdo a la ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos...”.

Es decir, el proyecto estaba referido a estacionamientos que son accesorios, que no son actividad principal.

Respecto a la acusación que el proyecto es discriminatorio, señaló contar con un informe jurídico del Gobierno que establece la constitucionalidad del proyecto. Manifestó su disconformidad respecto a que el Gobierno venga a plantear esta materia en los términos que expuso el asesor señor Fuentes.

En relación con el punto levantado por la Honorable Diputada señora Fernández, precisó que el proyecto busca regular establecimientos que no tienen como actividad principal estacionar vehículos, es decir, a aquellos en que el estacionamiento es un servicio accesorio, porque el recinto debe responder a una determinada regulación y los estacionamientos son una exigencia de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Agregó que el proyecto no toca a los estacionamientos que tienen giro único.

Indicó que es muy importante tener presente ambas consideraciones para entender la lógica del proyecto original.

No obstante lo anterior, reconoció que el proyecto sí alcanza a los estacionamientos de giro único y a otros, en relación con las normas abusivas, como el cobro del tiempo por fracciones no vencidas. Por eso el cobro del tiempo efectivamente utilizado, en lo cual hay acuerdo entre el Senado y la Cámara, se extrapola también hacia los estacionamientos de la vía pública. Sólo en cuanto a este aspecto, ya que, así como lo señaló el Honorable Diputado señor Tuma, una mayor regulación requeriría un proyecto de ley diferente.

Sobre el último aspecto abordado por el Honorable Diputado señor Chávez, el Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Tuma, precisó que tanto el proyecto aprobado por la Cámara como el despachado por el Senado, regulan ambos sectores: a los que son de prestación de servicio exclusivo o principal y a los accesorios.

Dio lectura al artículo 15 D del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados en primer trámite constitucional:

“Artículo 15 D.- Para el cobro del servicio de estacionamiento en parquímetros establecidos en la vía pública, el proveedor o concesionario del servicio deberá cobrar por minuto efectivo de permanencia, y no le estará permitido exigir al usuario el pago por rangos o tramos de tiempo.”.

Es decir, el proyecto de la Cámara también regula el cobro del servicio de estacionamiento ubicado en la vía pública.

El proyecto del Senado acotó el alcance de esa norma en el artículo 15 C a determinadas reglas, específicamente a las contenidas en las letras a), b) y c) del artículo 15 A, en razón de la naturaleza del servicio.

Con la finalidad de avanzar en el cometido de la Comisión Mixta, el señor Presidente propuso volver al punto de partida, cual es que los consumidores estaban reclamando porque se les redondeaba al alza el cobro por un servicio no prestado; porque le cobraban por el ticket de ingreso que habían perdido; porque los dueños de los

## Informe Comisión Mixta

estacionamientos no se hacían responsables por las pérdidas o robos.

Agregó que cada uno de esos puntos están resueltos en el proyecto del Senado, por lo que propone a la Comisión ir analizando las diferencias una por una y votarlas.

El Honorable Diputados señor Edwards señaló que el encabezamiento del artículo, aprobado por la Comisión Mixta, ya no está referido únicamente a los establecimientos que, según la ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, estén obligados a contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial respectivo, y que presten un servicio accesorio al giro principal de dicha edificación, tales como centros comerciales, supermercados, aeropuertos y otros similares, tal como lo establecía el proyecto de la Cámara, sino que está referido a todos los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago que utilicen, en la línea del proyecto aprobado por el Senado.

En consideración a lo anterior, señaló que al haber sacado la especificidad e incluir a los estacionamientos de giro único, ya no es posible otorgar gratuidad a todo evento. Propone que de llegar a un acuerdo distinto se reponga el encabezado del artículo 15 A del primer trámite constitucional, porque sólo con esa especificidad cabe la gratuidad de los 30 primeros minutos. No es posible imponerle la gratuidad a los estacionamientos de giro único.

Coincidió con lo planteado por la Honorable Senadora señora Pérez y agregó que imponer gratuidad a los estacionamientos de giro único sería expropiatorio. La gratuidad cabría únicamente tratándose de servicio accesorio.

El Honorable Diputado señor Tuma hizo notar que la ley General de Urbanismo y Construcciones, respecto al tema de los estacionamientos, exige contar con un número mínimo de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el instrumento de planificación territorial respectivo y en relación con la superficie construida. Sin embargo, en la práctica, los centros comerciales exceden en tres o cuatro veces la exigencia impuesta por la ley.

La Honorable Senadora señora Pérez señaló que, en la misma línea de lo observado por el Honorable Diputado señor Edwards, como la Comisión ya votó y aprobó el encabezado del artículo 15 A, se está incluyendo a los estacionamientos de giro único, respecto de los cuales evidentemente sería expropiatorio imponerle gratuidad en un determinado tramo inicial.

Dado lo anteriormente expuesto, le pide al señor Presidente separar este último punto, y que quede claramente establecido que si la Comisión Mixta está construyendo un acuerdo en torno a otorgar un cierto lapso de gratuidad inicial en el uso de los estacionamientos, no es para tocar a los que tienen giro único, porque sería absolutamente expropiatorio, y tampoco estuvo en el espíritu original del proyecto.

Luego, el Honorable Diputado señor Joaquín Lavín manifestó no estar de acuerdo con la gratuidad ya sea en el giro único o en el servicio accesorio, tal como lo establece el proyecto del Senado y la propuesta del Ejecutivo. No corresponde fijar por ley gratuidad en un servicio privado. Esta misma teoría del giro accesorio podría ser extrapolado a otros rubros, como, por ejemplo, las empresas eléctricas, que suministran luz pero también cobran por el medidor. No sería un buen precedente.

El Honorable Diputado Edwards hizo notar que al no haber acuerdo sobre lo planteado en relación con la gratuidad, es necesario proceder a votar.

El señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Tuma, puso en votación la propuesta de redacción formulada por el Ejecutivo, la que, como se ha indicado, está formulada sobre la base del texto aprobado por el Senado en el segundo trámite constitucional.

-- Puesta en votación la letra a) fue aprobada por 8 votos a favor y 1 en contra. Votaron por la afirmativa los Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira, Quinteros y Tuma, y los Honorables Diputados señora Fernández, Edwards, Lavín y Tuma. Votó en contra el Honorable Diputado señor Chávez. (8x1).

Letra b)

"b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza."

## Informe Comisión Mixta

El Honorable Diputado señor Edwards se manifestó conforme con el espíritu de la norma.

Hizo presente que hay países en los cuales existe prepago en la vía pública y es posible que tal modalidad también llegue a Chile. Por tal motivo resultaría interesante considerar algún tipo de excepción a la norma o crear un mecanismo para estos casos.

Propone agregar a esta letra la siguiente disposición: "No obstante lo anterior, el Ministerio de Economía podrá hacer excepciones fundadas, en caso de introducción de nuevas tecnologías. Dichas excepciones solo serán aplicables para estacionamientos en la vía pública."

Recalcó que la finalidad de su propuesta, para el caso en que se incorpore la modalidad de prepago por el uso de estacionamiento en la vía pública, es impedir redondear o aproximar hacia arriba, es decir, hacia el tiempo que se prepagó pero no se utilizó.

El señor Presidente declaró que la proposición debería ser formulada por Su Excelencia la Presidenta de la República por cuanto se refiere a una materia propia de su iniciativa exclusiva, al imponer una nueva obligación o atribución a un servicio público, de conformidad a lo establecido en el número 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Carta Fundamental.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló compartir la inquietud planteada por el Honorable Diputado señor Edwards, porque el articulado del proyecto es muy estricto, toda vez que indica que "bajo circunstancia alguna". Le sugirió que formulara una redacción de una proposición que fuese admisible.

Por su parte, el señor Adrián Fuentes señaló que, precisamente con la finalidad de recoger la inquietud planteada por el Honorable Senador señor Moreira en la sesión anterior y la proposición actual del Honorable Diputado señor Edwards, se sugirió la modificación al encabezado el artículo 15 A.

En efecto, el proyecto regula el cobro por el uso del estacionamiento, no el medio de pago. Así, al incorporar la frase "cualquiera sea el medio de pago utilizado", se entiende que es posible emplear un medio de pago distinto. Reiteró que el proyecto regula las posibilidades de cobrar y las formas de hacerlo por el uso de los estacionamientos. No regula el medio de pago.

También puso de relieve que uno de los elementos fundamentales del proyecto es que no es posible cobrarle al usuario del servicio de estacionamiento más allá del tiempo efectivamente utilizado. Esa es la hipótesis que regula la prohibición de redondear o aproximar la tarifa al alza.

En el caso de un eventual prepago, el medio de pago que lo permita debería prever la posibilidad de devolver lo no utilizado, porque no puede redondear la tarifa.

El Honorable Diputado señor Edwards señaló que resulta muy restrictiva la visión del representante del Ejecutivo en este aspecto. Se pregunta de qué manera un parquímetro le devolverá a un usuario el tiempo que pagó en exceso. Considera que esta posición cierra la posibilidad de incorporar nuevas tecnologías.

Entiende que su proposición es inadmisibles, por lo que le solicita al Ministerio de Economía que estudie un mecanismo para que, en fundadas excepciones, se pueda saltar esta limitación. De lo contrario no habrá posibilidad alguna para introducir el sistema de prepago en los estacionamientos, como ocurre actualmente en países más desarrollados que el nuestro.

-- Puesta en votación la letra b) fue aprobada por 7 votos a favor y 1 abstención. Votaron por la afirmativa los Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y los Honorables Diputados señora Fernández y señores Edwards, Lavín y Tuma. Se abstuvo el Honorable Diputado señor Chávez. (7 x 1 abstención).

Letra c)

"c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio."

-- Puesta en votación la letra c) fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputados señora Fernández, y señores Chávez, Edwards,

## Informe Comisión Mixta

Lavín y Tuma. (8x0).

Letra d)

“d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor podrá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.”.

El Honorable Diputado señor Tuma propuso hacer exigible al proveedor, en caso de pérdida del comprobante de ingreso, que solicite al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo. Para ello propuso cambiar “el proveedor podrá solicitar” por “el proveedor deberá solicitar”.

La referida proposición fue acogida por unanimidad.

-- Puesta en votación la letra d) fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputados señora Fernández y señores Edwards, Lavín y Tuma. (7x0).

Letra e)

“e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.”.

-- Puesta en votación la letra e), fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputados señora Fernández y señores Edwards, Lavín y Tuma. (7x0).

Letra f)

“f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.”.

-- Puesta en votación la letra f) fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputados señora Fernández y señores Edwards, Lavín y Tuma. (7x0).

Artículo segundo transitorio

“Artículo segundo transitorio.- Lo dispuesto en el presente ley se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado y publicado el año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N°164, del mencionado Ministerio, publicado el año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y por el decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el año 1997 y publicado el año 1998, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley.”.

El Honorable Senador señor Tuma propuso a la Comisión Mixta aceptar la redacción propuesta, agregando, al final lo siguiente: “, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato”.

Señaló que la nueva redacción más la idea final que propone refuerza la idea que las normas de la presente ley no



## Informe Comisión Mixta

serán burladas con cláusulas de renovación automáticas u otras similares.

Asimismo, el proyecto no viola la intangibilidad de los contratos vigentes, porque las renovaciones de los mismos son nuevos contratos.

-- Puesto en votación el artículo segundo transitorio, con la modificación propuesta por el Honorable Senador señor Tuma, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputados señora Fernández y señores Edwards, Lavín y Tuma. (7x0).

## Artículo tercero transitorio

“Artículo tercero transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 15 C se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.”.

El Honorable Senador señor Tuma propuso a la Comisión Mixta la misma sugerencia formulada respecto del artículo segundo transitorio, es decir, aceptar la redacción propuesta, agregando, al final lo siguiente: “, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato”, por las razones ya expuestas.

-- Puesto en votación el artículo tercero transitorio, con la modificación propuesta por el Honorable Senador señor Tuma, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Pérez y señores Moreira y Tuma, y Honorables Diputados señora Fernández y señores Edwards, Lavín y Tuma. (7x0).

## PROPOSICIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA

En merito de lo expuesto y de los acuerdos adoptados, vuestra Comisión Mixta tiene el honor de proponeros, como forma y modo de salvar las diferencias entre ambas Cámaras del Congreso Nacional, lo siguiente:

Aprobar como nuevo artículo 15 A de la N°19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, el siguiente:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago utilizado, se regirán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades

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

ii) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno.

b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor deberá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la

## Informe Comisión Mixta

prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.”; y

Aprobar como artículos segundo y tercero transitorios del proyecto, los siguientes:

“Artículo segundo transitorio.- Lo dispuesto en el presente ley se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado y publicado el año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N°164, del mencionado Ministerio, publicado el año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y por el decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el año 1997 y publicado el año 1998, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.

Artículo tercero transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 15 C se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.”.

La proposición de la Comisión Mixta fue aprobada con las siguientes votaciones:

-En relación con el Artículo 15 A: Encabezamiento, unanimidad, 8x0; letra a), mayoría, 8 a favor y 1 en contra; letra b), mayoría, 7 a favor x 1 abstención; letra c), unanimidad, 8x0; letras d) e) y f), unanimidad, 7x0.

-Respecto a los artículos segundo y tercero transitorios: Ambos fueron aprobados por la unanimidad de los miembros presentes, por 7 votos a favor.

A título meramente informativo cabe hacer presente que, de ser aprobada la proposición de la Comisión Mixta, el texto de la iniciativa legal queda como sigue:

## PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Incorpóranse en la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago utilizado, se regirán por las siguientes reglas:

a) El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a 24 horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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

ii) Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a 10 minutos cada uno.

b) Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

## Informe Comisión Mixta

c) Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un período de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

d) En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor deberá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

f) El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidas en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al Juzgado de Policía Local competente, en caso de infracción.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento, cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamientos en la vía pública sólo les será aplicable lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A.”.

Artículo 2°.- Agrégase en el artículo 148 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente inciso segundo:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 15 A de la ley N° 19.496. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto al tiempo efectivamente utilizado.”.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero transitorio.- La presente ley entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- Lo dispuesto en el presente ley se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado y publicado el año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N°164, del mencionado Ministerio, publicado el año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y por el decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, promulgado el año 1997 y publicado el año 1998, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.

Artículo tercero transitorio.- Lo dispuesto en el artículo 15 C se aplicará a los contratos de servicios de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.”.

## Informe Comisión Mixta

Acordado en sesiones celebradas los días 13 de abril, 3 y 17 de mayo de 2016, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señora Lily Pérez San Martín y señores Iván Moreira Barros, Jorge Pizarro Soto, Rabindranath Quinteros Lara y Eugenio Tuma Zedán y Honorables Diputados señora Maya Fernández Allende y señores Marcelo Chávez Velásquez (Fuad Chahín Valenzuela), José Manuel Edwards Silva, Joaquín Lavín León y Joaquín Tuma Zedán.

Sala de la Comisión Mixta, a 30 de mayo de 2016.

PEDRO FADIC RUIZ

Secretario de la Comisión Mixta

## Discusión en Sala

**4.2. Discusión en Sala**

Fecha 14 de septiembre, 2016. Diario de Sesión en Sesión 71. Legislatura 364. Discusión Informe Comisión Mixta. Se aprueba.

REGULACIÓN DE COBRO DE SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS (PROPOSICIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA. BOLETÍN N° 9729-03)

El señor ANDRADE (Presidente).-

En el Orden del Día, corresponde conocer la proposición de la Comisión Mixta recaída en el proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

De conformidad con los acuerdos de Comités adoptados el día de ayer, para la discusión de este proyecto se otorgarán cinco minutos a cada bancada, y luego treinta minutos distribuidos proporcionalmente entre estas.

Los tiempos en total son los siguientes:

Comité Unión Demócrata Independiente, 12,15 minutos; Comité Demócrata Cristiano, 10,15 minutos; Comité Socialista, 9,15 minutos; Comité Renovación Nacional, 9 minutos; Comité Partido por la Democracia, 8,45 minutos; Comité Mixto e Independientes, 7,15 minutos; Comité Partido Comunista e Izquierda Ciudadana, 6,45 minutos, y Comité Radical Social Demócrata, 6,30 minutos.

Antecedentes:

-Informe de la Comisión Mixta, sesión 27ª de la presente legislatura, en 1 de junio de 2016. Documentos de la Cuenta N° 7.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Tiene la palabra el ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes.

El señor CÉSPEDES (ministro de Economía, Fomento y Turismo).-

Señor Presidente, por su intermedio saludo a todos los diputados presentes en la Sala que hoy debatirán sobre el informe de la Comisión Mixta, instancia que ha dirimido sobre el proyecto de ley que regula el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, que fue intensamente tratado en ambas corporaciones legislativas.

Agradezco el trabajo responsable de los parlamentarios que participaron en la discusión del proyecto.

Como Ejecutivo valoramos la iniciativa de un grupo de parlamentarios, que permitió iniciar el debate para fortalecer los derechos de los consumidores en materia de servicio de estacionamiento.

Coincidimos con el Congreso Nacional en que se han producido situaciones de abuso en materia de cobro por el uso del servicio de estacionamiento, que deben ser corregidas. Estamos convencidos de que el resultado de la Comisión Mixta logra este objetivo.

Quiero destacar el resultado de la votación efectuada en la Comisión Mixta: 9 a favor y 1 en contra, habida consideración de que el proyecto aborda una materia que no es de fácil resolución.

Los parlamentarios integrantes de la Comisión Mixta debatieron arduamente para elaborar un articulado que logre fortalecer los derechos de los consumidores respetando adecuadamente dimensiones como derechos de propiedad, normal desarrollo de una actividad económica y otras consideraciones de política pública, como las externalidades en materia de transporte.

## Discusión en Sala

En nuestra opinión, el proyecto original enfrentaba problemas de constitucionalidad, toda vez que afectaba, entre otros, el derecho de propiedad de los prestadores de servicios de estacionamiento, en el sentido de establecer un gravamen respecto de una actividad que se había emprendido de manera lícita y conforme a la regulación vigente a la fecha. En efecto, la moción original contenía normas que podían ser consideradas discriminatorias en cuanto al desarrollo de una actividad económica.

Adicionalmente, la Comisión Mixta buscó evitar el traspaso de costos adicionales a los consumidores o pequeños locatarios, lo que presumiblemente podría ocurrir en el caso de haber forzado franjas adicionales de gratuidad.

El informe de la Comisión Mixta está mejor alineado como herramienta para combinar adecuadamente el uso de estacionamientos con políticas de transporte para descongestionar, en línea con las políticas públicas impulsadas por gobiernos en las grandes ciudades del mundo.

Debemos armonizar los resguardos de los derechos de los consumidores con el desarrollo de un servicio a los usuarios.

Podemos decir con claridad que se ha buscado la primacía responsable de los derechos de los consumidores. Estamos convencidos de que los actores institucionales debemos actuar con responsabilidad para generar ese mejor clima para el futuro, que permita avanzar en un desarrollo económico inclusivo y sin abusos, pero que tenga reglas estables y compartidas que se generen democráticamente.

Cuando estamos empeñados en recuperar la capacidad de crecimiento de nuestra economía es importante legislar de forma clara y decidida en materia de fortalecimiento de los consumidores. Como gobierno hemos dado muestras claras de nuestro compromiso al respecto. Estamos llevando adelante el fortalecimiento más significativo de la institucionalidad sobre derechos de los consumidores vía la reforma del Sernac; pero al mismo tiempo es clave hacerlo de manera responsable, sin caer en soluciones que aparentemente pueden ser favorables a los consumidores, pero que finalmente generan efectos que terminan empeorando sus condiciones.

En ese sentido, lo convenido mayoritariamente en la comisión mixta está en línea con el espíritu colectivo que creemos que ayuda al país.

El proyecto aprobado en la Comisión Mixta contiene un conjunto de materias que permiten resguardar de mejor forma los derechos de los consumidores frente al servicio de estacionamiento que se presta en distintos establecimientos. Así, se establece que el proveedor del servicio de estacionamiento deberá optar por alguna de las siguientes modalidades de cobro:

1. Cobro fraccionado por tiempo efectivamente utilizado. Este es uno de los puntos más sentidos por los consumidores: que se cobre y se pague por el tiempo efectivo de uso de un determinado servicio.

2. Cobro por tramos vencidos. Se establece un tramo inicial mínimo de treinta minutos, y los siguientes tramos no puedan ser inferiores a diez minutos.

Nuevamente estamos ante un cambio fundamental, toda vez que en la actualidad a un consumidor que ocupa solo durante cinco minutos un estacionamiento en el que se cobra por tramos vencidos de treinta minutos, se le cobran los treinta minutos. Con esta futura ley eso dejará de ocurrir.

3. El proyecto habilita a los proveedores de servicios de estacionamiento para establecer periodos exentos de cobro, conforme a sus políticas comerciales.

Por tanto, la duda que se planteó respecto de que el proyecto regula solo una forma de cobro no existe. Es más, la política comercial del proveedor del servicio de estacionamiento puede ser clara en cuanto a que el servicio sea gratuito.

4. Regulación por pérdida de vóucher. El proyecto de ley aprobado prohíbe expresamente el cobro por pérdida de vóucher. En ese sentido, establece la obligación del proveedor del servicio de cobrar el tiempo efectivo de utilización del servicio, para lo cual deberá consultar su registro, y prohíbe el cobro de un precio o tarifas prefijadas, multas o recargos.

Este es otro aspecto relevante de la iniciativa, por cuanto permite abordar una de las situaciones consideradas

## Discusión en Sala

más injustas por los consumidores.

5. No cobro de estacionamientos en servicios de urgencia de establecimientos asistenciales. El proyecto plantea una solución de justicia respecto de aquellas personas que requieren utilizar un estacionamiento en servicios de salud con motivo de la utilización del servicio de urgencia.

6. Se incorporaron reglas más claras respecto de la responsabilidad civil que recae sobre el proveedor del servicio en caso de robo o hurto de vehículos, así como también respecto del daño que sufre el consumidor con ocasión del robo o hurto de especies dentro de ellos.

El artículo 15 A del proyecto dispone: "Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago utilizado, se regirán por las siguientes reglas: (...) e) Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley."

La disposición que se propone en esta letra del nuevo artículo 15 A explicita la responsabilidad civil que deberá asumir el proveedor frente al consumidor ante el robo o hurto de su vehículo o el daño de este con ocasión del uso del servicio de estacionamiento.

La lectura adecuada de este artículo -clarifico este punto porque se plantearon algunas dudas-, de acuerdo con la historia fidedigna de su establecimiento, debe ser que si se produce daño, hurto o robo, se configura evidentemente la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de este servicio.

En conclusión, en el marco de un proyecto de ley que busca proteger a los consumidores, la única interpretación que es posible sostener en relación con lo dispuesto en la letra e) ya citada es que necesariamente deberá entenderse que el proveedor no ha adoptado las medidas de seguridad adecuadas, es decir, ha faltado a tales medidas, cuando se haya producido el efecto dañoso en perjuicio del consumidor, esto es, que este haya sufrido el hurto o robo de su vehículo, o los daños producidos sobre este. Se entiende que el proveedor no ha adoptado los antedichos estándares de seguridad en la medida en que se produjo el efecto ya referido.

Con esto creo aclarar la duda sobre si el peso de la responsabilidad recae en el proveedor o en el usuario del estacionamiento. Queda claramente establecido que recae en el proveedor.

7. Se incorporó una norma que obliga a los proveedores de estos servicios a publicar las tarifas y toda la información respecto de los derechos que la ley ha establecido.

8. Finalmente, el proyecto aprobado por la Comisión Mixta considera normas transitorias que permiten una aplicación paulatina de la ley en proyecto, de modo tal de evitar eventuales conflictos y, además, de permitir las adecuaciones técnicas y de sistemas para su correcta aplicación.

Como gobierno nos parece que el informe de la Comisión Mixta da cuenta de un proyecto que se ha hecho cargo de resguardar de manera adecuada y de fortalecer significativamente los derechos de los consumidores en estas materias. Por lo tanto, se iniciará una nueva fase en la que se respetarán efectivamente sus derechos.

He dicho.

El señor ANDRADE (Presidente).-

En discusión el informe de la Comisión Mixta.

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.-

Señor Presidente, tengo serias dudas respecto del informe de la Comisión Mixta.

## Discusión en Sala

Lo que pasa es que este proyecto parte por intentar entregar gratuidad y compensación a los usuarios de los estacionamientos de acceso público, en los malls, hospitales, clínicas, etcétera. La idea es que a quienes vayan a una clínica o a un hospital por alguna emergencia no se les cobre el servicio de estacionamiento.

Sin embargo, por lo que estoy leyendo, las proposiciones de la Comisión Mixta -nosotros rechazamos en ese punto el proyecto que aprobó el Senado no incorporan en ninguna parte el beneficio de la gratuidad. No veo que los malls deban entregar gratuidad en el uso de estacionamientos por determinado tiempo, sino más bien la existencia de dos posibilidades acerca de la utilización de dicho servicio: una, el cobro de su prestación por minuto efectivo y la prohibición de hacer el cargo por períodos, y la otra, el cobro por tramo de tiempo vencido. En ningún caso se establece una ventana de gratuidad para el uso del referido servicio.

Entonces, me convence poco lo aprobado por la Comisión Mixta, por lo cual me gustaría que el autor del proyecto, el diputado Chávez -imagino que intervendrá en esta ocasión-, nos contara si está de acuerdo con ello o si falta algo. Lo señalo, porque me gustaría seguir el espíritu del colega, en el sentido de la gratuidad propuesta originalmente.

He dicho.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Bernardo Berger.

El señor BERGER.-

Señor Presidente, a un año y medio del ingreso de este proyecto, y luego de que se perfeccionara, porque en mi opinión la iniciativa adolecía de varias inconstitucionalidades, considero necesario valorar el extenso y razonado debate que suscitó.

Si bien el objetivo inicial del proyecto fue proteger a los consumidores de las arbitrariedades que efectivamente se han dado en la práctica, como los cobros excesivos y, a la vez, sin causa por el uso de los estacionamientos en ciertos lugares, la gratuidad total que en algún momento se pretendió resultaba ser totalmente objetable, y estoy seguro de que su aplicación habría producido graves consecuencias económicas, no solo para los centros comerciales, sino también para los consumidores, que, a fin de cuentas, son a quienes se pretende proteger y no perjudicar más.

Pienso así, porque, en mi opinión, en este caso la gratuidad total impuesta por ley necesariamente la pagaría un tercero, que al final igual será el consumidor, al cual se le traspasará en el precio de compra el mayor costo de los arriendos de los locales a los que se les cargará el costo de la gratuidad obligada.

Una cosa es proteger los derechos de los consumidores y otra muy distinta imponer la gratuidad por un servicio efectivamente otorgado por un proveedor que sí está asumiendo costos por aquel.

Por otro lado, imponer una gratuidad total generará negación e incoherencia respecto de la actual política pública, que busca disminuir el uso del transporte privado y privilegiar el público. Con la existencia de una enorme cantidad de estacionamientos gratis se aumenta la utilización del transporte privado.

Ahora bien, con la aprobación de las proposiciones de la Comisión Mixta lograremos amparar los derechos de los consumidores en el siguiente sentido:

En primer lugar, se pagará por los minutos efectivamente utilizados, sin redondear al alza, lo que hoy constituye una arbitrariedad y un enriquecimiento sin causa para los dueños de locales comerciales.

En segundo término, se pondrá fin a la arbitrariedad de los cobros excesivos por pérdida del ticket, obligando al proveedor a adoptar un sistema de registro propio que permita cobrar el tiempo efectivo de uso del servicio.

En tercer lugar -esto es muy importante, sobre todo en los tiempos que vivimos-, se obligará al proveedor de estacionamientos a responder por los daños, el robo o el hurto de vehículos, lo cual me parece adecuado si se está



## Discusión en Sala

cobrando por ese servicio.

Por último, apoyo el texto aprobado por la Comisión Mixta con la única salvedad de que alude en forma general a los proveedores de servicios de estacionamientos y no queda claro si se refiere solo a los proveedores de estacionamientos como servicio accesorio o anexo, que es la intención del proyecto, o también a los proveedores de estacionamientos como giro principal. Si bien algunas normas se refieren a estos últimos, convendría precisar el punto.

He dicho.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.-

Señor Presidente, por su intermedio saludo al señor ministro y le manifiesto que respeto su opinión, así como el trámite realizado por la Comisión Mixta, pero le reitero que no es acorde con la mía.

Cuando debatimos este proyecto en el primer trámite constitucional señalé que me parecía mejor su redacción original, en el sentido de que establecía gratuidad, lo que ahora es discutible. Hablamos de la primera media hora y de hasta dos horas continuas en aquellos casos en que el consumidor demuestre consumo efectivo.

Hace algunos días, en el mall de Viña del Mar me dijeron que estaban otorgando lo que la nueva ley contemplaría. Se me informó que pasado el lapso de dos horas debía demostrar que había comprado sobre 50.000 pesos para obtener la gratuidad del servicio de estacionamiento.

Hoy nos encontramos terminando la tramitación del proyecto y, al parecer, no pudo mejorarse. No mejoró, pues no cumple plenamente con las expectativas que yo tenía al inicio, ya que la Comisión Mixta decidió que se cobrarán los primeros treinta minutos de estacionamiento cuando el cobro se haga por tramo de tiempo vencido -he ahí el problema-, y si se cobra por minuto efectivo de uso, el consumidor deberá pagar el servicio desde que ingresa al recinto.

Por esa razón, sostengo que esa propuesta de la Comisión Mixta -reitero que se trata de mi opinión desvirtúa la idea original del proyecto sobre el punto en comento. Sin embargo, en otras disposiciones dicho organismo sí logró dar soluciones satisfactorias, aunque no son las que quisiéramos. A este respecto, cito como ejemplo la prohibición de cobrar estacionamiento en los servicios de urgencia mientras dure la atención del paciente, medida que es muy importante y respecto de la cual estoy de acuerdo.

Por último, conversaré con las respectivas bancadas mi decisión de aprobar o rechazar el proyecto en este trámite.

He dicho.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Marcelo Chávez .

El señor CHÁVEZ.-

Señor Presidente, en primer término, quiero señalar que es evidente que, de alguna manera, el proyecto viene a mejorar aspectos de una industria que ha sido abusiva durante mucho tiempo. En este sentido, hay cosas que son valorables y positivas, como la eliminación del fraccionamiento, del cobro por minutos de estacionamiento que no se utilizan y del cobro por la pérdida del ticket.

Sin embargo, creo que lo aprobado por la Comisión Mixta es un mal acuerdo, porque hay algunos elementos que desvirtúan el sentido original de la iniciativa.

## Discusión en Sala

¿Cuáles son esos elementos? Hay que decirlo categóricamente.

Primero, el texto aprobado por la Comisión Mixta elimina la gratuidad. Así como se plantea, el proyecto de ley no contempla ninguna gratuidad, ya sea la inicial de treinta minutos que propusimos, o bien la condicionada a la presentación de una boleta por haber adquirido un bien o un servicio. ¡No hay gratuidad! Quiero que eso quede claro a la hora de votar.

Segundo, establece un sistema de cobro engorroso. ¿Cuántos de ustedes han tenido que leer varias veces para entender cómo se va a cobrar? Ello ocurre porque es un sistema confuso, no es claro.

Por una parte, el proveedor del servicio podrá optar entre cobrar por minutos o por tramos, pero el primero de estos es de treinta minutos y los demás son de diez minutos. ¿Por qué no hicimos un solo sistema clarito?

Nosotros nos referíamos a los estacionamientos que son un servicio accesorio, vale decir, que se construyen para cumplir con una exigencia de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Sin embargo, esta proposición mezcla peras con manzanas, ya que toma todos los estacionamientos y establece un sistema de cobro que es absolutamente confuso y engorroso, y además elimina la gratuidad.

Tercero, esta proposición es aún peor en otro sentido. ¿Cuántos de nosotros hemos sabido y cuántos reportajes de televisión han existido en torno a robos, hurtos o daños ocurridos en automóviles en estos estacionamientos? Se han hecho innumerables reportajes y denuncias al respecto.

¿Ustedes saben lo que pasa con la proposición de la Comisión Mixta? Invierte la carga de la prueba, pues resulta que hay una frase en la letra e) del artículo 15 A que invito a que lean. Dice: "Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos,". Vale decir, el consumidor cuyo auto sufra alguno de esos percances, además de demandar, tendrá que probar que el centro comercial no adoptó las medidas de seguridad adecuadas. En suma, se trata de otra carga en contra del consumidor.

En cuarto lugar, algunos centros comerciales han adoptado la política de no cobrar en las mañanas o dejan algunos márgenes de gratuidad; pero estas normas legalizan el negocio, porque crea una opción de cobro. Así, por ejemplo, el mall Plaza Trébol, de Talcahuano, no cobra en las mañanas, pero estas normas le permitirán hacerlo. En otras palabras, se elimina toda gratuidad.

Por todas estas razones, llamo a la Cámara a rechazar la proposición de la Comisión Mixta. Esperamos que la Presidenta de la República colabore, como se lo hemos solicitado -el señor ministro no ha estado en disposición de colaborar-, y envíe un veto que permita hacer los ajustes y las mejoras que el proyecto de ley necesita.

Eso es lo que humildemente hemos solicitado -al parecer, nuestra petición ha caído en oídos sordos para tener una ley robusta que proteja a los consumidores de los abusos que históricamente han cometido esas empresas, los que queremos evitar con esta iniciativa parlamentaria, no de gobierno. Por lo tanto, reitero que esperamos el envío de un veto que permita mejorar todos estos aspectos.

Por lo señalado, llamo a la Cámara a rechazar las proposiciones de la Comisión Mixta.

He dicho.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor José Manuel Edwards.

El señor EDWARDS.-

Señor Presidente, considero que este es un gran avance respecto de lo que existe.

Estoy de acuerdo con algunos de los planteamientos que he escuchado. Por ejemplo, el hecho de que solo se pueda cobrar por minutos es un gran avance. Hoy generalmente los cobros se redondean hacia arriba. En efecto, en los estacionamientos existen letreros que dicen que se cobra por hora o fracción, lo que es una estafa evidente.

## Discusión en Sala

También sucede algo similar con la pérdida del ticket. En la gran mayoría de los estacionamientos, especialmente en los más caros, al usuario que lo pierde le cobran entre 12.000 y 17.000 pesos, en circunstancias de que ellos saben perfectamente cuánto tiempo estuvo estacionado, porque le toman la patente cuando ingresa al estacionamiento. Ese cobro no se podrá hacer.

Estoy en desacuerdo con la interpretación del diputado que me antecedió en el uso de la palabra respecto de quién tiene la carga de la prueba en caso de hurto, porque, a mi juicio, en la redacción queda claramente establecido -quizás estamos leyendo la norma en forma distinta que el proveedor debe demostrar que realmente tomó las medidas de seguridad del caso, no la persona afectada.

Reitero: la carga de la prueba en esos casos, a mi juicio, recae sobre el proveedor del servicio, porque la norma agrega en forma clara que es civilmente responsable de los robos o hurtos que ocurran, y que los carteles que ponga con frases en contrario se entenderán como inexistentes. Me parece que en la historia fidedigna del establecimiento de la ley queda claramente establecido esto.

La iniciativa también significa un enorme avance al disponer que los prestadores institucionales de salud no podrán cobrar servicios de estacionamiento a quienes concurren para realizarse tratamientos de urgencia en un establecimiento de salud.

Asimismo, se obliga a los proveedores a publicar los derechos de los consumidores.

Por lo tanto, creo que, en general, el proyecto es un gran avance respecto de lo que tenemos en la actualidad.

Obviamente, algunos diputados hubiesen querido gratuidad total; pero la verdad es que alguien tiene que pagar los productos o servicios. Los estacionamientos no se construyen en forma espontánea. Alguien tiene que pagar su construcción. Entonces, la pregunta es quién la paga. Si la paga el Estado, podríamos decirle que provea estacionamientos gratuitos. De lo contrario, alguien del sector privado tendrá que pagar ese servicio si se otorga gratuidad total, que terminará siendo el consumidor, porque la persona que construye, por ejemplo, un mall, tendrá que resarcirse de ese costo, para lo cual deberá aumentar los arriendos a los locatarios, quienes, a su vez, tendrán que cobrar un poco más caro por sus productos.

Por lo tanto, no existe la gratuidad para los servicios de estacionamiento. Es una falacia plantear que habrá estacionamientos gratuitos. Si obligamos a brindar servicios gratuitos de estacionamiento en los malls a quienes llegan en vehículos, los que lleguen a pie tendrán que pagar mayores costos por las cosas que consuman, con lo que terminarán subsidiando a quienes van en auto.

En consecuencia, tenemos que buscar un sistema justo de cobro, con el objeto de que no se produzcan los abusos que vemos actualmente, como los redondeos al alza de las tarifas, y que el consumidor que ocupa estacionamiento pague lo que corresponde.

Reitero: anunciar que habrá gratuidad para estacionar en los malls es una forma de pedir al consumidor que va a pie que termine pagando más por sus productos para subvencionar a los automovilistas. Además, el incentivo del uso de vehículos para comprar en los grandes malls genera problemas de congestión, lo que es muy serio.

Por lo tanto, en general estoy de acuerdo con las proposiciones en discusión. La discusión llevada a cabo en la Comisión Mixta originó un consenso casi total respecto de un tema muy difícil. Creo que el texto que se nos presenta va en la línea correcta para defender a los consumidores sin ningún tipo de populismo y de manera responsable, pues elimina los abusos y establece que se cobre como corresponde: por minuto, y que no se haga trampa por la pérdida del ticket; dispone que la responsabilidad civil será del proveedor, que un proveedor de un servicio secundario podrá entregar gratuidad si así lo considera, y otorga gratuidad por el uso de los estacionamientos en hospitales y clínicas en los casos de emergencia.

En suma, me parece que la proposición de la Comisión Mixta va en la dirección correcta. Por lo tanto, anuncio mi voto favorable, al igual que lo hice en dicha instancia.

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

## Discusión en Sala

Tiene la palabra la diputada señora Yasna Provoste.

La señora PROVOSTE (doña Yasna).-

Señor Presidente, este proyecto ha sido objeto de muchos análisis y de un debate muy extendido, no solo en la Cámara, sino también en la sociedad.

Quiero hacer un justo reconocimiento a los impulsores de esta iniciativa. Se trata de una moción impulsada fundamentalmente por el diputado Marcelo Chávez, quien ha hecho un esfuerzo permanente para conectar temas que, muchas veces, parecen invisibles, pero que forman parte de un conjunto de abusos respecto de los cuales la sociedad quiere que el Congreso Nacional se haga cargo.

Por lo tanto, en esto quiero valorar el trabajo que se ha realizado durante tanto tiempo, así como la labor de la Comisión Mixta, todo lo cual ha permitido avanzar en un mejor resguardo de los derechos de los ciudadanos.

Las proposiciones de la Comisión Mixta se centran en regular uno de los puntos más esperados por los vecinos y vecinas de nuestro país, como es el cobro de la tarifa o el tiempo de utilización de los estacionamientos.

El diputado Marcelo Chávez ya habló respecto de un conjunto de otros beneficios. Por primera vez, la legislación pondrá freno a situaciones abusivas.

La Comisión Mixta abordó algunos de esos puntos -por cierto, su resolución es muy esperada por la ciudadanía-, por ejemplo, los relacionados con la forma de cobro de la tarifa por el tiempo de utilización del servicio.

También abordó otros aspectos que ameritan una regulación más específica, por ejemplo, la distinción entre las diferentes modalidades de cobro, el establecimiento de exenciones de pago en servicios de salud y, un tema de especial relevancia, el establecimiento de reglas específicas respecto de la responsabilidad civil que, a partir de la aprobación de este proyecto de ley, tendrán los prestadores del servicio de estacionamiento.

Lo que hoy estamos por aprobar de ninguna manera será contrario a la posibilidad de establecer gratuidad, y tampoco de establecer la responsabilidad de los dueños de estacionamientos.

El diputado Marcelo Chávez leyó el inciso final de la letra e) del artículo 15 A que se incorpora a la ley N° 19.496 mediante el artículo 1° del proyecto, que dice lo siguiente: "Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente."

Eso es parte del debate. Acá está texto el comparado. Creo que en esto hay que hacer un análisis completo. Queremos decir a los dueños de estacionamientos que no se permitirán más abusos contra las vecinas y los vecinos. A partir de ahora, los proveedores de dicho servicio serán civilmente responsables de los perjuicios causados al consumidor si, con ocasión del servicio allí prestado y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en estos.

En ese contexto, el proyecto no hace sino recoger de forma expresa lo que la jurisprudencia de nuestros tribunales ha señalado de manera uniforme y reiterada: la infracción del deber de un profesional genera responsabilidad para la empresa, genera responsabilidad para el dueño o dueña del estacionamiento. Por lo tanto, este deber se infringe cuando se produce daño a la persona o bienes del consumidor, como es el caso del robo o hurto de su vehículo.

Finalmente, destacaré los aspectos que me parecen de relevancia, como la regulación en caso de pérdida del ticket, por cuanto permite abordar una de las situaciones consideradas más injustas y más abusivas contra los ciudadanos. Asimismo, el no cobro de estacionamiento en servicios de urgencia o emergencia de establecimientos asistenciales, lo que constituye una solución de justicia respecto de las personas que utilizan un estacionamiento en servicios de salud con motivo de una urgencia médica.

Quiero reiterar nuestro reconocimiento a los diputados que han llevado adelante esta iniciativa y, de manera especial, al diputado Marcelo Chávez, su autor.

Finalmente, anuncio que votaré a favor la proposición de la Comisión Mixta.

## Discusión en Sala

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Maya Fernández.

La señora FERNÁNDEZ (doña Maya).-

Señor Presidente, hoy las empresas de estacionamientos y centros comerciales operan sin regulación alguna respecto de los consumidores, cometiendo abusos que, de alguna manera, esta futura ley corrige.

Quiero destacar algunos de los más importantes.

Actualmente, el proveedor de servicio de estacionamiento no está sujeto a ninguna regulación respecto del cobro. Por ello, es usual que se cobre redondeando al alza. Así, por ejemplo, si se cobra por tramo de veinte minutos y una persona utiliza cuarenta y cinco minutos, se le cobra por un total de sesenta minutos. Esto se acaba con la ley en proyecto.

El proveedor deberá optar entre dos modalidades de cobro: si opta por el sistema de tramo vencido -puede ser por un máximo de diez minutos y, por ejemplo, el usuario utiliza el estacionamiento por cuarenta y cinco minutos, este pagará por un total de cuarenta minutos. En cambio, si el proveedor opta por el sistema de cobro por minuto y el usuario ocupa el estacionamiento por cuarenta y cinco minutos, aquel solo podrá cobrar por el total de minutos efectivamente utilizados.

También es común que en caso de pérdida del ticket se cobre una multa. Esto es un abuso, ya que no existe ningún impedimento técnico para calcular la cantidad de tiempo que efectivamente una persona utilizó el estacionamiento.

Por ello, el proyecto de ley prohíbe expresamente el cobro de una multa por pérdida del ticket. Al respecto, se establece la obligación del administrador del estacionamiento de calcular el tiempo efectivamente utilizado y cobrar solo por ello, con lo cual se elimina una situación injusta y arbitraria.

No corresponde que se cobre por el uso de un estacionamiento cuando alguien debe acudir de urgencia a un centro de salud. Por ello, el proyecto de ley no permite el cobro por dicho concepto en los servicios de urgencia.

Finalmente, el proyecto de ley introduce la obligación de publicar las tarifas y los derechos.

Los detractores de este proyecto de ley han dicho que beneficia a los grandes centros comerciales. Considerando todos los avances que implica este proyecto para las personas, es difícil entender tales argumentos.

Los detractores de este proyecto quieren establecer tiempos de gratuidad por el servicio de estacionamiento en los centros comerciales, con lo cual se producirían dos efectos que me llevan a oponerme:

Primero, el incentivo al uso del automóvil como medio de transporte. En nuestras saturadas ciudades debemos propender al uso del transporte público, generando incentivos de su uso. La gratuidad del estacionamiento es un incentivo contrario al que necesitamos. Lo más complicado es que las personas que llegan a los centros comerciales a pie, en bicicleta o en transporte público terminarán subvencionando a los que llegan en automóvil. Nada es gratis. El costo del estacionamiento será traspasado a todo el público.

Segundo, el daño a los locales de barrio. Los detractores de la iniciativa quieren que por ley se decrete un margen de gratuidad que no tendrán los estacionamientos municipales, donde se estacionan las personas que van a locales de barrio. Quienes se oponen a la iniciativa quieren crear un incentivo que favorezca a los grandes centros comerciales. Eso me parece grave.

Estimo que la manera de ir construyendo confianzas entre los consumidores y las empresas pasa, justamente, por establecer regulaciones básicas que, por un lado, no entorpezcan su funcionamiento, pero que, al mismo tiempo, signifiquen respetar los derechos de las personas.

## Discusión en Sala

Si evitamos los abusos, podremos construir relaciones que devuelvan las confianzas. Creo que este proyecto constituye un aporte para lograrlo.

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Jaime Bellolio.

El señor BELLOLIO.-

Señor Presidente, esta es la tercera vez que discutimos este proyecto de ley en la Sala, el cual tiene dos lógicas, que paso a exponer.

En primer lugar, que no exista abuso en los cobros. Es lo que muchas personas reclaman, ya que al llegar a un estacionamiento no saben cuál es la tarifa y, al final, les cobran, por ejemplo, dos horas, a pesar de que permanecieron en él durante treinta y cinco o cuarenta minutos, o les cobran cinco horas, pese a que lo emplearon mucho menos tiempo.

La solución era bastante sencilla y fue resuelta de muy buena forma en el proyecto: cobro por minuto efectivo de uso del servicio, nunca redondeado al alza, o cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un período inicial inferior a media hora y, a continuación, los siguientes tramos o períodos no inferiores a diez minutos cada uno. Es decir, después de los treinta minutos iniciales se pueden cobrar cuarenta, cincuenta, sesenta minutos, etcétera.

En suma, el abuso en que incurría el prestador ya no existirá. Esa es una buena noticia. Otra cosa muy relevante en relación con el abuso que se cometía en los estacionamientos tenía que ver con los robos ocurridos al interior de estos. Como los colegas recordarán, el prestador del servicio intentaba excusarse mediante la instalación de "cartelitos" que decían: "No nos hacemos responsables de los daños o pérdidas ocurridos al interior del establecimiento". Todos sabíamos que no era cierto, pero implicaba para el usuario un largo tránsito por tribunales de justicia. De hecho, muchas veces costaba más hacer ese trámite que el valor de lo que había sido dañado o hurtado.

En texto que viene de la Comisión Mixta resuelve ese problema al establecer, en la letra e) del artículo 15 A, lo siguiente: "Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, sin perjuicio de la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente."

Como se advierte, queda claramente establecido que el prestador es responsable de asegurar el otorgamiento de las condiciones necesarias. Estamos hablando de la prestación de un servicio; en otras palabras, de la existencia de un contrato de facto entre quien se estaciona y el proveedor de dicho servicio.

Se cometía otro abuso cuando el usuario perdía el comprobante. En efecto, cuando este, por error o inadvertencia, lo perdía, muchas veces ocurría que el prestador del servicio le cobraba una tarifa absurda, aun cuando ya existe la tecnología que permite registrar el ingreso de los vehículos al estacionamiento y la salida desde este. Por tanto, no tenía ningún sentido proceder a ese cobro excesivo.

La pérdida del comprobante ahora también será responsabilidad de quien presta el servicio. Pero hubo otro argumento que se cayó a pedazos durante la discusión, y este fue que se quería garantizar un servicio para acceder al mall, y como era un servicio accesorio, este debía ser gratuito. ¿Por qué se cayó a pedazos? En primer lugar, porque si es un servicio accesorio, no puede serlo solo por un tiempo limitado, sino de forma permanente. Pero los mismos impulsores del proyecto dijeron que no podía ser permanente, sino solo por dos horas, porque si es por más de dos horas se prestaría para cometer abusos. Es decir, entendían la lógica de que para que el servicio

## Discusión en Sala

se preste tiene que haber estacionamientos disponibles para que quienes concurren en sus vehículos puedan ocuparlos.

Aquí nos encontramos con una cuestión factual: ¿Por qué los malls que están en el centro de las ciudades cobran por el estacionamiento y los que están en la periferia no lo hacen? Y esto no ocurre solo en Chile, sino también en el mundo. ¿Por qué ocurre esto? ¿Hay una confabulación mundial para hacer que se cobre en el centro de las ciudades y no en la periferia? No es así. Es por una cuestión de simple sentido común. Si en el centro de las ciudades no se cobra, las personas estacionarían allí para utilizar otros servicios. En cambio, en la periferia de las ciudades, la mayor parte de las personas acude para acceder, precisamente, a ese mall. Este es el punto central.

Por lo tanto, el argumento de que como es un servicio accesorio debe ser siempre gratuito cayó cuando ellos mismos sostuvieron que tenía que serlo solo por dos horas. Y eso tiene otras consecuencias, como las señaladas por la diputada Maya Fernández o el diputado José Manuel Edwards : alguien paga por ello. ¿Quién? Finalmente, paga el consumidor.

En definitiva, las personas que van al mall en San Bernardo, donde el estacionamiento es gratuito, van a subsidiar a los que van a esos centros comerciales en Santiago, que además tienen otros medios para llegar, lo que además es completamente contradictorio con el argumento de que se quiere impulsar el uso del transporte público. ¿Por qué? Porque, dado que lo pagan los consumidores, no lo hacen solo unos consumidores, sino todos los que acceden a dicho bien. Entonces, aquellos que van a pie, en bus o en bicicleta terminarán financiando un subsidio cruzado a aquellas personas que van en su transporte privado. ¡Vaya paradoja!

Entiendo que, a veces, exponer en el Parlamento argumentos que tengan algún sentido económico eriza la piel a algunos o los puede volver locos, pero la verdad es que, en este caso, estamos tratando un tema que es estrictamente económico. Por un lado, había pocas reglas, que permitían que algunos prestadores cometieran abusos contra los consumidores, que con este proyecto se eliminan. Ahora habrá cobro por minuto; fraccionamiento mínimo, de 30 minutos y, después, de 10 minutos; pérdida del ticket de responsabilidad de quien presta el servicio y, en caso de robos o hurtos, la responsabilidad civil también es de quien presta el servicio.

Por tanto, este proyecto es un gran avance respecto de lo que tenemos hoy.

Y aun más, en aquellos espacios en donde la persona no puede disponer de su propio tiempo, sino que está "forzada" a permanecer un período más o menos prolongado sin tener alternativas, porque debe recurrir por urgencia, como es el caso de las clínicas, entonces sí está exento.

Entonces, en este proyecto se aplica una cuestión que es de todo sentido común. No por nada fue aprobado de manera unánime en el Senado. Luego volvió a esta Cámara y se rechazó.

Entiendo el desprestigio de la política, que estemos en el suelo, que hayamos perdido la confianza de los ciudadanos -no es que no hayamos hechos grandes esfuerzos para que ello fuera así-, pero poner en tela de juicio, de manera permanente, los argumentos de uno y otro, porque unos son idiotas y no entienden o porque los otros están comprados por no sé quiénes, es una práctica que debemos terminar de una vez por todas.

Aquí están mis argumentos, y los he expuesto de manera transparente y honesta.

En primer lugar, no creo que deba ser un señor burócrata el que fije el precio de las actividades económicas de los países.

En segundo lugar, respecto del argumento de que es un servicio accesorio, primero, no lo considero un servicio accesorio, y segundo, si lo fuese, tendría que serlo de manera permanente, por lo que los mismos autores del proyecto se dieron cuenta que eso era contradictorio con su objetivo final. Y si el objetivo final es que se preste un servicio para que las personas puedan llegar por distintas vías y sin sufrir condiciones abusivas, este proyecto lo cumple.

Por tanto, agradezco que se haya llegado a ese consenso unánime en el Senado, a un consenso mayoritario en la Comisión Mixta, y para qué decir entre los técnicos que fueron a las distintas comisiones, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

## Discusión en Sala

Entiendo que algunos pueden tener rencillas específicas dentro de su propia coalición o que quieren ajustarle las cuentas a uno u otro ministro, pero yo no estoy involucrado con las rencillas que ustedes puedan tener con tal o cual autoridad. A mí me importan los argumentos, que elaboremos buenas leyes, sensatas y sostenibles. Este es un proyecto que es sostenible, que termina con abusos que hoy se producen en los estacionamientos, por lo que llamo a mis colegas a que lo aprueben.

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Schilling.

El señor SCHILLING.-

Señor Presidente, como ya lo han expresado algunos colegas que intervinieron anteriormente, este es un buen proyecto, que busca regular algo que no estaba regulado y proteger a las personas caracterizadas como consumidores o como se quiera denominarlos. Y es mejor todavía porque, como se recordó, tuvo origen parlamentario, específicamente en el diputado Marcelo Chávez. Creo que hay que saludar ese origen, sin perjuicio de que toda moción parlamentaria es susceptible de perfeccionamientos en el curso del trámite parlamentario, y creo que en este proceso el proyecto ha sido mejorado, como ya lo explicó la diputada Maya Fernández, de manera que no voy a abundar en lo que ella señaló.

Sin embargo, hay algo en lo cual -y no lo digo solo en mi nombre, sino también en el de los socialistas tenemos una duda, específicamente respecto de la letra e) del artículo 15 A incorporado por el Senado, que expresa: "Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos,...". En este párrafo se introdujo un texto que se va a prestar para múltiples polémicas en los tribunales, que torcerá la jurisprudencia establecida por los tribunales, en el sentido que el prestador de este servicio es responsable de la buena custodia del vehículo desde el principio hasta el final, y sin relativizaciones.

Cuando se dice que "...como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste...", entiendo que esto puede ser aceptado por algunos como una externalidad positiva, porque va a dar trabajo a los abogados, pero en realidad va en perjuicio de los consumidores, pues estos van a tener la carga del peso de la prueba, cuestión que hoy no es necesaria.

Creo que en la tramitación de este proyecto se podría haber ahorrado esta incorporación que debilita todo aquello que favorece a la persona y al consumidor.

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth.

El señor AUTH.-

Señor Presidente, primero, me alegro de que este proyecto, que es producto de la iniciativa de un grupo de diputados encabezados por Marcelo Chávez, haya generado una discusión y un trámite legislativo que termina hoy con un proyecto de ley que establece, a mi juicio, lo que llamaría el cobro justo.

Naturalmente, se excluyó de todo cobro aquello que había que excluir. En eso no hubo diferencias entre la Cámara de Diputados y el Senado.

A mi juicio, la Comisión Mixta resolvió bien el problema de los abusos que se generaban en el caso de las multas o de las tarifas prefijadas por pérdida del comprobante.



## Discusión en Sala

También resolvió el tema del sistemático redondeo en favor del propietario, al establecer la alternativa del cobro por minuto o el cobro por tramo de tiempo vencido, y declaró la inutilidad de los carteles que señalaban la ausencia de toda responsabilidad sobre robos o daños, cuestión respecto de la cual la justicia había comenzado a fallar en contra, salvo que el cliente interpusiera acciones judiciales.

Sé que algunos colegas que aprueban la iniciativa, insisten en que no se estableció la gratuidad que querían. Al respecto, debo decir que tengo dos prevenciones contra la gratuidad en el cobro de estacionamiento. La primera es que va en contra de todo lo que estamos haciendo para desalentar el uso de vehículos y establece condiciones de desigualdad en la competencia comercial imposibles de aceptar.

¿Cómo justificamos estacionar gratis en un mall, como el Costanera Center o el Alto Las Condes, pero pagar estacionamiento en cualquier calle de Santiago centro para comprar en cualquiera de los boliches del sector? Eso establece un diferencial inaceptable, que, además, incentiva a que todo el mundo vaya a los malls precisamente en una época en que queremos establecer restricciones.

No está de más señalar que en todo el mundo se está discutiendo la posibilidad de imponer limitaciones de ingreso al centro de las ciudades.

Nadie aquí ha puesto en discusión el derecho de las municipalidades de cobrar estacionamiento por el uso de las calles; nadie ha puesto en cuestión los altísimos cobros por estacionamiento en Santiago centro. Imagínense si fuera gratis estacionarse en el centro de Santiago. Con las dificultades que hoy existen para circular, las vías colapsarían.

La segunda prevención se resume en el hecho de que siempre alguien paga. La diferencia está en si pagamos todos o solo quien usa los estacionamientos. Esto es lo mismo que el peaje en las carreteras: si no se cobrara peaje en forma diferencial, todos los chilenos, quienes las usan y quienes no, tendrían que pagar por él.

Creo que la solución a que arribó la Comisión Mixta es positiva, porque logró algo que todos queríamos, esto es, el término del cobro abusivo y el establecimiento de un cobro justo.

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

Tiene la palabra la diputada señora Alejandra Sepúlveda.

La señora SEPÚLVEDA (doña Alejandra).-

Señor Presidente, por eso me gusta vivir en provincia: porque, por ejemplo, no existen malls en Pichidegua, en Chimbarongo ni en San Vicente. En San Fernando tenemos uno o dos, pero los supermercados allá no cobran por estacionamiento, pues existe una lógica absolutamente distinta. Quienes somos de regiones entendemos que para los supermercados es un plus contar con estacionamientos; me imagino que en Santiago ocurre lo mismo.

¿Qué significa contar con estacionamientos para quienes somos dueñas de casa? El estacionamiento es un atractivo para ir a comprar, porque una sale con bolsas, etcétera. Es un imán para la dueña de casa.

Por eso, no me hace sentido aumentar los cobros por estacionamiento. Creo que hay muchas más personas que van a esos lugares precisamente porque este es gratuito. En provincia no tenemos ese problema.

Quizá deberíamos discutir sobre los parquímetros, como dijo el diputado Auth, porque ellos sí constituyen un problema para la gente. Hoy no existe calle, incluidas las de provincia, que no los tenga. Tampoco tenemos claridad sobre lo que nos están cobrando.

Entiendo al diputado Chávez. Creo que él ha puesto el dedo en la llaga, porque, sin duda, es un problema para la ciudadanía que vive en las grandes ciudades.

El proyecto avanza en la materia. Sin duda, queremos gratuidad, porque sería un buen gancho comercial, como dice una canción; pero la iniciativa es un logro que la ciudadanía está esperando. Es bueno pagar por los minutos

## Discusión en Sala

usados en el estacionamiento. Esa es una justicia que la gente espera.

Por otra parte, el estacionamiento será gratuito en los centros de salud cuando se trate de atenciones de urgencia o emergencia. También considera los casos de pérdida de ticket, de modo que no pagar sumas estratosféricas si ocurre ese impasse.

Pedí la palabra para decir que aquí siempre hemos querido lo más. Les quiero recordar que esto no se veía desde hace mucho tiempo y que tuvo que haber presiones para consensuar el proyecto.

Anuncio que votaré favorablemente las proposiciones de la Comisión Mixta. No es lo que esta Sala quería, pero sí lo que pudimos lograr. De lo contrario, no habría nada; si votamos en contra, no habrá nada y nuevamente quedaremos en cero.

Una vez que se promulgue la ley en proyecto, será necesario evaluarla y, eventualmente, mejorarla en el futuro.

He dicho.

El señor ESPINOSA, don Marcos (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Daniel Núñez.

El señor NÚÑEZ (don Daniel).-

Señor Presidente, este es un proyecto de ley que ha generado bastante polémica y mucha tensión en la opinión pública. Es muy positivo que así haya sido.

Cuando el proyecto fue presentado en la Comisión de Economía tenía un objetivo bastante claro: eliminar los cobros indebidos en los malls y supermercados y establecer un tramo de gratuidad, que la iniciativa fijó en dos horas: media hora a todo evento, y, en el caso de que la persona comprara en el supermercado o en el mall, una hora y media adicional. Es decir, la idea era llegar a un uso gratuito de estacionamiento de dos horas.

No sé si alguien piensa que no pagar por dos horas de estacionamiento en un mall o en supermercado es un abuso; no sé si alguien piensa que eso podría ser un ataque o una ofensa a la propiedad privada. En verdad, es un proyecto que tiene mucho sentido común, mucha fuerza, mucha coherencia; pero al avanzar en su tramitación comenzaron a aparecer obstáculos que hasta hoy encuentro bastante poco comprensibles.

Para ser justos, debo decir que la primera inquietud la planteó el ministro de Transportes, quien dijo que si este proyecto era aprobado y lográbamos dos horas gratuitas en los estacionamientos, en Santiago iba a aumentar la congestión vehicular, porque la gente iba a usar su auto y no el Transantiago o el metro. Tal vez esa sea una de las soluciones para el transporte público de Santiago; sin embargo, el juicio no me parece coherente.

En realidad, el tema es más de fondo, pues el presidente de la Cámara de Centros Comerciales, Manuel Melero, manifestó que el proyecto era expropiatorio. Escuchen bien diputados y diputadas: ¡Expropiatorio! Lo dijo apoyado en el argumento de que ellos eran quienes habían construido los estacionamientos y hecho la inversión. Así, como ellos son los dueños, tienen el derecho a hacer lo que se les ocurra, y el Estado no puede fijarles la gratuidad por ley.

La pregunta es si podemos regular la propiedad privada en espacios públicos y cuando afecta el bien común. Creo que sí. Y no tan solo eso: es nuestro deber hacerlo, como parlamento, como Congreso Nacional. Por eso el argumento es erróneo. Lamentablemente fue compartido por las autoridades de gobierno. Eso distorsionó la iniciativa y fue considerado en el Senado. Por eso aquí llegó un proyecto francamente desdibujado. Sin embargo, acá dicen que muestra avances sustantivos.

Las proposiciones de la Comisión Mixta establecen dos modalidades de cobro: por minuto efectivo y por tramo vencido. ¡Pero si eso ya existe! Hoy hay supermercados y malls que cobran por minuto vencido y otros por tramo. ¡Eso ya existe! ¡No es ninguna novedad! Se trata de una decisión absolutamente discrecional del dueño del supermercado o del mall.

## Discusión en Sala

Con la proposición de la Comisión Mixta esa situación se mantendrá exactamente igual. Por lo tanto, desde ese punto de vista, no podríamos reconocer esa proposición como un avance.

Otra disposición aprobada por la comisión mixta que también es importante aclarar es la que dice relación con el robo que se produzca en un estacionamiento. La Comisión Mixta resolvió establecer la responsabilidad civil del proveedor, por hurto, robo o daño del vehículo, siempre que sea con ocasión del servicio y a consecuencia de falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación. ¿Saben qué ocurrirá con esta disposición? Que el dueño del mall podrá impugnar dicha responsabilidad sobre la base de decir que él tenía implementadas las medidas de seguridad adecuadas. La situación actual permite que la persona recurra a la justicia y sea indemnizada en caso de sufrir el robo en el estacionamiento de un mall o de un supermercado; sin embargo, con la norma propuesta por la comisión mixta, esa persona quedará inhabilitada de ejercer ese derecho. Evidentemente, tal disposición será un retroceso para quien sufra el robo en un estacionamiento.

Por otra parte, lo que indudablemente constituye un avance que hay que reconocer es aquella norma que establece que en caso de pérdida del comprobante de ingreso por el consumidor, el proveedor del servicio no podrá aplicar esa medida absurda de cobrar 10.000 pesos, 15.000 pesos o hasta 20.000 pesos por dicha pérdida, sino que simplemente tendrá que consultar sus registros en el sistema informático para cobrar por el tiempo efectivo de uso del servicio.

Pero lo anterior corresponde a una situación muy puntual. Más bien quiero insistir en un tema de fondo: ¿Por qué la Comisión Mixta no propuso una disposición que estableciera algo tan básico, tan elemental como la posibilidad de que el usuario del estacionamiento disponga de media hora gratis a todo evento, y de dos horas si compra en el mall o supermercado? Si no lo hizo fue simplemente por un motivo: se impugna que exista una regulación pública de la propiedad privada. Sin embargo, esa propiedad ocupa un espacio público.

Desde ese punto de vista, me parece que lo que debemos hacer es rechazar la proposición de la Comisión Mixta. Estimo que no se cumplió el objetivo ni el espíritu del proyecto.

Por lo tanto, ante un proyecto incompleto, ante un proyecto malo, lo mejor es volver a elaborar una iniciativa digna, que no esté sujeta a las presiones del presidente de la Cámara Chilena de Centros Comerciales, Manuel Melero, quien representa los intereses de una minoría, la minoría de los poderosos de siempre, con la cual no me siento para nada identificado.

He dicho.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado Fuad Chahin.

El señor CHAHIN.-

Señor Presidente, el lobby actuó: puso de rodillas al Ministerio de Economía, al gobierno, y logró en el Senado y en la Comisión Mixta que se despachara un proyecto que implica un retroceso en materia de derechos de los consumidores. ¡No lo podemos legitimar! No podemos permitir que el lobby de los centros comerciales y de los malls le gane a una iniciativa orientada a proteger a los consumidores.

El proyecto, que tuvo un origen distinto y que constituía un avance en términos de protección de los derechos de los consumidores y de combate a situaciones de abuso, hoy se ha desnaturalizado y es un retroceso. En efecto, los consumidores estarían mejor protegidos sin esta normativa que se propone, que con ella. Argumentos de sobra fueron entregados por el diputado Marcelo Chávez al respecto.

Por ello, solicito a la Sala que votemos en contra del lobby, en contra la proposición de la Comisión Mixta y a favor de los consumidores.

He dicho.

## Discusión en Sala

El señor MELERO.-

Señor Presidente, pido la palabra para un asunto de Reglamento.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Para plantear un asunto de Reglamento, tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor MELERO.-

Señor Presidente, hago presente que, en virtud del artículo 5° B de la Ley Orgánica del Congreso Nacional, me inhabilitaré de votar el proyecto de ley referido a los derechos de los consumidores (boletín N° 9729-03).

El señor ANDRADE (Presidente).-

El diputado señor Jorge Sabag formuló la misma inhabilitación.

Dejamos constancia de ambas peticiones.

Tiene la palabra el diputado señor Pedro Browne.

El señor BROWNE.-

Señor Presidente, me inhabilito en la votación de la proposición de la Comisión Mixta, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5° B de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Se dejará constancia en el acta, señor diputado.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre la proposición de la Comisión Mixta en los siguientes términos:

El señor ANDRADE (Presidente).-

Corresponde votar el informe de la Comisión Mixta recaído en el proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 60 votos; por la negativa, 24 votos. Hubo 15 abstenciones y 3 inhabilitaciones.

El señor ANDRADE (Presidente).-

Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Alvarado Ramírez , Miguel Ángel ; Álvarez Vera, Jenny ; Álvarez-Salamanca Ramírez , Pedro Pablo ; Andrade Lara, Osvaldo ; Auth Stewart, Pepe ; Barros Montero, Ramón ; Becker Alvear, Germán ; Bellolio Avaria, Jaime ; Berger Fett, Bernardo ; Castro González, Juan Luis ; Ceroni Fuentes, Guillermo ; Cicardini Milla, Daniella ; Coloma Alamos, Juan Antonio ; De Mussy Hiriart, Felipe ; Edwards Silva, José Manuel ; Espinosa Monardes, Marcos ; Espinoza

## Discusión en Sala

Sandoval, Fidel ; Farcas Guendelman, Daniel ; Farías Ponce, Ramón ; Fernández Allende, Maya ; Gahona Salazar, Sergio ; Godoy Ibáñez, Joaquín ; Hasbún Selume, Gustavo ; Hernández Hernández, Javier ; Hoffmann Opazo , María José ; Jarpa Wevar, Carlos Abel ; Jiménez Fuentes, Tucapel ; Kast Rist, José Antonio ; Kast Sommerhoff, Felipe ; Lemus Aracena, Luis ; Letelier Norambuena, Felipe ; Macaya Danús, Javier ; Mirosevic Verdugo, Vlado ; Molina Oliva, Andrea ; Monckeberg Bruner, Cristián ; Monsalve Benavides, Manuel ; Morales Muñoz, Celso ; Nogueira Fernández, Claudia ; Norambuena Farías, Iván ; Núñez Lozano, Marco Antonio ; Núñez Urrutia, Paulina ; Paulsen Kehr, Diego ; Pérez Lahsen, Leopoldo ; Poblete Zapata, Roberto ; Robles Pantoja, Alberto ; Saldívar Auger, Raúl ; Santana Tirachini, Alejandro ; Schilling Rodríguez, Marcelo ; Sepúlveda Orbenes, Alejandra ; Silva Méndez, Ernesto ; Soto Ferrada, Leonardo ; Squella Ovalle, Arturo ; Tarud Daccarett, Jorge ; Trisotti Martínez, Renzo ; Turres Figueroa , Marisol ; Ulloa Aguillón, Jorge ; Urrutia Bonilla, Ignacio ; Van Rysseberghe Herrera, Enrique ; Walker Prieto, Matías ; Ward Edwards, Felipe.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Arriagada Macaya, Claudio ; Boric Font, Gabriel ; Campos Jara, Cristián ; Carmona Soto , Lautaro ; Chahin Valenzuela, Fuad ; Chávez Velásquez, Marcelo ; Espejo Yaksic, Sergio ; Fuenzalida Figueroa, Gonzalo ; González Torres, Rodrigo ; Gutiérrez Gálvez, Hugo ; Hernando Pérez, Marcela ; León Ramírez, Roberto ; Lorenzini Basso, Pablo ; Meza Moncada, Fernando ; Morano Cornejo, Juan Enrique ; Núñez Arancibia, Daniel ; Ojeda Uribe, Sergio ; Pilowsky Greene, Jaime ; Rathgeb Schifferli, Jorge ; Rincón González, Ricardo ; Sabat Fernández, Marcela ; Vallejo Dowling, Camila ; Vallespín López, Patricio ; Venegas Cárdenas, Mario.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Cariola Oliva, Karol ; Carvajal Ambiado, Loreto ; Cornejo González, Aldo ; Flores García, Iván ; Girardi Lavín, Cristina ; Jackson Drago, Giorgio ; Melo Contreras, Daniel ; Ortiz Novoa, José Miguel ; Pascal Allende, Denise ; Provoste Campillay, Yasna ; Rocafull López, Luis ; Rubilar Barahona, Karla ; Silber Romo, Gabriel ; Teillier Del Valle, Guillermo ; Torres Jeldes, Víctor.

-Se inhabilitaron los diputados señores:

Browne Urrejola, Pedro ; Melero Abaroa , Patricio ; Sabag Villalobos , Jorge .

El señor ANDRADE (Presidente).-

Despachado el proyecto.

## Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora

**4.3. Oficio de Cámara Origen a Cámara Revisora**

Oficio Aprobación Informe Comisión Mixta. Fecha 14 de septiembre, 2016. Oficio en Sesión 49. Legislatura 364.

VALPARAÍSO, 14 de septiembre de 2016

Oficio N°12.858

A S.E. EL PRESIDENTE DEL H. SENADO

Tengo a honra comunicar a V.E. que la Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha aprobado la proposición formulada por la Comisión Mixta constituida para resolver las divergencias suscitadas durante la tramitación del proyecto de ley que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, correspondiente al boletín N° 9.729-03.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a V.E.

OSVALDO ANDRADE LARA

Presidente de la Cámara de Diputados

MIGUEL LANDEROS PERKI?

Secretario General de la Cámara de Diputados

## Discusión en Sala

**4.4. Discusión en Sala**

Fecha 14 de septiembre, 2016. Diario de Sesión en Sesión 49. Legislatura 364. Discusión Informe Comisión Mixta. Se aprueba.

REGULACIÓN DE COBRO DE SERVICIO DE PARQUÍMETROS Y ESTACIONAMIENTOS. INFORME DE COMISIÓN MIXTA

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Conforme a lo acordado, corresponde tratar el informe de Comisión Mixta recaído en el proyecto que modifica la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

--Los antecedentes sobre el proyecto (9.729-03) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite: sesión 8ª, en 8 de abril de 2015 (se da cuenta).

Comisión Mixta: sesión 106ª, en 10 de marzo de 2016.

Informes de Comisión:

Economía y Transportes y Telecomunicaciones (unidas): sesión 49ª, en 2 de septiembre de 2015.

Comisión Mixta: sesión 49ª, en 14 de septiembre de 2016.

Discusión:

Sesión 81ª, en 15 de diciembre de 2015 (se aprueba en general y en particular).

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).-

Las divergencias suscitadas entre ambas ramas del Parlamento derivan del rechazo por parte de la Cámara de Diputados, en tercer trámite constitucional, de las siguientes enmiendas efectuadas por el Senado: aquella que sustituye el artículo 15 A, incorporado por el artículo único del proyecto, y las que introducen los artículos segundo y tercero transitorios.

La Comisión Mixta, como forma de resolver las divergencias entre ambas Cámaras, efectúa una proposición que acordó sobre la base del debate que desarrolló en torno a una redacción sugerida por los representantes del Ejecutivo a partir del texto despachado en su oportunidad por el Senado. Así, plantea aprobar un nuevo artículo 15 A y considerar los artículos segundo y tercero transitorios también con un nuevo texto.

La Comisión acordó la proposición con las votaciones que consigna para cada caso en su informe.

Corresponde hacer presente que la Cámara Baja, en sesión de hoy, aprobó la proposición de la Comisión Mixta.

En el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición -entiendo que se está repartiendo- figuran, en la cuarta y quinta columnas, la proposición de la Comisión Mixta y el texto que quedaría de aprobarse el informe de dicha Comisión.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Le damos la bienvenida al señor Ministro de Economía, Fomento y Turismo, don Luis Felipe Céspedes, quien nos va a acompañar durante el debate de la iniciativa.

## Discusión en Sala

En discusión el informe de la Comisión Mixta.

Tiene la palabra el Senador señor Moreira.

El señor MOREIRA.-

Señor Presidente, siempre es importante que algún otro señor Senador desee hablar. Pero, más allá de rendir el informe, que ya votamos a favor los Senadores de la Comisión de Economía antes de que fuera a la Cámara de Diputados, quiero señalar que la Comisión que presido fue parte importante del acuerdo a que se llegó y que, finalmente, fue aprobado mayoritariamente en la otra rama del Parlamento.

Creo que hemos logrado un mejor proyecto de ley, en el cual se conjugan los intereses de quienes desarrollan el legítimo negocio de brindar estacionamientos a la comunidad con los derechos de quienes consumen tal servicio. La razón de tener que regular de manera más detallada esta actividad no obedece a un capricho. Como ocurre en todas partes y en todos los sectores, siempre hay personas que abusan del sistema. Y esta iniciativa viene a corregir los vacíos que permiten que ciertos empresarios de los estacionamientos incurran en prácticas abusivas en contra de los consumidores.

Ejemplos de estas malas prácticas tenemos muchos: redondear siempre la tarifa al alza; sanciones desproporcionadas para el consumidor que pierde el ticket de ingreso (a pesar de que los proveedores disponen de la tecnología necesaria para saber el tiempo de uso del servicio de estacionamiento); un permanente intento de liberarse de responsabilidad en caso de hurto, etcétera.

Con la entrada en vigencia de la ley en proyecto, tales prácticas estarán prohibidas y serán sancionadas.

Sin embargo, esta normativa no podía convertirse en una ley de carácter expropiatorio, que atentara contra la libertad de desarrollar una legítima actividad económica.

Le pido, señor Presidente, un poquitito de orden, que aplique el Reglamento severamente.

El señor WALKER (don Ignacio).-

¡Orden en la Sala!

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Yo creo, Senador señor Moreira, que está exagerando. Su intervención se escucha perfectamente. Pero no está de más pedir una especial atención para el señor Senador.

El señor MOREIRA.-

Señor Presidente, como decía, con la entrada en vigencia de la ley en proyecto, estas prácticas van a quedar claramente sancionadas. Por eso, como señalé recién, esta normativa no podía convertirse en una ley de carácter expropiatorio que atentara contra la libertad de desarrollar una legítima actividad económica.

Al final del día primó, en ambas Cámaras, la razón por sobre el populismo. Porque no era justo -ni tampoco constitucional- que los proveedores de estos servicios de estacionamiento, que han invertido su capital en desarrollar dicha actividad, tuvieran el deber de prestar de manera gratuita sus servicios por cierto tramo de tiempo, salvo cuando por razones fundadas y motivadas por el bien común se puede hacer una exigencia de tal naturaleza. Por eso se incorporó la gratuidad en la prestación de este servicio en casos de urgencias en las instituciones de salud, sean estas públicas o privadas, prohibiéndose a los proveedores realizar cobro alguno por el servicio de estacionamiento.

Con esta iniciativa se mantiene siempre el principio de que quien consume paga -salvo la excepción señalada para las situaciones de urgencias- lo efectivamente consumido, pudiendo el proveedor optar por alguna de las dos modalidades de cobro: por minuto efectivamente usado o por tramo (el tramo de tiempo que él define), que, eso sí, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad, nunca podrá redondearse al alza.

Dependiendo del sistema que la empresa escoja, claramente si opta por el de los minutos, de treinta minutos, si la



## Discusión en Sala

persona está solo 29, obviamente aquí hay una gratuidad -entre comillas- implícita o de hecho.

De otra parte, el proyecto debía contener la flexibilidad necesaria para que los consumidores del servicio pudieran realizar los pagos a través de las diversas formas que hoy día permite la tecnología. Por ello, agradezco que en la discusión el Ejecutivo haya recogido una sugerencia que planteé en la Comisión de Economía del Senado, pues he podido apreciar cómo otros países hacen funcionar sus sistemas de estacionamientos en la vía pública utilizando, por ejemplo, los celulares, tanto para localizarlos como para pagar por su uso.

Por último, señor Presidente, creo que fue una decisión correcta que se aclarara en los artículos transitorios la situación referida a las futuras prórrogas o renovaciones de contratos que se encuentren vigentes al momento de entrar a regir esta normativa, en cuanto a que se les aplique la nueva legislación y no mantengan la situación que con este proyecto de ley se pretende corregir.

Agradezco el trabajo desarrollado tanto por la Comisión de Economía como por la Comisión Mixta, que integramos los Senadores del órgano técnico que presido, y también la colaboración de los asesores. Ello nos permitió alcanzar un punto de encuentro para que esta iniciativa se despachara en mejores términos.

Espero haber interpretado el sentir de la Comisión.

El señor MONTES .-

¡Lo interpretó muy bien, señor Senador!

El señor MOREIRA.-

Muchas gracias, Su Señoría.

No me cabe duda, señor Presidente, de que el informe de la Comisión Mixta va a contar con el apoyo de todos los señores Senadores.

He dicho.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Se me ha pedido abrir la votación.

¿Les parece a Sus Señorías abrirla, por supuesto escuchando antes al señor Ministro de Economía?

Acordado.

Solicito la unanimidad de la Sala para que en una hora más presida esta sesión el Honorable señor Zaldívar.

Acordado.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor CÉSPEDES (Ministro de Economía, Fomento y Turismo).-

Señor Presidente, la Sala del Senado va a votar en seguida el informe de la Comisión Mixta que dirimió las divergencias suscitadas durante la tramitación del proyecto sobre estacionamientos, materia que ha estado sujeta a un intenso debate en ambas Corporaciones Legislativas.

Ante todo, quiero agradecer el trabajo responsable de los distintos parlamentarios que han participado en la discusión de dicha proposición de ley.

Como Ejecutivo, valoramos la iniciativa de un grupo de Diputados que permitieron comenzar un debate con el propósito de fortalecer los derechos de los consumidores en el ámbito de los servicios de estacionamiento.

Coincidimos con el Congreso Nacional en que en el referido ámbito se han registrado situaciones de abuso que deben corregirse. Y estamos convencidos de que el texto de la Comisión Mixta logra este objetivo.

## Discusión en Sala

Esta materia no es de fácil resolución. Se debatió arduamente con miras a elaborar un articulado que consiguiera robustecer los derechos de los consumidores respetando de manera adecuada las distintas dimensiones, como el buen funcionamiento de la actividad económica pertinente, y otras consideraciones de política pública, como las externalidades en el área del transporte.

Creemos que el proyecto en informe ha generado un acuerdo mayoritario que posibilita avanzar decididamente en lo que respecta a los derechos de los consumidores.

Es importante destacar diversos aspectos de lo resuelto en la Comisión Mixta, que está sujeto a la aprobación del Senado.

En primer término, se determina que el proveedor del servicio de estacionamientos deberá optar por alguna de las siguientes modalidades de cobro:

1.- Cobro fraccionado por tiempo efectivamente utilizado.

Este es uno de los puntos más sentidos por los consumidores, en cuanto a que se cobre y se pague por el tiempo real de uso de cierto servicio.

Hoy no es raro encontrar estacionamientos donde uno permanece 10 minutos y se le cobran 30. Con la ley en proyecto, esto deja de ocurrir, porque si uno está 10 minutos y el tramo era de 30, no paga.

¡Ese es un avance tremendo!

2.- Cobro por tramos vencidos: se establece un tramo inicial mínimo de 30 minutos, disponiéndose que los siguientes tramos no pueden ser inferiores a 10 minutos.

En segundo lugar, el texto sugerido habilita para que los proveedores de servicios de estacionamientos, conforme a sus políticas comerciales, puedan establecer períodos exentos de cobro. Es decir, la duda que se planteó en el sentido de que el proyecto regula solo una forma de cobro no existe.

Al respecto, quiero ser muy claro: si algunos estacionamientos no cobran actualmente, seguirán sin cobrar.

En seguida, se regula la pérdida del vóucher.

El texto aprobado por la Comisión Mixta prohíbe expresamente el cobro por tal concepto. Al efecto, establece la obligación del proveedor de cobrar el tiempo real de utilización del servicio, consultando para tales fines sus registros, y prohíbe el cobro de un precio o tarifa prefijada, multas o recargos.

Ese es un punto relevante de la iniciativa, por cuanto permite abordar una de las situaciones que los consumidores consideran más injustas.

A continuación, se regula el no cobro de estacionamiento en servicios de urgencia de establecimientos asistenciales. El articulado plantea una solución de justicia respecto a las personas que requieren usar un estacionamiento en servicios de salud con motivo de la utilización del servicio de urgencia.

Luego, se incorporan reglas claras y expresas en cuanto a la responsabilidad civil que recae sobre el proveedor del servicio en caso de robo o hurto de vehículos, o del daño que sufre el consumidor con ocasión del robo o hurto de especies dentro de ellos.

Hoy día se suscitó un debate en la Cámara de Diputados en torno a si el peso de la prueba había pasado o no desde el proveedor al consumidor.

Nosotros, como Ejecutivo, debemos ser muy precisos al respecto: el texto que el Senado aprobó en segundo trámite constitucional y la historia de la ley dejan claramente establecido que el peso de la prueba sigue recayendo en el proveedor.

A nuestro entender, la única conclusión posible es la de que deben rendir prueba los proveedores.

En tal sentido, importa sobremanera reiterar que toda la historia de la ley así lo consigna.

## Discusión en Sala

No hay sobre la materia ningún cambio de criterio: se entiende que al registrarse un robo o un hurto el proveedor no ha adoptado las medidas de seguridad adecuadas; es decir, ha faltado a su obligación en este aspecto cuando ha habido un efecto dañoso en perjuicio del consumidor.

En consecuencia, estimamos que ese punto está claramente resuelto. Tanto así, que en el mismo articulado se dice de manera expresa: "Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente."

De ese modo queda absolutamente salvada una preocupación que plantearon hoy los Diputados. Y, como lo explicamos, aquello se consigna claramente en la historia de la ley.

Por otra parte, se incorporó una norma que obliga a los proveedores de los servicios en comento a publicar las tarifas y toda la información relacionada con los derechos que se consagran en esta iniciativa.

El articulado considera, asimismo, normas transitorias que permiten una aplicación paulatina de la ley en proyecto, de forma tal de no solo evitar eventuales conflictos, sino también permitir las adecuaciones técnicas y de sistema para su correcta aplicación.

Nos parece que esta iniciativa avanza decididamente hacia el fortalecimiento de los derechos de los consumidores en una materia en la que ha existido abuso en los cobros que se les realizan a los consumidores. Pero creemos que lo hace de manera balanceada, seria y responsable.

Por eso, como Ejecutivo, la hemos apoyado.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

En votación el informe de la Comisión Mixta.

--(Durante la votación).

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Para fundar su voto, tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.-

Señor Presidente, cada día me convezco más de que existen causas reales, concretas, que explican por qué nuestro Gobierno está con 15 por ciento de evaluación positiva y 85 por ciento de evaluación negativa.

¡Yo demando de los políticos de Gobierno y de los Secretarios de Estado una acción política, señor Ministro!

El proyecto que se nos ofrece esta tarde contradice esencialmente las ideas matrices de la moción encabezada por el Diputado demócratacristiano Marcelo Chávez, Presidente de la Comisión de Medio Ambiente de la Cámara Baja, mediante la cual se buscaba la gratuidad de los estacionamientos. Pero la iniciativa que nos ofrecen el Ministro y la Comisión Mixta -y aquí hay responsabilidad de los Senadores que participaron en ella; yo lo he leído; no estuve durante la votación, no tuve posibilidad de opinar- ielimina la gratuidad!

Escuché atentamente en CNN a Marcelo Chávez, quien dijo: "Aquí nos cambiaron. Fuimos por lana y salimos trasquilados. Fuimos en defensa de los consumidores y terminamos con un proyecto de ley que obliga a los consumidores".

Primero, se pedía que durante la primera media hora los estacionamientos fueran gratuitos.

Aquí queda establecido por la Comisión Mixta que no hay gratuidad: van a poder cobrar desde el primer minuto.

Con el mall de Concepción tenemos una litis en los tribunales, a través de la Asociación de Defensa de los Consumidores de la Región del Biobío (ADECUM), porque cuando a los habitantes se los invitó a comprar allí los

## Discusión en Sala

estacionamientos eran gratuitos y ahora, tras un cambio en las reglas del juego determinado de la noche a la mañana, deben pagar por estacionar. O sea, la oferta era que concurrieran a ese centro comercial porque tenían estacionamiento gratis -ello, para salir del centro de Concepción, perjudicando y matando al comercio de este sector-, pero después se estableció un pago por estacionar.

Claramente, este es un proyecto de ley pro empresa, pro mall, pro pago de estacionamiento.

Yo quiero advertir -esta no es una cuestión del Senador Navarro; los Diputados autores de la moción lo dijeron hace 24 horas en un canal de televisión tan importante como CNN-: ¡este proyecto traiciona las ideas matrices!

Aún más: el Diputado Chávez pidió que, de no haber caso en la Comisión Mixta, el Gobierno vetara esta iniciativa de ley.

Yo hago reserva de constitucionalidad respecto a las ideas matrices, pues no puede ser que un proyecto de ley ingrese al Parlamento para defender a los consumidores mediante la gratuidad en el uso de los estacionamientos y salga de él disponiendo que se les cobre por utilizarlos.

Siento, entonces, que ha habido una transformación profunda del texto primitivo.

Y repito lo que dijo el Diputado Marcelo Chávez: ha existido un lobby feroz de las empresas encargadas de los estacionamientos en los malls para incidir en el cambio de la base original de este proyecto de ley.

Yo solo quiero señalar -por cierto, voy a votar en contra- que el Congreso está desprestigiado.

Mi Gobierno tiene 15 por ciento de aprobación. Porque,...

El señor MOREIRA .-

¡No es "su" Gobierno, colega!

El señor NAVARRO.-

... cuando le presentan un proyecto de ley para proteger a los consumidores por la vía de establecer la gratuidad durante la primera media hora de estacionamiento en un centro comercial, o bien, para darle gratuidad total a quien va a una consulta médica o a una sala de emergencias...

El señor MOREIRA.-

¡Lea bien el proyecto!

El señor NAVARRO.-

Señor Presidente, si el Senador Moreira quiere defender la iniciativa, que lo haga.

El señor MOREIRA.-

¡Populista!

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

¡Por favor, Su Señoría! ¡No interrumpa!

El señor NAVARRO.-

Tiene derecho a usar de la palabra para fundamentar su voto.

No sé, señor Presidente, si este proyecto se discutió livianamente -como dijo ayer el Senador Girardi- o si existe el convencimiento de que mediante él se establece equidad, igualdad, respeto y protección para los consumidores.

Yo creo que esta iniciativa fija un marco rígido mediante el que se obliga a los consumidores a pagar; a través del cual el Congreso legaliza una conducta abusiva en contra de los usuarios de determinados centros comerciales y

## Discusión en Sala

establecimientos hospitalarios, quienes gozaban de gratuidad para estacionar y ahora deben pagar.

Este es un mal proyecto de ley.

Espero que podamos hacer el esfuerzo para tener un debate a posteriori, lo que siempre es malo.

Me habría gustado que la Comisión Mixta hubiera debatido antes estas cuestiones. Porque ahora solo contamos con la posibilidad de aprobar o rechazar su informe.

Yo manifiesto mi profunda molestia por la tramitación de que fue objeto esta iniciativa. Y transmito también la molestia de uno de sus autores.

Como dije, voy a votar en contra del informe de la Comisión Mixta, lamentando que el Congreso Nacional se preste para transformar en abusivas proposiciones de ley que tienen carácter protectivo.

¡La ley en proyecto es abusiva!

Voto que no.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

El señor MOREIRA .-

¡No más Navarro...!

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.-

Señor Presidente, yo no pensaba hacer uso de la palabra, pues el informe de la Comisión Mixta viene aprobado, según entiendo, por nueve votos contra uno; el pronunciamiento negativo, me parece, fue del Diputado Chávez.

Sin embargo, las palabras del colega que acaba de intervenir me obligan a decir la verdad.

Primero, debo decir que sería bueno que no se hablara con tanta ligereza y que no se atribuyeran intenciones a los Senadores que estamos sentados en esta Sala ni a los Diputados. O sea, convendría que se hablara con responsabilidad.

No me gustan ni la demagogia, ni la frivolidad, ni el populismo en que caemos en el Congreso Nacional cuando se habla de la forma como se ha hecho aquí.

Ante todo, debo recordar que el proyecto que llegó a la Comisión de Economía del Senado era claramente inconstitucional y adolecía de una gran cantidad de defectos y errores conceptuales que tuvimos que corregir.

De hecho, en el trabajo de la Comisión Mixta quedó la postura que sustentamos en la Comisión de Economía y que el Senado aprobó.

Es muy fácil decir "Quiero tener gratuitamente determinado servicio"; enojarse porque no se da en esa forma, y echarle la culpa al Gobierno y sostener que está vendido al retail, como se ha hecho acá con tanta frivolidad.

Yo considero que primero hay que tener los antecedentes y leerlos, para después, opinar.

Nosotros, ante todo, realizamos un esfuerzo por corregir las inconstitucionalidades de que adolecía la iniciativa que llegó de la Cámara de Diputados, a la cual se refirió el colega Navarro. Su articulado no hacía distinción alguno con respecto a los estacionamientos netamente comerciales: aquellos construidos por las empresas con sus

## Discusión en Sala

inversiones, aprovechando sitios de su propiedad existentes a lo largo de nuestro país, en fin. Por lo tanto, cualquiera podría haber entrado con su vehículo a esos recintos privados isin pagar nada!

Eso podría ser lo ideal. Pero no sería justo.

La demagogia está, entonces, en decir que debe haber gratuidad en todos los estacionamientos, sin distinción alguna.

El texto que recibimos de la Cámara Baja no se hacía cargo de los contratos de estacionamientos y parquímetros que tienen los municipios a lo largo de Chile.

Tampoco se hacía cargo de lo que sucede dentro de los estacionamientos en algunos recintos: centros comerciales, edificios de oficinas, etcétera.

Nosotros corregimos el texto. Así, hoy existe responsabilidad de los proveedores cuando se cometen robos, cuando se producen daños.

Eso no lo traía el proyecto populista y demagógico que llegó de la Cámara de Diputados. Y lo digo con toda responsabilidad, a pesar de que lo presentaron camaradas míos.

Hicimos un esfuerzo por respetar la gratuidad que se había planteado, por parecernos razonable que la primera media hora fuera gratuita para los usuarios de estacionamientos de carácter público.

Pero también ofrecimos alternativas. Y parece que eso no se ha entendido acá.

Entonces, consideramos que el proyecto original se mejoró sustancialmente.

Su articulado es realista, porque...

El señor ROSSI .-

¿Establece la media hora?

El señor PIZARRO.-

Sí.

La señora MUÑOZ.-

¿En qué artículo?

El señor PIZARRO.-

En el inciso correspondiente.

A aquellos que tienen dudas o a quienes les asaltó alguna inquietud a raíz de la intervención precedente les pido leer todo el proyecto.

En resumen, señor Presidente, la buena idea de nuestros Diputados habría quedado en un deseo de no mediar las observaciones que hicimos. En definitiva, está saliendo una normativa mucho más equilibrada, que protege de verdad a los consumidores.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el Honorable señor Letelier.

El señor LETELIER.-

Señor Presidente, estimados colegas, quiero tratar de situar el debate, pues por momentos, tal como lo acaba de indicar el Senador Pizarro, se meten en un mismo saco situaciones absolutamente distintas.

## Discusión en Sala

El sentido del proyecto original -entiendo- era establecer que en los estacionamientos de los malls -es obligatorio que ellos existan en los centros comerciales y en otros lugares- hubiera un período de gratuidad.

Uno de los puntos fue la definición del tiempo de gratuidad.

El segundo aspecto, dado que la Cámara Baja aprobó un texto con un alcance muy amplio, consistió en acotar, pues está la situación de los estacionamientos privados que se hallan desvinculados del comercio y en los que algunas personas han hecho inversiones; la de los estacionamientos pensados originalmente para unidades de salud, y la de los estacionamientos en general.

La Comisión de Economía del Senado discutió el punto y determinó que los alcances debían delimitarse. Así, el proyecto no es para todos los estacionamientos privados, ni tampoco para cualquier lugar donde se estaciona y se paga, sino que tiene que ver con ciertos derechos de los consumidores, vinculados a los malls o al comercio, en cuyos estacionamientos ha de darse un período de gratuidad.

Eso queda garantizado en el articulado, pues, conforme a la división que se ha establecido, no resulta posible fraccionar la primera media hora en tiempos más reducidos. Es decir, existe gratuidad hasta por 29 minutos 59 segundos, ya que no se puede cobrar por fracciones inferiores a media hora, en particular la inicial.

Lo siguiente que se considera tiene que ver con los recintos hospitalarios, respecto de los cuales se reconoce que las urgencias serán objeto de un tratamiento distinto. Es preciso recordar que a ellos no siempre se les exigía -y hay una discusión al respecto- el número de estacionamientos con los que debían contar.

Se enfrenta un drama con motivo del nuevo hospital público en la Región que representamos con el Senador señor García-Huidobro : no existen estos sitios para los usuarios, sino solo para los trabajadores.

Lo cierto es que no hay una norma urbana, por desgracia, que exija una cantidad suficiente. Dado que en muchos de estos establecimientos se han generado dificultades, se determina que a quienes lleguen con motivo de una urgencia no se debe cobrarles.

Una situación distinta es la de los estacionamientos absolutamente privados, pero es evidente que el comercio no está ligado a ellos. En el futuro se podría estudiar una prohibición si se quisiera restringir el uso de vehículos para una política de desarrollo de la ciudad, mas eso no es materia de la iniciativa que nos ocupa. Es muy legítimo considerar si la bicicleta se debe usar o no, pero ese es otro debate.

Tratándose de quienes ya han hecho inversiones en estacionamientos que tienen solo este fin, desvinculados de lugares comerciales, es de dudosa constitucionalidad que se les exija gratuidad, más aún sobre la base del texto original, en el que se llegaban a contemplar, si no me equivoco, hasta dos horas de permanencia.

Una situación distinta se revela con los datos reales, porque muchos centros comerciales no cobran el estacionamiento en el entendido de que necesitan un gancho para atraer clientes. Eso ha ido cambiando en el tiempo. No sé si los antecedentes que nos entregaron en la Comisión son representativos de todo el país.

Solo deseo consignar que me parece correcto, pensando en los derechos de los consumidores, contemplar un período de carencia o de gratuidad cuando sea un local comercial y que no se pueda cobrar en forma indiscriminada después de media hora, como cuando se exige la segunda media hora completa si se llega al minuto 31.

Estos son dos avances. El tercero es que se hace explícita la responsabilidad del dueño del estacionamiento si se comete un robo o un hurto.

Hasta que intervino mi amigo el Honorable señor Navarro, el Senador que habla no iba a hacer uso de la palabra, pero estimo que Su Señoría equivocó el rumbo en la discusión, porque el rechazo del articulado dejaría las cosas tal cual están.

Solo deseo consignar, para situar las cosas, que la ley en proyecto se traducirá en una primera media hora gratuita, con un fraccionamiento no inferior a diez minutos en el cobro posterior; en el aseguramiento de la responsabilidad legal del dueño o del concesionario frente a hurtos, y en el establecimiento de garantías para los que lleguen a urgencia en los hospitales, a quienes que no se podrá cobrarles.

## Discusión en Sala

Ya estos elementos constituyen un progreso. Algunos hubiéramos querido adelantar más, pero, entre votar por lo que se ha logrado o dejar todo tal como está, creo que no hay forma de equivocarse. ¡Este es un avance!

A lo que debemos apuntar -y termino- es a comprender que no todo lo que queremos se va a obtener en los debates. Es cierto que otros tenían puntos de vista distintos -me parece legítimo, si bien no eran los míos-, pero cuando una Comisión Mixta se pronuncia como lo hizo, con una visión clara, estimo que debemos valorarlo y respaldarlo, aunque quizás no se haya conseguido todo lo que el Senador que habla esperaba.

Voy a votar a favor.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Puede intervenir el Honorable señor Rossi.

El señor ROSSI.-

Señor Presidente, parto por exponer que a veces algunas cosas parecen ser muy buenas, pero que finalmente no lo son tanto. Porque estaba leyendo una serie de columnas de los más destacados arquitectos y gente dedicada a la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida en ella, a disminuir la congestión vehicular y la contaminación, a aumentar el uso de la locomoción pública y de la bicicleta, y no observé que ninguno manifestara que esta es una gran iniciativa.

Por el contrario, incluso veo que la Comisión Pro Movilidad Urbana, nombrada por la propia Presidenta Michelle Bachelet, entregó, después de muchos diálogos y sesiones en 19 ciudades, un informe que recomendaba políticas para mitigar los problemas de movilidad urbana y sugería, entre otras cosas, una serie de medidas para regular la oferta de estacionamientos, tanto en la calzada como fuera de ella, con el fin de desincentivar o racionalizar el uso del automóvil, objetivo diametralmente opuesto al del proyecto.

¿Qué están haciendo hoy día los países modernos? Construyen grandes edificios con muy pocos de esos espacios. Y los estacionamientos disponibles son, básicamente, para discapacitados, adultos mayores y personas con problemas de movilidad, a fin de estimularse en los demás el uso del transporte público o de la bicicleta o caminar.

No puedo comprender que alguien sostenga que ir a comprar a un centro comercial un supermercado es lo mismo que llegar de urgencia a un hospital. Son acciones diametralmente distintas.

Es cierto que estas cosas suenan muy bonitas -claro, itodo sin costo!-, pero, incluso desde el punto de vista del uso del estacionamiento gratuito para ir a comprar, ocurre que finalmente sería utilizado por gente que quiere dejar el auto e ir a otra parte, y la que realmente desea hacerlo nunca va a encontrar un lugar. Por eso es que formulo la reflexión respecto del asunto, ya que no deja de llamar la atención que ninguno de los que saben de políticas urbanas defienda la iniciativa, sino que siga la línea contraria.

A lo mejor, ella es popular, lo que no es sinónimo de buena. Y creo que debiéramos buscar las cosas que presenten esta última característica.

Finalmente, me llama la atención -lo hemos estado conversando con algunos colegas- que los treinta minutos gratuitos no queden claros en el texto. No soy profesor de castellano, pero voy a leerlo: "Cobro por tramo de tiempo vencido, no pudiendo establecer un periodo inicial inferior a media hora". No desprendo de eso el no pago. No resulta tan claro. O sea, dicho lapso transcurre y se cobra. Entonces, la redacción no da cuenta, sinceramente, de las tremendas bondades exhibidas aquí en el sentido expuesto.

Abrigo hartas dudas, porque el proyecto no va en la dirección de lo que debiéramos hacer para contar con un diseño urbano que justamente promueva el uso del transporte público para descongestionar las ciudades y se evite la emisión de material particulado de dióxido de carbono, óxido nitroso, óxido de azufre, en fin, causantes de un montón de problemas respiratorios y de mortalidad temprana en nuestra población.

Gracias.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-



## Discusión en Sala

Tiene la palabra el Senador señor Ossandón.

El señor OSSANDÓN.-

Señor Presidente, a nosotros nos tocó participar en la iniciativa, y es preciso analizar varios puntos mencionados aquí.

Es verdad que en los países desarrollados se ha intentado regular los estacionamientos para desincentivar el uso del automóvil, como dijo mi Honorable colega Rossi, pero todos los que lo han hecho disponen de sistemas de transporte público eficientes. Ninguno cuenta con el Transantiago ni enfrenta nuestros grandes problemas en regiones. Por lo tanto, no podemos decirles a las personas que utilicen el transporte público si este no funciona. Si fuera bueno, esa política sería aplicable.

Una de las cosas que analizamos, para que el proyecto fuera constitucional, es que nadie pudiese abusar. Y se logró, a mi juicio, una justa medida: o los primeros 29 minutos son gratuitos -se paga cuando termina el tramo- o se cobra por minuto, sean cinco o sesenta.

La idea, además, es que los dueños de la instalación se hagan responsables del cuidado de los vehículos, de las consecuencias de los robos, etcétera.

Asimismo, se buscó no desincentivar la construcción de unidades de buena calidad, con tecnología apropiada. Porque uno de mis colegas dijo que no existía una regulación en la materia, en circunstancias de que la Ley General de Urbanismo y Construcciones sí contempla una para los estacionamientos, mas la cantidad no es suficiente. O sea, es imposible que un hospital se vaya a construir con prescindencia de esas disposiciones, porque no obtendría el permiso respectivo.

Cuando media una normativa y se procede en forma adecuada, existen estacionamientos de mejor calidad y tecnología, de manera que constituyen una actividad sin abusos. Considero que la gran gracia de la iniciativa es que no permite un cobro no justo.

La ley en proyecto claramente incentivará el que mucha gente invierta -el rubro siempre se ha concentrado en los centros comerciales, que son solo uno de los oferentes- y haga un buen negocio, pero con la tarifa correspondiente a lo que hay. Y la mayoría va a determinar que los primeros 29 minutos sean gratuitos. Así que si uno va a comprar algo y ocupa menos tiempo -porque ahí se acaba el tramo-, no pagará por el estacionamiento. Eso es justo.

La gratuidad absoluta no solo hubiera sido inconstitucional, sino que también hubiese desincentivado cualquier tecnología para mejorar el cobro, así como el cuidado y la mantención de los vehículos.

Por lo tanto, asumo el hecho de haber trabajado con miras a un sistema lo más justo posible.

Y creo que este no va contra los consumidores. Al revés: se les protege con una política responsable. No es que ellos no quieran pagar: lo que no quieren es que se abuse cuando están 31 minutos y les cobran una hora. Eso les molesta.

Muchas gracias.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Puede intervenir el Honorable señor Montes.

El señor MONTES.-

Señor Presidente, seré muy breve, porque lo que corresponde, a mi juicio, es que el Ejecutivo clarifique el alcance de las medidas, para que eso quede al menos en la historia de la ley.

No es efectivo que en ninguna circunstancia se cobrará durante la primera media hora o los primeros 29 minutos. De hecho, la propia disposición expresa que se puede cobrar "por minuto efectivo de uso del servicio", o sea, desde el minuto uno, dos, tres.

La doble i de la letra a) del artículo 15 A se pone en el caso de un período inicial no inferior a media hora en el

## Discusión en Sala

cobro "por tramo de tiempo vencido". Varios colegas que han intervenido concluyen de ahí que por los primeros 29 minutos no se podría cobrar, lo que solo sería posible a partir de los 30.

El señor PIZARRO.-

Así es.

El señor MONTES.-

Está bien. Pero es una llegada bien sofisticada.

Pido que el señor Ministro especifique el real alcance que se le quiere dar a la norma y por el cual se estaría votando.

Pero quiero dejar en claro también que la i simple de la misma letra a) permite cobrar desde el primer minuto, si se elige esta modalidad. En cambio, si se opta por un tramo, ello solo es posible a partir del minuto 30.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).-

En efecto.

El señor MONTES.-

Pido que el punto quede suficientemente precisado, para ver sobre qué vamos a pronunciarnos, y felicito a los miembros de la Comisión Mixta por su sofisticación, ya que están creando otra manera de llegar a los problemas.

Muchas gracias.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el señor Ministro para efectuar una aclaración.

El señor CÉSPEDES (Ministro de Economía, Fomento y Turismo).-

Señor Presidente, estimo muy importante consignar -ya lo han dicho algunos parlamentarios- que el proyecto original enfrentaba problemas de constitucionalidad, por afectar, entre otros, el derecho de propiedad de los prestadores de servicios de estacionamiento al establecer un gravamen respecto de una actividad emprendida de manera lícita y conforme a la regulación vigente. Me parece que esto es algo central.

Lo que se legisla es un articulado en orden a que los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento al público general, cualquiera que sea el medio de pago que se utilice, cuenten con dos alternativas:

-Cobro por minuto efectivo de uso del servicio, quedando prohibido un cargo por períodos, rangos o tramos de tiempo. Si la persona estuvo siete minutos, paga siete; si estuvo diez minutos, paga diez.

-Cobro por tramo de tiempo vencido. ¿Qué significa eso? Que si el tramo es de treinta minutos y la persona está diez, no se le cobra, porque el primero no venció.

Esto último dice relación, precisamente, con una de las cosas que los consumidores más alegan: que cuando el tramo es de una hora y están diez minutos, les cobran una hora.

A mi juicio, es tremendamente importante subrayar que se ha procedido con toda la responsabilidad requerida. El debate que se podría iniciar es susceptible de abarcar un montón de otros aspectos relevantes en materia de gratuidad, por ejemplo. Lo que hemos hecho es tratar de lograr un proyecto balanceado, en el que se reconozca también que otras actividades se ven afectadas.

Repito que inicialmente se planteaban problemas de constitucionalidad serios.

En seguida, tenemos que equilibrar consideraciones de bien público, de externalidades en transporte, como lo expresó el Senador señor Rossi.

## Discusión en Sala

Asimismo puede haber una repercusión. Si existiera gratuidad en los estacionamientos en centros comerciales, ¿qué pasaría con otras pequeñas empresas proveedoras?

Entonces, creo que se ha hecho un trabajo serio. Así lo confirmó el trámite anterior en el Senado, donde medió una aprobación unánime. Y la letra a) del artículo 15 A, nuevo, posteriormente registró 8 votos a favor y uno en contra en la Comisión Mixta. Lo anterior demuestra el cuidado con que se abordó el tratamiento de la materia.

Comprendemos que este último puede no ser del agrado de los autores de la moción. Hemos dicho claramente que se valora el haberla presentado y que se establezcan elementos para evitar el abuso en los cobros, pero es algo que se tiene que hacer con todos los resguardos y la rigurosidad correspondientes.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Puede intervenir la Senadora señora Muñoz.

La señora MUÑOZ.-

Señor Presidente, comparto con el señor Ministro que la labor ha sido seria y responsable.

Sin embargo, nuestro primer deber es legislar para instalar derechos, beneficios para los ciudadanos, y la redacción del texto es críptica. No sé cómo se le puede explicar a un usuario no abogado de las comunas que representamos lo que significa el contenido de la doble i de la letra a) del artículo 15 A.

¡No se va a saber en ningún momento que se tiene derecho a media hora de gratuidad! ¡Tendríamos que poner carteles en todos los lugares para que ello se entendiera!

No quiero hacerme parte de una forma de legislar tan elitista como la que nos ocupa o del ocultamiento de intenciones detrás de estos términos. En verdad, aquí no estamos consagrando un derecho nítido y claro.

Creo que el propósito es bueno. Se ha mencionado que la Comisión Mixta y el Senado se encargaron de componer situaciones de inconstitucionalidad. ¡Puede llegarse a toda la rigurosidad, el preciosismo y el virtuosismo jurídicos que es preciso aplicar, pero un primer deber es hacer leyes comprensibles para la gente, con el objeto de que del Congreso realmente salgan derechos! Porque después vendrán a decirnos: "¿Sabe que en ninguna parte me respetan los 30 minutos de gratuidad?".

Puede que lo hecho por los Diputados no haya sido claro, que haya ofrecido dificultades, pero esa redacción expresaba que "La primera media hora de uso en dichos estacionamientos será gratuita". ¿No es posible que eso quede en la doble i?

Sé que no hay posibilidades de modificar absolutamente nada de la proposición de la Comisión Mixta, lo que me lleva a votar en contra, porque de verdad no quiero ser responsable de entregarle a la gente un texto que no consagra derechos nítidos.

He dicho.

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).-

¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor QUINTANA (Vicepresidente).-

Terminada la votación.

--Se aprueba el informe de la Comisión Mixta (26 votos a favor, 2 en contra y una abstención).

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Lily Pérez, Van Rysselberghe y Von Baer y los señores Allamand,

## Discusión en Sala

Araya, Chahuán, Coloma, De Urresti, Espina, García, García-Huidobro, Harboe, Horvath, Hernán Larraín, Letelier, Montes, Moreira, Ossandón, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Quinteros, Ignacio Walker, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Votaron por la negativa la señora Muñoz y el señor Navarro.

Se abstuvo el señor Quintana.

---

Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

#### 4.5. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio Aprobación Informe Comisión Mixta. Fecha 14 de septiembre, 2016. Oficio en Sesión 72. Legislatura 364.

VALPARAÍSO, 14 de septiembre de 2016

Nº 266/SEC/16

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado la proposición formulada por la Comisión Mixta constituida para resolver las divergencias suscitadas con ocasión de la tramitación del proyecto de ley que modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, correspondiente al Boletín N° 9.729-03.

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 12.858, de 14 de septiembre de 2016.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

JAIME QUINTANA LEAL

Presidente (E) del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA

Secretario General del Senado

## 5. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

### 5.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo

Oficio Ley a S.E. La Presidenta de la República. Fecha 27 de septiembre, 2016. Oficio

VALPARAÍSO, 27 de septiembre de 2016

Oficio N°12.865

A S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

Tengo a honra comunicar a V.E. que el Congreso Nacional ha aprobado el proyecto de ley que modifica la ley N°19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica, originado en una moción de los diputados señores Fuad Chahin Valenzuela, Marcelo Chávez Velásquez, Aldo Cornejo González, Sergio Espejo Yaksic, Iván Flores García, Pablo Lorenzini Basso, Víctor Torres Jeldes y Matías Walker Prieto, correspondiente al boletín N° 9.729-03, del siguiente tenor:

#### PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1.- Incorpóranse en la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C:

“Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago utilizado, se regirán por las siguientes reglas:

1. El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a veinticuatro horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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 periodo inicial inferior a media hora. Los siguientes tramos o periodos no podrán ser inferiores a diez minutos cada uno.

2. Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos, no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

3. Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un periodo de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de uso de dicho servicio.

4. En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor deberá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

5. Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, no obstante la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio, no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

6. El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidos en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al juzgado de policía local competente, en

## Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo

caso de infracción.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas, o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamiento en la vía pública sólo le será aplicable lo dispuesto en los números 1, 2 y 3 del artículo 15 A.”.

Artículo 2.- Agrégase en el artículo 148 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, el siguiente inciso segundo:

“En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en los números 1, 2 y 3 del artículo 15 A de la ley N° 19.496. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto del tiempo efectivamente utilizado.”.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- La presente ley entrará en vigencia noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo.- Lo dispuesto en la presente ley se aplicará a las concesiones de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del mencionado Ministerio, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por el decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.

Artículo tercero.- Lo dispuesto en el artículo 15 C se aplicará a los contratos de servicio de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.”.

Dios guarde a V.E.

OSVALDO ANDRADE LARA

Presidente de la Cámara de Diputados

MIGUEL LANDEROS PERKI?

Secretario General de la Cámara de Diputados

## Ley N° 20.967

## 6. Publicación de Ley en Diario Oficial

### 6.1. Ley N° 20.967

Tipo Norma	:	Ley 20967
URL	:	<a href="http://www.leychile.cl/N?i=1096757&amp;f=2016-11-17">http://www.leychile.cl/N?i=1096757&amp;f=2016-11-17</a>
Fecha	:	04-11-2016
Promulgación	:	
URL Corta	:	<a href="http://bcn.cl/1ygr2">http://bcn.cl/1ygr2</a>
Organismo	:	MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO
Título	:	REGULA EL COBRO DE SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTO
Fecha	:	17-11-2016
Publicación	:	

LEY NÚM. 20.967

#### REGULA EL COBRO DE SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTO

Tengo a honra comunicar a V.E. que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al proyecto de ley originado en moción de los Honorables diputados señores Fuad Chahin Valenzuela, Marcelo Chávez Velásquez, Aldo Cornejo González, Sergio Espejo Yaksic, Iván Flores García, Pablo Lorenzini Basso, Víctor Torres Jeldes y Matías Walker Prieto,

Proyecto de ley:

"Artículo 1.- Incorpóranse en la ley N° 19.496, sobre protección de los derechos de los consumidores, los siguientes artículos 15 A, 15 B y 15 C:

"Artículo 15 A.- Los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago utilizado, se regirán por las siguientes reglas:

1. El cobro de uso del servicio de estacionamiento por períodos inferiores a veinticuatro horas, se podrá efectuar optando por alguna de las siguientes modalidades:

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.

2. Cualquiera sea la modalidad de cobro que utilice el proveedor del servicio de estacionamientos, no podrá, bajo circunstancia alguna, redondear o aproximar la tarifa al alza.

3. Los proveedores de servicio de estacionamiento podrán fijar un periodo de uso del servicio sin cobro, de acuerdo a sus políticas comerciales o a las condiciones de



## Ley N° 20.967

uso de dicho servicio.

4. En caso de pérdida del comprobante de ingreso por parte del consumidor, corresponderá al proveedor consultar sus registros con el fin de determinar de manera fehaciente el tiempo efectivo de utilización del servicio, debiendo cobrar, en tal caso, el precio o tarifa correspondiente a éste, quedando prohibido cobrar una tarifa prefijada, multas o recargos. En este caso, el proveedor deberá solicitar al consumidor cualquier antecedente que permita acreditar o identificar al propietario del vehículo.

5. Si, con ocasión del servicio y como consecuencia de la falta de medidas de seguridad adecuadas en la prestación de éste, se producen hurtos o robos de vehículos, o daño en éstos, el proveedor del servicio será civilmente responsable de los perjuicios causados al consumidor, no obstante la responsabilidad infraccional que corresponda de acuerdo a las reglas generales de esta ley.

Cualquier declaración del proveedor en orden a eximir o a limitar su responsabilidad por hurtos, robos o daños ocurridos con ocasión del servicio no producirá efecto alguno y se considerará como inexistente.

6. El proveedor deberá exhibir de forma visible y clara, en los puntos donde se realice el pago del estacionamiento, y en los ingresos del recinto, el listado de los derechos y obligaciones establecidos en la ley, haciendo mención del derecho del consumidor de acudir al Servicio Nacional del Consumidor o al juzgado de policía local competente, en caso de infracción.

Artículo 15 B.- Los prestadores institucionales de salud, sean éstos de carácter público o privado, no podrán realizar cobro alguno por los servicios de estacionamiento cuando éstos sean utilizados con ocasión de servicios de urgencia o emergencia, y durante el tiempo que duren éstas, o por pacientes que presenten dificultad física permanente o transitoria para su desplazamiento, circunstancia que deberá ser acreditada por el profesional a cargo del tratamiento o atención de salud.

Artículo 15 C.- A quien administre el servicio de estacionamiento en la vía pública sólo le será aplicable lo dispuesto en los números 1, 2 y 3 del artículo 15 A."

Artículo 2.- Agrégase en el artículo 148 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, el siguiente inciso segundo:

"En todas las vías públicas donde esté permitido estacionar sujeto al pago de un precio o tarifa, su cobro deberá efectuarse de conformidad a lo dispuesto en los números 1, 2 y 3 del artículo 15 A de la ley N° 19.496. No se podrá exigir al usuario, bajo circunstancia alguna, el pago por rangos o tramos de tiempo superior o distinto del tiempo efectivamente utilizado."

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- La presente ley entrará en vigencia noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo.- Lo dispuesto en la presente ley se aplicará a las concesiones

## Ley N° 20.967

de obras públicas vigentes, reguladas por el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del mencionado Ministerio, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por el decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, y que entre los servicios incorporados en la concesión se encuentre el de estacionamientos que considere el cobro por el uso de los mismos, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato.

Artículo tercero.- Lo dispuesto en el artículo 15 C se aplicará a los contratos de servicio de estacionamiento concesionados en la vía pública suscritos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, cuando las bases de licitación del servicio o el contrato de concesión hayan dispuesto expresamente otra modalidad de cobro, una vez concluido el plazo de concesión entregado a la fecha de publicación de la presente ley, sin importar cualquier renovación, la que se entenderá como nuevo contrato."

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 4 de noviembre de 2016.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidenta de la República.- Luis Felipe Céspedes Cifuentes, Ministro de Economía, Fomento y Turismo.- Alberto Undurraga Vicuña, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Gómez-Lobo Echenique, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Atentamente, Natalia Piergentili Domenech, Subsecretaria de Economía y Empresas de Menor Tamaño.