



EMBA

Cátedra: Empresa, Estado, Sociedad

Prof: Rosa Amelia de González

Feb 2011

TRABAJO INDIVIDUAL

**REGULACIÓN DE PRECIOS DE
ESTACIONAMIENTOS**

Vladimir Petit Medina
C.I.V-5.290.987

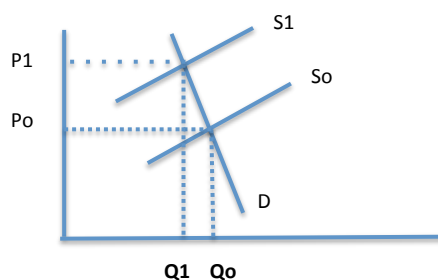
REGULACIÓN DE PRECIOS DE ESTACIONAMIENTOS

INTRODUCCIÓN

La regulación como política pública contrasta el principio de la libre empresa con el poder de coerción del Estado (Viscusi, 1996). La visión de dicho instrumento ha pasado de la teoría del *hecho del príncipe*, el *Estado de Bienestar Social* y la *teoría de la captura* hasta llegar al criterio diferenciador según se trate de remediar una falla de mercado, una falla de gobierno y, más recientemente, una falla de voluntariado (González, 2011). Regular es, en fin de cuentas, usar ese poder de coerción por parte del Estado sobre las decisiones de agentes económicos y sobre las fuerzas del mercado. Una apretada tipología de las regulaciones incluiría los controles de precios (tanto *floor* como *ceiling*), los controles de cantidades también llamados *quotas*, controles de entrada y salida y de otras variables. Sin embargo, nos ocupa la regulación de los precios de los estacionamientos que prestan servicio al público. Luego, se trata de la prestación de un servicio público a través de bienes públicos y privados. Para ello hay dos mecanismos concretos de actuación: fijando un precio máximo (*ceiling*), tal y como lo han hecho las municipalidades de Boston y múltiples ciudades importantes de Asia e , incluso, como es el caso de la ciudad Caracas; o fijando un precio base o *Price floor*, a la usanza de Beverly Hills .

¿SE JUSTIFICA LA INTERVENCIÓN?

El control de los precios de estacionamientos en áreas urbanas es un instrumento de ordenamiento del tráfico y de regulación de las emisiones de gases contaminantes en las ciudades y, quizás en una óptica extremadamente cuestionable, una forma de protección del usuario de un servicio público. De una sencilla investigación se desprende que es una herramienta cuya eficacia depende de si esté enmarcada en un conjunto de políticas a implementar para regular el tráfico urbano, medidas de sanidad ambientalista o económicas para evitar presión sobre el usuario, según sea el caso. Luego, la respuesta a la pregunta es **Si...se justifica** siempre que se atienda a corregir fallas de mercado, con la intencionalidad referida y con el sentido de regular el bien en tanto prestación de servicio al público. Las justificaciones podrían ser enumeradas de la manera que sigue: 1) se asume que el mercado por puestos de estacionamiento era un *mercado imperfecto* caracterizado por un desequilibrio importante: altos costos del parking en razón de escasez de puestos y, a la par, demasiados demandantes por la progresión en la compra de vehículos así como dificultades para garantizar la provisión de nuevos puestos de parking en razón del tiempo que demanda la construcción urbana. Veamos. El factor de crecimiento del mercado automotor empujaba la necesidad de espacios para el parqueo a un ritmo irrefrenable estableciendo una demanda relativamente inelástica. El asunto podía, graficarse, de la manera que sigue.



El resultado fue un encarecimiento de las unidades disponibles y en consecuencia, un aumento del punto de equilibrio del mercado hacia arriba. Esta circunstancia colocaba al

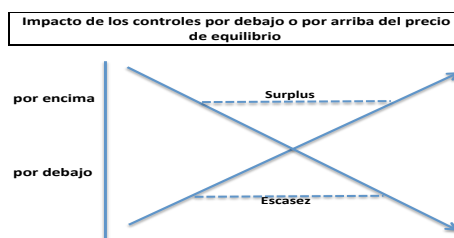
usuario en una situación comprometida en ausencia de una regulación de este tipo. También, la naturaleza de los contratos de adhesión, en términos de precios, configuraban un desigual poder de negociación (Glauber&Meyer 1996); 2) *externalidades negativas*¹, toda vez que a falta de regulación y en razón de los altos costos de parking y hasta por simple facilidad, los propietarios utilizaban comúnmente el *Street parking*, estacionándose por doquier dejando menos espacio disponible para la circulación y , ocasionando, mayor tráfico, ineficiencia del tiempo, menor productividad, mayor estrés colectivo y más emisiones de CO2, es decir, más enfermedades potenciales de pulmón; y 3) estaba en juego un *bien público de innegable valor*: la protección ambiental² para garantizar un medioambiente limpio.

EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA

La teoría del *public choice* explica porqué *public officials* armados con grandes intenciones terminan generando desastres de gran factura y tenerla presente a la hora de evaluar esta política es fundamental. En otros países se delimita un circuito: altos costos de gasolina, altas tarifas de parking, altos costos de los vehículos, altos costos de seguros, altos montos de tickets por parqueo indebido. Este sistema de acciones controla el tráfico (menos estrés colectivo y contaminación), ordena el parqueo y obliga la gente a caminar. Estas regulaciones son fundamentalmente herramientas ambientalistas y de ordenación urbanística pudiendo ser claves en la implementación de políticas de preservación del medioambiente, siguiendo la secuencia lógica :



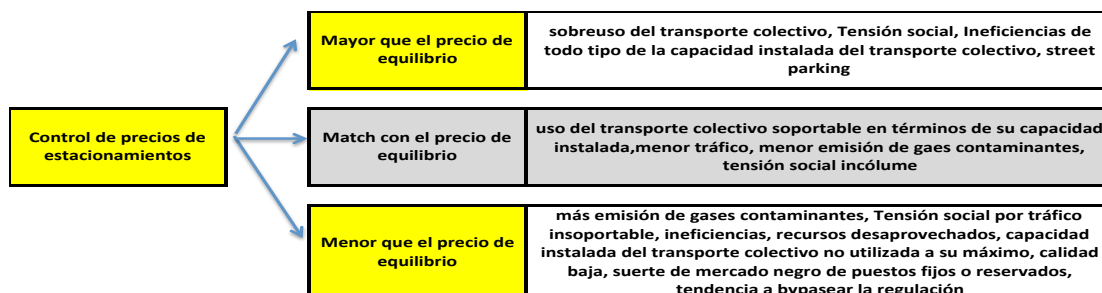
El problema surge cuando el control es una medida aislada y fundamentalmente orientada a la protección del usuario y, particularmente, cuando el precio producto de la regulación, se aleja, por debajo o por arriba, del precio de equilibrio del mercado, configurando un error por mala lectura de la situación. La siguiente gráfica ilustra ambas situaciones en casos normales y sus consecuencias directas: *surplus* por un lado y *escasez* por el otro.



Veamos, por aproximación, las principales consecuencias que puede acarrear la regulación, según sea el precio fijado en el control en relación con el precio de equilibrio.

¹ Claramente estas externalidades negativas surgen desde el momento que afectan a no intervinientes en el negocio o mercado del cual se trata (Glauber&Meyer 1996).

² Musgrave (1986, p.51) advierte que ejemplos de bienes públicos puros (no rivalidad ni exclusión) son "...la defensa nacional, el alumbrado público y la protección del medioambiente".



Más allá, este tipo de regulaciones convoca usuales fallas de gobierno por *efectos no anticipados*: los niveles de precios fijados por debajo del precio de equilibrio o mantenidos fijos por largo tiempo, constituyen a la larga, un incentivo para la compra de más vehículos en virtud de lo barato del precio, provocando más tráfico y contaminación, mayor ineficiencia del transporte colectivo de superficie por problemas de fluidez del tráfico, menos gente que quiera caminar, ausencia de incentivos a la construcción de más estacionamientos así como estímulo a *bypasear* la regulación –estableciendo servicio de valet parking con precios mayores-, escasez de espacios dedicados -tan sólo ceñido a las variables urbanas exigidas, *shortage*-. Sin embargo, faltaría un dato para evaluar correctamente este tipo de políticas: no se sabe a ciencia cierta si se apreció la elasticidad de la demanda y si ella no se toma en cuenta o no se conoce, es imposible hacer una *correcta lectura* de la situación.

Evaluemos mejor este tipo de regulación aproximándonos a un caso concreto: la regulación del control de precios de los estacionamientos públicos en el área metropolitana de Caracas. La regulación fue impuesta por el Decreto 243 del 27-06-1994, Gaceta Oficial 35.491, modificado por el Decreto 2.304, publicado en la Gaceta Oficial 37.626 del 06 de febrero de 2003, a su vez modificado por la Resolución 0114, Gaceta Oficial 38.334, del 13 de diciembre de 2005 (vigente). El argumento es la protección al usuario vía *price ceilings* y se declara el producto como de primera necesidad. Sólo quedan exceptuados los estacionamientos para uso exclusivo de hoteles categoría 5 estrellas y los estacionamientos estructurales mecánicos (Estructurales: locales con estructura e instalaciones permanentes destinados a estacionamiento. No estructurales son espacios abiertos parcial o totalmente cubiertos con estructuras provisionales. Además, se impone el seguro obligatorio). El precio vigente es el siguiente:

Tipo o categoría de estacionamiento	Precio por cada hora o fracción adicional mayor de 30 minutos	Precio por fracción adicional menor de 30 minutos	Precio fijo mensual
No estructurales			
Vehículos livianos	0,700	0,350	60
Vehículos de carga	0,800	0,400	70
Estructurales no mecánicos			
Vehículos livianos	1	0,500	80
Vehículos de carga	1,145	0,572	90
Terrenos temporalmente destinados a			
Para todo tipo de vehículos	Precio por cada hora o fracción 0,400	Precio por fracción adicional 0,200	Precio fijo mensual 35

Expresado en Bolívares Fuertes

Ya el precio era irrisorio en el 2005...pero mantenido inalterable desde esa fecha hasta ahora mientras la inflación acumulada, según el BCV, ha sido 136,8% (2005,2006,2007,2008,2009,2010), evidentemente termina convirtiéndose en un estímulo a tener vehículo...ya que es muy barato *el parking* o, en el mejor de los casos, no es un freno a la adquisición de automotores. Las cifras de la Cámara Automotriz Venezolana son contundentes. Veamos.

Mercado Total/ Año	Unidades	Variaciones %
2002	128.623	-40,72
2003	63.728	-50,46
2004	134.357	110,84
2005	228.378	69,98
2006	343.351	50,34
2007	491.899	43,26
2008	271.622	-44,78
2009	136.517	-49,74
Enero 2010 a Diciembre 2010	125.202	-8,29

(*) Últimos 12 meses

Inmetra-Instituto Metropolitano del transporte- (2007) alerta sobre esta explosión de adquisición de vehículos y advierte que “el área metropolitana tiene 4 millones y medio de habitantes y 1.389.455 autos particulares...es decir, el caos del tráfico es fenomenal aunque apenas el 30% de la gente tiene vehículo particular...y la tendencia es que el porcentaje de propietarios siga aumentando”. Otras imprevisiones agudizan la falla de gobierno: 1) No ampliación de vías en el área metropolitana desde hace 20 años; 2. El modelo de desarrollo urbano dominante en la gran Caracas favorece el uso del automóvil³, ocupando mucho espacio urbano (Josefina Flórez, Directora del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Simón Bolívar, en www.usb.edu.ve/ieru-1/). Entonces el resultado es mayor tráfico⁴, contaminación, estrés, problemas de desplazamiento del transporte público superficial⁵....un desastre.

Para colmo:¿de qué tipo de elasticidad se trata?. Las actuales circunstancias nacionales constituyen un desincentivo para la construcción de nuevos inmuebles urbanos (problemas de crédito, políticas que restringen iniciativas de construcción, invasiones, etc), por ende, si hay más vehículos los nuevos propietarios se conseguirán con...la misma oferta de puestos de estacionamientos públicos disponibles... y, a su vez, y como la actuación del gobierno en materia de *taxes and subsidies and regulations* es uno de los *non-price determinants* que afectan la curva de oferta, habrá un *shift* hacia la izquierda. Superar esta situación es difícil y toma tiempo. La nueva política debía anticipar este efecto y no crear una grave perturbación de entrada. Por otra parte, los intentos de *bypasear* la regulación cada vez son más claros⁶.

CONCLUSIÓN

Esta regulación puede ser una arma potente cuando se justifica su imposición y está enmarcada en planes que incluyen otras medidas pero hay una clara tendencia a incurrir en fallos de gobierno. La actual regulación aplicable al área metropolitana de Caracas debe cambiar por *cambios en costos, por verificación de consecuencias no anticipadas y por no responder a una lectura correcta del problema de oferta y demanda*. El poder coercitivo es para corregir y remediar no para crear más distorsiones.

³ La Arq. Rosa María Chacón, especialista en transporte y gestión urbana (www.el-nacional.com, Miércoles 29 de Octubre de 2008-ciudadanos 1), advierte: ‘Estructurar la ciudad para evitar el uso del carro es fundamental para hacer sostenible la vida urbana y es fundamental canalizar a la gente hacia el transporte público, menos contaminante y eficaz en la cantidad de gente que logra transportar’.

⁴ El panel intergubernamental de Cambio Climático (www.el-nacional.com, Miércoles 29 de Octubre de 2008-ciudadanos 1) indica que 10% de las emisiones que afectan la capa de ozono son atribuibles a las actividades automotoras. En la ciudad de Caracas circulan 2.200.000 vehículos automotores por día (www.intt.gov.ve). En el mismo artículo se advierte que según el INE, la contaminación por fuentes móviles se redujo en Caracas entre 2002 y 2003 gracias a la introducción de la gasolina de tetraetilo de plomo...pero ese efecto parece haberse perdido por la explosión adquisitiva de vehículos entre 2004 y 2007, según cifras de CAVENEZ(2010). El plan de gas aún no ha tenido mayor expansión.

⁵ Según Inmetra (2007), el 72,6% de los caraqueños utiliza preferentemente el transporte urbano superficial todos los días.

⁶ El Nacional en su edición del 06 de febrero de 2011, en ciudadanos pág. 2 publica un trabajo especial titulado “Los estacionamientos usan valet parking como una opción a las tarifas reguladas”, lo cual convalida este análisis.

Referencias bibliográficas y electrónicas

Textos

Glauber & Meyer (1996). *The role and limits of Government in markets*, Cambridge, Kennedy School of Government-class packet.

González, Rosa Amelia (2011). *Empresa, Estado y Sociedad*, Caracas, IESA-paquete de estudios.

Musgrave, Richard & Musgrave, Polly (1986). *Public Finance in Theory and Practice*, Fifth Edition, Chicago, McGraw Hill.

Viscusi, Kip et al (1996). *Economics of regulation and antitrust*. Cambridge, *MIT Press*.

Referencias electrónicas

CAVENEZ

www.el-nacional.com, Miércoles 29 de Octubre de 2008-ciudadanos 1

www.el-nacional.com, 06 de febrero de 2011-ciudadanos 2

www.gacetaoficialdevenezuela.Gob.ve

www.intt.gov.ve.

www.usb.edu.ve/ieru-1/

