

SESIÓN EXTRAORDINARIA

N.º 62-2013

19 de agosto de 2013

San José, Costa Rica

SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 62-2013

Acta de la sesión extraordinaria número sesenta y dos mil trece, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el lunes diecinueve de agosto de dos mil trece, a partir de las catorce horas. Asisten los siguientes miembros: Dennis Meléndez Howell, quien preside; Sylvia Saborío Alvarado, Edgar Gutiérrez López y Grettel López Castro, así como los señores: Rodolfo González Blanco, Gerente General; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte; Carlos Herrera Amighetti, Intendente de Agua; Carol Solano Durán, Directora a.i. de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria; y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Constancia de inasistencia.

Se deja constancia que el señor Pablo Sauma Fiatt no participa en esta oportunidad, toda vez que tuvo que cumplir con un compromiso de índole personal.

Asimismo, el señor Luis Fernando Sequeira Solís, Auditor Interno, no está presente por cuanto debe atender asuntos relacionados con su cargo.

ARTÍCULO 2. Lectura de la agenda.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura al orden del día de esta sesión. A la letra dice:

1. *Solicitud de otorgamiento de concesión para generar electricidad planteada por el Consorcio Eólico Chiripa S.A., para su Proyecto Eólico Chiripa, expediente CE-001-2013. Oficios 611-DGAJR-2013 del 14 de agosto de 2013 y 1254-IE-2013 del 13 de agosto de 2013.*
2. *Informe 53-DRH-2013 “Propuesta de diseño de los cargos de Director de Tecnologías de Información, Profesional Jefe de Tecnologías de Información, ajuste del Director Administrativo Financiero a Director de Finanzas y Profesional 5: Contralor de Servicios”.*
3. *Exposición de la Intendencia de Transporte.*

ARTÍCULO 3. Solicitud de otorgamiento de concesión para generar electricidad planteada por el Consorcio Eólico Chiripa S.A., expediente CE-001-2013.

A partir de este momento ingresa al salón de sesiones, el señor Juan Manuel Quesada Espinoza, Intendente de Energía, a exponer el tema objeto de este artículo.

Se conocen los oficios 1254-IE-2013 del 13 de agosto de 2013 y 611-DGAJR-2013 del 14 de agosto de 2013, mediante los cuales la Intendencia de Energía y la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinden criterio en torno a la solicitud de otorgamiento de concesión para generar electricidad del Consorcio Eólico Chiripa, S. A., para el Proyecto Eólico Chiripa, expediente CE-001-2013.

El señor *Juan Manuel Quesada Espinoza* explica los pormenores de la solicitud en cuestión, al tiempo que se refiere a las recomendaciones de la Intendencia de Energía, dentro de las cuales destaca básicamente en “*Otorgar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., cédula jurídica 3-101-649435, concesión de servicio público para generación eólica en su planta de 49 500 kW que destinará para venta al*

ICE, por el plazo de 20 años, contado a partir del otorgamiento, de acuerdo con las condiciones establecidas en las Leyes 7200 y 7508 y sus reformas”.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Intendencia de Energía, conforme a su oficio 1254-IE-2013, así como tomando en cuenta el criterio de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria contenido en su oficio 611-DGAJR-2013, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes y con carácter de firme:

ACUERDO 01-62-2013

1. Otorgar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., cédula jurídica 3-101-649435, concesión de servicio público para generación eólica en su planta de 49 500 kW que destinará para venta al ICE, por el plazo de 20 años, contado a partir del otorgamiento, de acuerdo con las condiciones establecidas en las Leyes 7200 y 7508 y sus reformas.
2. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que el proyecto eólico debe cumplir no solamente con las condiciones estipuladas en el contrato a suscribir con el ICE, si no con la normativa técnica aplicable que la Autoridad Reguladora haya aprobado o llegue a aprobar en el ejercicio de sus facultades reguladoras. Así como también que le serán aplicables las condiciones de caducidad y de revocatoria de la concesión, señaladas en los artículos 15, 38, 39 y 41 de la ley 7593 y sus reformas y las que señale cualquier otra ley especial en la materia.
3. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que debe cumplir con todas las obligaciones contenidas en el artículo 14 de la ley 7593 y remitir a la ARESEP, toda la información que le sea solicitada por ésta, para el cumplimiento de lo ordenado por esta ley.
4. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que debe cumplir con las condiciones relativas a la protección al ambiente, que establezcan tanto la legislación vigente como los entes estatales correspondientes, en cumplimiento de sus potestades legales.
5. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que debe pagar el canon de regulación establecido por la Autoridad Reguladora y mantenerse al día. La falta de pago de dicho canon, dará lugar a las sanciones establecidas en la Ley 7593 y sus reformas.
6. Díctese la presente resolución:

RESULTANDO

- I. Que los señores Salomón Lechtman Koslowski y Laurent Mugica Giraud, en calidad de representantes legales del Consorcio Eólico Chiripa S. A., por nota del 22 de febrero del 2013, recibida en la Autoridad Reguladora ese mismo día, solicita el otorgamiento de la concesión para prestar el servicio público de generación de energía, cuya fuente primaria es el viento, al amparo del Capítulo II de la Ley 7200 y sus reformas, (folios 1 y 2).
- II. Que Intendencia de Energía, por oficio 233-IE-2013 dio admisibilidad a la gestión y solicitó que se convocara a audiencia pública, (folios 21 y 22), por lo que el 18 de marzo de 2013, se publicó la convocatoria de la audiencia pública en los diarios La Teja y La Nación y en el Alcance Digital N° 50 a La Gaceta N° 53 del 18 de marzo de 2012, (folios 27 y 28).

- III. Que de conformidad con lo señalado por la Dirección General de Participación del Usuario mediante oficio No 1067-DGPU-2013 del 24 de abril del 2013 a esa fecha no se habían presentado oposiciones ni coadyuvancias al proyecto, (folios 33 y 34).
- IV. Que según lo señalado por la Dirección General de Participación del Usuario, mediante oficio N° 1113-DGPU-2013 del 26 de abril del 2013 la audiencia se llevó a cabo el 24 de abril del 2013 y según dichos informes, únicamente se presentaron 2 posiciones a la solicitud, (folio 38).
- V. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 55 inciso b) de la Ley 7593 y sus reformas, corresponde a la Junta Directiva el otorgar las concesiones.
- VI. Que en lo actuado no se encuentran vicios que puedan causar nulidad absoluta del procedimiento.

CONSIDERANDO

- I. Que del Oficio 1254-E-2013 /21806 del 13 de agosto del 2013, que sirve de base para la presente resolución, conviene extraer lo siguiente:

“(…)

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

A la solicitud de otorgamiento de concesión para generar electricidad le resultan aplicables las disposiciones de los artículos 9º y 55 inciso b) de la Ley 7593, de la Ley 7200 y sus reformas, del Reglamento a la Ley 7593 en lo que respecta al cumplimiento de los requisitos de admisibilidad y del “Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones para Explotar Centrales de Limitada Capacidad, al Amparo de la Ley N° 7200 y sus Reformas”, publicado en La Gaceta 140 del 21 de julio de 2008.

III. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD DE CONCESIÓN

- 1) *De acuerdo con la nota N° 0690-82-2013 del 15 de febrero del 2013, emitida por el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), se indica que a el Consorcio Acciona-Ecoenergía se le adjudicó en firme uno de los bloques de potencia contenidos en la licitación pública, N° 2010LI-000020-PROV. (Folios 9 y 10).*
- 2) *Mediante oficio 0690-556-2013 emitido por el ICE del 12 de agosto del 2013, se indica que en el artículo 3.3.1 del capítulo II “Condiciones Particulares” de la Licitación Pública N° 2010LI-000020-PROV (folio 76), se estableció que en caso de presentarse Ofertas en Consorcio, se debe presentar un acuerdo consorcial mediante el cual se establecen los términos que regularan las relaciones entre las empresas y personas físicas que forman parte del consorcio y sus relaciones con la administración. (Folios 81 y 82).*
- 3) *Así mismo, en el artículo 3.3.2 del capítulo II “Condiciones Particulares” de la Licitación Pública N° 2010LI-000020-PROV, se indica que aquellos oferentes, que resulten adjudicatarios deberán constituirse legalmente en Costa Rica, en un plazo máximo de 60 días naturales a partir de la adjudicación en firme llenando las formalidades establecidas en Código de Comercio. Dicha empresa debe de contar con al menos 35 % de su capital social perteneciente a personas físicas costarricenses, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 3 de la Ley 7200. (Folios 76 y 83).*

- 4) *Siendo así, de conformidad con lo establecido en el cartel de licitación y en la carta de compromiso del 17 de enero del 2012, el Consorcio Acciona-Ecoenergía, constituyó la empresa Consorcio Eólico Chiripa S.A. (Folios 96 al 103).*
- 5) *EL ICE suscribió un contrato de Contrato de Compra de Energía con el Consorcio Eólico Chiripa S.A., el cual fue refrendado por la Contraloría General de la República el 23 de mayo del 2013, mediante oficio DCA-1142 del 23 de mayo de 2013. (Folios 106 al 112).*
- 6) *La potencia nominal especificada para el Proyecto Eólico Chiripa es de 49 500 kW (49,5 MW) y se ubica en la provincia de Guanacaste, cantón Octavo (Tilarán), distrito segundo (Quebrada Grande). (Folios 50 y 54).*
- 7) *Dispone de la aprobación del Estudio de impacto Ambiental (EIA). (Folios 50 al 57).*
- 8) *Del capital social corresponden más del 35 % a costarricenses, de conformidad con lo que dispone el artículo 3º de la Ley 7200. (Folios 18 y 19).*
- 9) *Aporta la documentación de estar al día con las obligaciones de seguridad social.*
- 10) *La Intendencia de Energía verificó que la documentación aportada por la solicitante, además de los requisitos de admisibilidad, cumpliera con los establecidos en el “Procedimiento para el Otorgamiento de Concesiones para Explotar Centrales de Limitada Capacidad, al Amparo de la Ley N° 7200 y sus Reformas”. En el expediente consta lo siguiente:*
 - a. *Certificación notarial de la personería del representante legal. (Folios 3 y 4).*
 - b. *Certificación de origen de capital social. (Folios 18 y 19).*
 - c. *Aprobación del estudio de impacto ambiental (EIA), emitida mediante resolución No 2659-2012-SETENA, del 17 de octubre de 2012. (Folios 50 al 57).*
 - d. *Constancia emitida por el Instituto Costarricense de Electricidad, de que se adjudicó en firme la licitación pública, cuando se trata del Capítulo II de la Ley N° 7200. (Folios 9 y 10).*
 - e. *Certificación de estar al día con las cuotas obrero-patronales de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS). (Folio 7).*
 - f. *Certificación de estar al día con las obligaciones derivadas de la Ley de FODESAF. (Folio 8).*
 - g. *Detalle del proyecto y ubicación geográfica. (Folios 58 y 59).*
- 11) *De conformidad con lo establecido en la resolución No 2659-2012-SETENA del 17 de octubre de 2012, el Consorcio Eólico Chiripa S. A., dispone de la aprobación del estudio de impacto ambiental (EIA), para el “Proyecto Eólico Chiripa”. (Folios 50 al 57).*
- 12) *De conformidad con lo que establece la Ley 7200 y sus reformas, para el Capítulo II la capacidad máxima que puede otorgarse es de 50 000 kW (50 MW).*
- 13) *Dado que la capacidad actual del Sistema Nacional Interconectado (SNI) es de 2 883,1 MW, resulta que el 15% -concerniente al Capítulo II de la Ley 7200- es de 432,5 MW, en tanto la capacidad en operación al ICE, de la generación privada al amparo del Capítulo II de la Ley 7200, es a la fecha de 167 MW (dato estadístico IE-ARESEP), por*

lo que con la incorporación de esta planta de 49,5 MW, más las recientes concesiones de servicio público de generación otorgadas a tres generadores por un total de 150 MW; alcanzaría un total de 366,5 MW; cantidad que no se superaría el valor límite de 432,5 MW; es decir, que la inclusión de esta nueva capacidad de generación aún no alcanzaría el 15% de la capacidad instalada del SNI. (Ver Anexo).

En el cuadro N° 1 se muestra la situación actual de la generación privada amparada al Capítulo II de la Ley 7200 (es decir, a la Ley 7508), en el cual puede notarse que con esta nueva solicitud de concesión bajo el régimen de licitación, como lo estipula el Capítulo II, de darse su aprobación, quedaría disponible una capacidad para concesionar de 66,50 MW.

CUADRO N° 1

CONCESIONES DE SERVICIO PÚBLICO DE GENERACIÓN, A AGOSTO DEL 2013		
PORCENTAJE SOBRE EL 15 % DE LA CAPACIDAD COMPROMETIDA		
CAPÍTULO II A LA LEY 7200		
	CAPACIDAD (MW)	PORCENTAJES (%)
Actualmente en operación	167	5,79
Cantidad otorgada en construcción	150	5,20
En trámite	49,5	1,72
Total a la fecha solicitado y con contrato	366,5	12,71
TOTAL DE CAPACIDAD DEL S.N.I	2883,1	100,00
15 % DEL S.N.I	432,5	15,00
Total del 15% - Operación	265,50	9,21
Disponible sin contrato	66,50	2,29
Fuente: Elaboración propia INTENDENCIA DE ENERGÍA		

IV. ANÁLISIS DE LAS POSICIONES O COADYUVANCIAS PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA PÚBLICA:

El 24 de abril de 2013 se realizó la audiencia pública en la que participaron: a) personeros del Consorcio Eólico Chiripa S. A., y b) Vecinos de las comunidades cercanas al proyecto. Del Acta 52-2013 y de la documentación aportada en la audiencia pública (folios 41 al 48) cabe resaltar lo siguiente:

a) Participación del Consorcio Eólico Chiripa S. A.

De la exposición de la empresa efectuada por el señor Luis Gabriel Chaves Calderón se tiene que quieren promover la construcción de este tipo de proyectos, los cuales cumplen con regulaciones ambientales y son limpios. Que el proyecto consta de 33 aerogeneradores de 1,5 MW y usa un recurso inagotable, renovable y limpio. Añade que este tipo de proyectos no afectan los pastos, ni el ganado, ni los cultivos, es decir, que es amigable con el ambiente. Manifiesta que en cuanto a los beneficios a la comunidad se tienen la creación de trabajo y el mejoramiento de los caminos. También expresa que han trabajado con la Municipalidad de Tilarán, con el Alcalde y con el consejo Municipal.

b) *Posiciones presentadas durante la audiencia pública:*

- 1) *Luis Gerardo Ortiz Sánchez con cédula de identidad 5-194-269, (folios 36 y 37). Solicita explicación sobre el futuro camino al proyecto pues éste pasa por un pequeño bosque que posee una naciente de agua.*
- 2) *Diego Mena Araya cédula de identidad número 5-325-384, (folio 48). Indica que se habla de beneficios al pueblo, pero consulta sobre los proyectos comunales definidos para el pueblo de Quebrada Grande.*

Dichos participantes no presentaron una oposición en sentido estricto, sino más bien consultas sobre el proyecto, no obstante se procede a dar respuesta:

En cuanto a la consulta del señor Luis Gerardo Ortiz Sánchez, se le debe aclarar que el Consorcio Eólico Chiripa S. A., según consta en el expediente, cuenta con un estudio de impacto ambiental, aprobado por SETENA, que es el ente encargado por ley, de realizar el análisis técnico de la evaluación ambiental, por lo que ante cualquier duda se puede recurrir ante dicha institución (folios 50 al 59).

Con respecto a la consulta del señor Diego Mena Araya, se le debe indicar que según las manifestaciones hechas por parte de la empresa el día de la audiencia, los proyectos sociales se están realizando en coordinación con la Municipalidad del lugar, por lo que se le remite a esta institución (folio 45 y 46).

Analizada la información del expediente y las consultas realizadas el día de la audiencia al proyecto o a la concesión que se tramita por parte de la ARESEP, la conclusión es recomendar el otorgamiento de la concesión respectiva

V. CONCLUSIONES

1. *La solicitud de concesión es para generar electricidad mediante el aprovechamiento del recurso eólico en una planta de 49,5 MW, del “Proyecto Eólico Chiripa”, al amparo del Capítulo II de la Ley 7200, se encuentra ajustada a la legislación vigente, pues cumple con los requisitos establecidos.*
2. *Durante el proceso de la audiencia pública se presentaron posiciones de aclaración por parte del señor Luis Gerardo Ortiz Sánchez y del señor Diego Mena Araya. Estas tratan sobre dudas y temas generales acerca del proyecto.*
3. *El otorgamiento de la concesión de servicio público que se solicita debe sujetarse al cumplimiento de las condiciones ambientales que los entes competentes establezcan.*
4. *Dado el límite impuesto por la Ley 7200, Capítulo II la capacidad máxima que puede otorgarse es de 50 000 kW (50 MW).*

(...)”

- II. Que la Junta Directiva conoce de la gestión de otorgamiento de la concesión para generar en la sesión ordinaria 62-2012, celebrada el 19 de agosto de 2013, en la que resolvió con carácter de firme otorgar concesión para prestar el servicio público de generación de electricidad al Consorcio Eólico Chiripa S. A., tal como se dispone.

POR TANTO:

Con fundamento en las facultades conferidas en la Ley 7593 y sus reformas y en lo establecido en la Ley General de la Administración Pública;

**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS
SERVICIOS PÚBLICOS
ACUERDA:**

- I. Otorgar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., cédula jurídica 3-101-649435, concesión de servicio público para generación eólica en su planta de 49 500 kW que destinará para venta al ICE, por el plazo de 20 años, contado a partir del otorgamiento, de acuerdo con las condiciones establecidas en las Leyes 7200 y 7508 y sus reformas.
- II. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que el proyecto eólico debe cumplir no solamente con las condiciones estipuladas en el contrato a suscribir con el ICE, si no con la normativa técnica aplicable que la Autoridad Reguladora haya aprobado o llegue a aprobar en el ejercicio de sus facultades reguladoras. Así como también que le serán aplicables las condiciones de caducidad y de revocatoria de la concesión, señaladas en los artículos 15, 38, 39 y 41 de la ley 7593 y sus reformas y las que señale cualquier otra ley especial en la materia.
- III. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que debe cumplir con todas las obligaciones contenidas en el artículo 14 de la ley 7593 y remitir a la ARESEP, toda la información que le sea solicitada por ésta, para el cumplimiento de lo ordenado por esta ley.
- IV. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que debe cumplir con las condiciones relativas a la protección al ambiente, que establezcan tanto la legislación vigente como los entes estatales correspondientes, en cumplimiento de sus potestades legales.
- V. Indicar al Consorcio Eólico Chiripa S. A., que debe pagar el canon de regulación establecido por la Autoridad Reguladora y mantenerse al día. La falta de pago de dicho canon, dará lugar a las sanciones establecidas en la Ley 7593 y sus reformas.

En cumplimiento de lo que ordenan los artículos 245 y 345 de la Ley General de la Administración Pública (L. G. A. P.), se informa que contra esta resolución puede interponerse el recurso ordinario de reposición y el recurso extraordinario de revisión ante la Junta Directiva.

De conformidad con el artículo 346 de la L. G. A. P., el recurso de reposición deberá interponerse dentro del plazo de tres días hábiles, contado a partir del día hábil siguiente al de la notificación de este acto y el extraordinario de revisión, dentro de los plazos señalados en el artículo 354 de esa misma ley.

NOTIFÍQUESE.

Se retira el señor Juan Manuel Quesada Espinoza.

ARTÍCULO 4. Propuesta de diseño de los cargos de Director y Profesional Jefe de TI, ajuste del Director Administrativo Financiero a Director de Finanzas y Profesional 5: Contralor de Servicios.

Ingresa al salón de sesiones la señora Norma Cruz Ruiz, Jefa a.i. de la Dirección de Recursos Humanos, a exponer el tema objeto de este artículo.

Se conoce el oficio 561-GG-2013 del 16 de agosto de 2013, adjunto al cual la Gerencia General somete a conocimiento de la Junta Directiva, el Informe N.º. 53-DRH-2013 “Propuesta de diseño de los cargos de Director de Tecnologías de Información, Profesional Jefe de Tecnologías de Información, ajuste del Director Administrativo Financiero a Director de Finanzas y Profesional 5: Contralor de Servicios”.

La señora **Norma Cruz Ruiz** explica los pormenores del de diseño de cada cargo propuesto en esta oportunidad.

Seguidamente se suscita un intercambio de impresiones, dentro de las cuales los señores miembros de la Junta Directiva realizan una serie de comentarios y sugerencias, a efecto de reformular dicha propuesta.

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Dirección de Recursos Humanos, así como en los comentarios y sugerencias formulados en esta oportunidad por los señores miembros de Junta Directiva, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

Se retira la señora Norma Cruz Ruiz.

ACUERDO 02-62-2013

Posponer el conocimiento de la “Propuesta de diseño de los cargos de Director de Tecnologías de Información, Profesional Jefe de Tecnologías de Información, ajuste del Director Administrativo Financiero a Director de Finanzas y Profesional 5: Contralor de Servicios”, en el entendido de que eleve una versión ajustada incorporando los comentarios y sugerencias formulados en esta oportunidad, por los señores miembros de la Junta Directiva, en un plazo no mayor al 29 de agosto de 2013.

ARTÍCULO 5. Exposición de la Intendencia de Transporte.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** suministra un informe de la situación que presenta la Intendencia de Transporte y aspectos relevantes del sector. Indica que el contenido del informe comprende los siguientes aspectos:

➤ *Proyectos estratégicos a desarrollar por la Intendencia- servicio de autobús:*

1. Pago Electrónico, 2. Base de datos y 3. Metodología ordinaria.

➤ *Gestiones por servicio regulado:*

1. Autobús, 2. Tren, 3. Taxi, 4. Cabotaje, 5. Aeropuertos, 6. Puertos, 7. Concesiones, 8. Revisión técnica vehicular y 9. Peajes CONAVI.

En lo concerniente al pago electrónico, destaca el equipo del proyecto liderado por un Coordinador del Comité compuesto por funcionarios del Banco Central de Costa Rica, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y el Consejo de Transporte de Público. A su vez, agrega que se tiene un equipo técnico conformado por comités consultivos de empresarios, usuarios, academia e instituciones.

Señala que se han realizado reuniones con los empresarios y los usuarios. Incluso, se ha remitido una invitación a las dos Cámaras, al Ministro de Obras Públicas y Transportes, para sostener una reunión el próximo jueves 22 de agosto de 2013, en el Banco Central de Costa Rica. Se tuvo igualmente una reunión con la Cámara de Transportes de Alajuela y se ha ido informando a los diferentes sectores sobre el proyecto.

Ante una consulta de la señora **Grettel López Castro** sobre cuándo podría estar concretándose el proyecto de pago electrónico, el señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que se está haciendo los esfuerzos para que el modelo que se está impulsando entre con un plan piloto, a principios del próximo año. Agrega que, en una próxima oportunidad sería importante exponerle a esta Junta Directiva el alcance y avance del proyecto y cómo se va implementar.

Asimismo, apunta que el pago electrónico involucra implementar un Sistema de Información del recaudo, el Sistema de Información Operativa y el Sistema de Información al Usuario, así como el Sistema de Planificación.

Sobre el particular, comenta en detalle la operativa de dichos sistemas en el modelo colombiano, a la luz de la reciente visita para conocer el Sistema de Transporte rápido por autobuses denominado Transmilenio. Asimismo, indica que se conoció el manejo del modelo, la cantidad de usuarios, entre otros aspectos. Como conclusión en el largo plazo, hace ver que implica todo un tema de institucionalidad y reformas legales que permitan lograr el éxito en la implementación de este tipo de proyectos.

Adicionalmente, señala que la experiencia recabada fue sumamente valiosa. Se han obtenido importantes lecciones para el comité coordinador del proyecto de pago electrónico, lo cual va a permitir avanzar en los siguientes pasos.

En lo tocante al proyecto de Base de Datos, explica que al primer semestre se tenían 169 expedientes tarifarios, entre el 2010 y 2012. Entre las variables que se consideran están: demanda, carreras, pasajeros, distancia, tarifa y fraccionamiento (% de incremento), flota (placa, modelo, operador, facilidad para discapacitados, monto de arrendamiento, dueño registral), peajes, corredor común y modelo cálculo utilizado.

Comenta que más que una base, hay que entender que toda la información que se recopila es primordialmente para la metodología ordinaria de buses. Subraya que para avanzar en el tema de la base, se ha reforzado con funcionarios dedicados plenamente a esa tarea.

El señor **Dennis Meléndez Howell** manifiesta que resulta importante determinar diferentes parámetros a partir de este instrumento e identificar problemas particulares que presentan las diferentes rutas en el país. Por ejemplo, establecer el costo por kilómetro, es decir, por qué en algunas rutas el costo cambia tanto, si son los mismos kilómetros.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que precisamente es la etapa que sigue de análisis. Iniciar el estudio de los datos, por ejemplo, información de costo por kilómetro en Alajuela, determinar qué tipo de unidades tienen, la ruta o si es la demanda.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta por qué la demanda. Entiende que es un costo físico o es costo de pasajero por kilómetro, a lo cual el señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que la tarifa sale del costo por kilómetro.

El señor **Dennis Meléndez Howell** añade que es la demanda la que distorsiona, porque el Consejo de Transporte Público (CTP), ha ido autorizando determinadas flotas y frecuencias, lo cual tiene implicaciones diferentes pues no es lo mismo un autobús cada diez minutos a cada media hora. Son aspectos que se deberían ir determinando a nivel nacional para poder hacer comparaciones y ver qué tan racionales o no son los cálculos de cada tarifa.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** indica que sería interesante hacer esas comparaciones en unidades físicas de costos. Analizar costos por hora, por frecuencia, o número de buses, de forma que se aisle el impacto que tiene la demanda sobre eso.

Ante una consulta de la señora **Grettel López Castro** respecto a cuál es la meta que se ha fijado la Intendencia de Transporte para obtener información de sus bases de datos que le permita elaborar indicadores como los mencionados, el señor **Enrique Muñoz Aguilar** expresa que la Intendencia está de momento completando toda la información que requiere el Centro de Desarrollo de Regulación (CDR), para la metodología ordinaria de autobuses. Considera que la tarea puede representar alrededor de dos meses. Entiende que es una prioridad y se están haciendo todos los esfuerzos que requiere dicha tarea.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** continúa su exposición y subraya lo relacionado con la metodología ordinaria de autobuses. Afirma que, si bien es cierto, el Centro de Desarrollo de la Regulación trabaja en esto, la Intendencia de Transporte ha tenido un arduo trabajo continuo con el CDR. Se ha discutido una serie de aspectos, tales como: volumen de pasajeros, tratamiento de la depreciación, rentabilidad de la flota, criterios y procedimientos de verificación de calidad, alineamiento de la metodología ordinaria y la extraordinaria. Subraya que un tema importante tiene que ver precisamente con la demanda, la cual determina prácticamente todas las variables del modelo.

Explica otros proyectos que enfrenta la Intendencia de Transporte:

Proyecto	Nombre	Partida
2.1.1	Base de datos normativa jurídica	1,04,02
2.1.2	Auditoría Financiera para JAPDEVA	1,04,04
2.1.3	Auditoría de demanda PRODUS	1,04,04
2.1.4	Aplicación de software para dispositivos móviles	1,04,05
2.1.5	Interface web para usuarios del transporte público	1,04,05

Ante una consulta de la señora **Sylvia Saborío Alvarado** respecto a si la Intendencia tiene que trabajar el tema de base de datos de normativa jurídica, el señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que más que una base estática, se espera contar con una base especializada del sector transporte, lo cual va a ser de mucha ayuda para toda la Institución.

Continúa la exposición e indica que los cinco proyectos están actualmente en trámite en la Proveeduría Institucional y la ejecución va a darse en el segundo semestre. Explica que el mayor proyecto tiene que ver con la Auditoría de demanda de PRODUS. Básicamente, se va a contratar para realizar dos auditorías, así como desarrollar un plan estratégico de cómo realizar estudios de demanda, lo cual va ser de mucha utilidad para los siguientes años.

Por ejemplo, comenta el tema de caso de Tobosi, así como el estudio de demanda que se recibió por parte del Consejo de Transporte Público, el cual se está analizando para los fines pertinentes. En ese sentido, el enfoque es realizar auditorías de demanda. De alguna forma, ir más allá, gestionar con el CTP la manera en que se autorizan las rutas, las frecuencias, las unidades, entre otras cosas.

La señora **Grettel López Castro** consulta cuál es el marco muestral para realizar esas auditorías, a lo que el señor **Enrique Muñoz Aguilar** aclara que, inicialmente, es una ruta específica, lo cual sirva de plan piloto.

Ante una consulta del señor **Dennis Meléndez Howell** en el sentido de si existe suficiente capacidad por parte de la Universidad de Costa Rica para realizar un número considerable de esas auditorías, el señor **Intendente de Transporte** indica que, espera que con toda la información que se pueda recolectar con el sistema de pago electrónico, se logre avanzar más rápidamente en este tipo de estudio. En su criterio, es importante mostrar que se puede obtener un dato más preciso y la ARESEP debe dar ese paso.

El señor **Dennis Meléndez Howell** manifiesta que se discutió con PRODUS, la posibilidad de que analice un mecanismo para explorar correlaciones de la demanda con algunas variables. Por ejemplo, el crecimiento de la población y obtener una aproximación macro, de manera que se le indique al empresario sobre la demanda que se está obteniendo del modelo. Si no le parece, se va a avanzar en la estimación puntual, pero, partir de ciertos parámetros macro.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** señala que otras actividades especiales, tienen que ver con los siguientes objetivos:

OBJETIVO
Encuesta de insumos de mantenimiento INEC
Digitadores
Aprobación canon CTP
Instructivo de inspecciones

Manifiesta que durante el primer semestre, se ha llevado a cabo un importante trabajo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) y ya se ha recibido el producto para la fijación de la metodología extraordinaria de este segundo semestre. El resultado de ese trabajo forma parte del expediente de la audiencia. Se espera que a partir del próximo año el INEC realice el trabajo total de la encuesta de insumos.

Asimismo, menciona que han sido contratados varios digitadores por servicios especiales. Explica el tema de aprobación del canon del Consejo de Transporte Público y el instructivo de inspecciones.

Adicionalmente, explica el tema de las gestiones realizadas por la Intendencia de Transporte, subrayando los estudios tarifarios (63%), consultas (14%), recursos (13%), recursos de amparo (5%), recursos de amparo de legalidad (3%) y juicios (2%). Destaca la reciente sentencia sobre el caso de CONATRA, favorable para la ARESEP. Comenta la importancia de la labor desarrollada por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria en dicho tema.

En cuanto a estudios tarifarios individuales, señala que se recibieron 58 solicitudes, en los siguientes términos:



En lo tocante a los estudios tarifarios individuales, explica el impacto de la eliminación de las herramientas complementarias:

- ✓ 2011: 13,72% incremento promedio (*con herramientas*).
- ✓ 2012: 38,42% incremento promedio.
- ✓ 2013: 48,34% incremento promedio.

Señala que, en el caso de Tobosi-Cartago, lo que sucedió fue que la tarifa se incrementó aproximadamente en un 14%, que fue la fijación tarifaria extraordinaria de diciembre de 2012. Sin embargo, en los primeros meses del 2013, se hizo una fijación tarifaria individual y acá se le otorgó un 65% de incremento.

Indica que, mucho de este efecto viene por el tema de las herramientas complementarias, el cual es un tema que se ha discutido con el personal del Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR) para explorar la posibilidad que en la propuesta de metodología que se va a realizar, se contemplen mecanismos para manejar los crecimientos grandes en las tarifas, sobre todo cuando las rutas o las empresas no se presentan a solicitar tarifas por varios años y se quedan rezagadas.

Cita además, tres casos especiales: Tobosi – Cartago, Sector Casamata – Cartago y La Garita de Alajuela. En los dos primeros casos, resulta interesante porque se recibió una solicitud tarifaria individual y se descubrió que había tres rutas más, operadas por el mismo empresario, con tarifas totalmente distintas, con un diseño de la ruta muy compleja, por lo que se suspendió el proceso y se ordenó un estudio de campo. En este momento se está sacando una fijación tarifaria pero más integral; considerando muy seriamente lo que los usuarios han externado en la audiencia y un tercer caso es el del Sector La Garita – Alajuela.

Comenta además que de los estudios tarifarios individuales, se han hecho rechazos porque las empresas se encuentran morosas en el pago del canon de regulación; tanto en las fijaciones tarifarias individuales, así como para las fijaciones extraordinarias. Agrega que, la parte positiva de todo esto, es que dado el esquema que existe en este momento, de pago de canon trimestral, se ha ejercido mucha presión para que se mantengan al día y se dé una buena gestión de cobro.

Recalca que ante esta gestión de cobro, los empresarios lo han tomado de buena forma, en el sentido que es lógico, tienen que estar al día. En donde sí ha existido discusión, es en el tema de los montos adeudados por prescripciones, que la ARESEP debe resolver.

Otro elemento importante es que, cuando se está en la etapa de audiencia, aparecen los empresarios, con un nuevo acuerdo de flota y eso aumenta la tarifa, por lo que la Intendencia de Transporte ha establecido muy bien que el momento de audiencia pública se trata de un proceso de participación ciudadana, y por lo tanto, no es válido cambiar las reglas en el momento; ya que si eso se permitiera la tarifa tendría un incremento mucho mayor; con el agravante que no ha sido sometido a conocimiento de los usuarios.

Por lo anterior, indica que se ha desarrollado una tesis jurídica en el sentido que se tiene que respetar el principio que tiene la audiencia pública, la participación ciudadana; por lo que se han rechazado casos como el señalado anteriormente. Aparentemente era una práctica bastante usual.

El señor **Edgar Gutiérrez López** se refiere al punto relacionado con la disminución de las tarifas, a lo que el señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que, es conocido que se presentan casos en donde el empresario presenta un estudio tarifario, pero si en determinado momento se refleja que el estudio arrojará una rebaja, el solicitante retira la solicitud. Por lo tanto, si se determina que la tarifa se baja, se mantiene baja, lo cual va en beneficio del usuario e inmediatamente la Intendencia la aplica.

Expresa que lo importante es que la Intendencia ha tratado de eliminar este tipo de prácticas, y para que se conozca que cuando el empresario se presenta a solicitar tarifas, existen principios o reglas que se tienen que respetar.

Ante una consulta de la señora **Grettel Castro López** respecto a que se puedan presentar cambios antes de que se llegue a la audiencia pública, el señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que si una empresa presenta un estudio tarifario, con una flota, tiene que llevarse a audiencia pública y eso tiene que ser publicado en el diario oficial La Gaceta. El día de la celebración de la audiencia pública, en el momento de la apertura de esa audiencia, si el empresario presenta información nueva, en criterio de la Intendencia, debería formar parte de otro procedimiento.

Continúa su presentación y se refiere al estudio tarifario nacional, en cuanto a la aplicación de la metodología extraordinaria, en el primer semestre, el cual reflejó como resultado una disminución de 1.03%. Indica que ésta metodología se ha aplicado en dos ocasiones. En este momento, va para audiencia pública la tercera aplicación.

La señora **Grettel Castro López** consulta cómo se comportó la canasta de insumos que calculó el INEC respecto a la del estudio anterior, a lo que el señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que la disminución obedeció a la canasta de insumos. El sector ha estado muy pendiente de este tema de la canasta; porque en la aplicación extraordinaria ajusta cuatro variables: i) los salarios, ii) el precio del combustible, iii) los gastos administrativos y iv) la canasta de los insumos.

Explica que hay grandes variaciones con respecto a lo que hizo el INEC, con quien se ha realizado una revisión más profunda, en donde revisan una serie de datos, si hay algún tipo de inconsistencia, entre otras cosas. Agrega que, al INEC también se le contrató una revisión de la metodología propiamente en cuanto a la ejecución o aplicación de la encuesta, ya que cuentan con algunas observaciones técnicas; por lo que en el segundo semestre van a generar un informe acerca de cómo se podrían ir mejorando algunos aspectos de la encuesta.

Otro aspecto importante por señalar, es que sí ha existido una repercusión en la aprobación de las solicitudes tarifarias individuales, ya que en el 2013 ha bajado el volumen de éstas, a raíz de las fijaciones tarifarias extraordinarias. De las solicitudes individuales que ingresaron en el primer semestre, realmente solo un caso resultó con un incremento de tarifas. Asimismo, se ha observado que las solicitudes individuales que más se han presentado, son rutas que están fuera del área metropolitana, lugares lejanos, o sea, rutas que no han realizado actualizaciones de sus tarifas.

En cuanto al tema de los rezagos tarifarios por morosidad en el pago del canon de regulación, explica que si se deja por fuera a una empresa porque no está al día en el pago del canon o por cualquier otra razón, esto de alguna forma, el aumento en la tarifa no se le aprueba en el momento, pero si se vuelve a presentar y está totalmente al día; procede, por lo que esto es lo que produce una serie de rezagos.

Considera que este tema de los rezagos, es parte de lo que se tiene que corregir en la metodología, ya que tal y como está en la actualidad, cuando se ponen las variables, se determina la nueva tarifa.

En lo tocante a los estudios tarifarios de oficio, se hicieron doce estudios en acatamiento a lo dispuesto por la Junta Directiva al resolver recursos de apelación en subsidio interpuestos por los prestadores de los servicios:

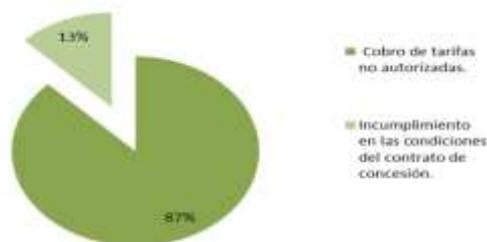
Expediente	Empresa
ET-192-2012	Empresa Guadalupe Limitada
ET-213-2012	Maderas y Materiales S.A.
ET-183-2009	Transportes Unidos Poaseños S.A.
ET-180-2009	Transportes Unidos Alajuelenses S.A.
ET-214-2012	Roubier Rojas Alfaro
ET-218-2012	Transportes Turrucares La Garita S.A.
ET-204-2009	Transbosque La Pacifica S.A.
ET-212-2012	Ronny Castro Fallas
ET-219-2012	Mardel S.A.
ET-208-2009	Transmocha S.A.
ET-104-2011	Coopatrac R.L.
ET-105-2010	Rutas 51 y 53 S.A.

Seguidamente se refiere al tema de los recursos e indica que se resolvieron noventa y ocho recursos de revocatoria, de ellos se rechazaron noventa y siete, se fijó tarifa en un caso y cita algunos ejemplos de los que se han resuelto. Asimismo, se explica lo concerniente a las consultas resueltas, modalidad autobús, en donde entidades como la Defensoría de los Habitantes, la Contraloría General de la República y Diputados de la Asamblea Legislativa, representan un porcentaje importante de los consultantes.



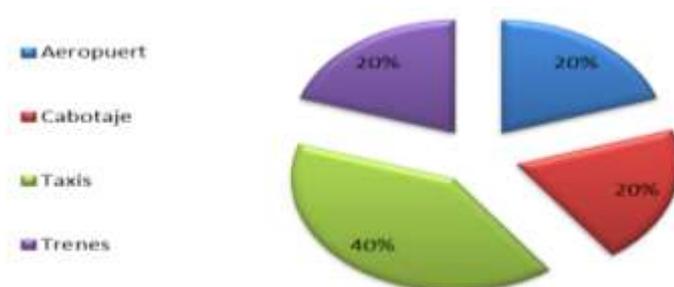
En lo concerniente a los Juicios y Recursos de Amparo, destacan dos juicios, relacionados con la aplicación de herramientas complementarias. También se han presentado cuatro recursos de amparo de legalidad por denuncias interpuestas que no han sido tramitadas (usuarios contra empresarios y empresarios contra empresarios). Comenta que existen conflictos entre las mismas empresas, y esta situación implica utilizar recursos de la Intendencia.

Asimismo, informa acerca de los autos de prevención realizados, a raíz de las quejas, en donde básicamente la mayoría son por cobro de tarifas no autorizadas.



En lo tocante al tema de las inspecciones, indica que se realizaron treinta y cuatro en el primer semestre, de las cuales la mayoría son por la misma situación señalada anteriormente, es decir, cobro de tarifas no autorizadas y unas pocas por prestación de servicio no autorizado. Agrega que también se realiza otra tarea que consiste en las mediciones GPS de las rutas. Estas se tienen que hacer para estudios tarifarios. Se realizaron aproximadamente diez.

En lo concerniente a otros servicios regulados, destaca el siguiente cuadro:



Explica, que se realizaron cinco estudios tarifarios (una solicitud de ferrocarril, aeropuertos y cabotaje, así como un estudio de oficio de taxis y un estudio nacional de taxis).

Ante un comentario que hace la señora **Gretel López Castro** sobre la importante cantidad de tiempo que dedica la Intendencia a la tramitación de gestiones relacionadas con fijaciones tarifarias y recursos de los autobuseros, en comparación con las otras muchas actividades del sector transporte, el señor **Enrique Muñoz Aguilar** hace ver que, en efecto, la Intendencia está mayormente dedicada al tema de autobuses, pero en el caso de los taxis, se tiene que realizar un gran trabajo y no solo estableciendo tarifas cada seis meses.

Destaca que la mayoría de los recursos se van en autobuses y otros temas. Prácticamente la Intendencia se divide en buses y otros servicios regulados y en los proyectos estratégicos que se tienen (pago electrónico, base de datos, metodología de autobuses). Además, lo que es el tema de trabajo de campo.

Con respecto a los estudios tarifarios explica puntualmente los siguientes:

Ferrocarril

Estudios tarifarios

Estudio tarifario a solicitud de parte ET-005-2013: Fijación de tarifa del servicio de transporte de pasajeros del tren urbano para la ruta: San José-Cartago.

Recursos administrativos

ET-005-2013: Recurso de revocatoria con apelación en subsidio presentado por el INCOFER y el señor Walter Brenes Soto contra la fijación de tarifa del servicio de transporte de pasajeros del tren urbano para la ruta: San José-Cartago.

Inspecciones

Medición de la ruta San José – Cartago.

Cabotaje*Estudios tarifarios*

Estudio tarifario a solicitud de parte **ET-190-2012:** Fijación tarifas servicio cabotaje mayor modalidad transbordador (ferry) para la ruta Puntarenas- Playa Naranjo.

Recursos de amparo

Expediente: 13-002888-0007-CO: Tema de fijación de tarifas para adulto mayor en el caso del servicio público de cabotaje mayor modalidad transbordador (ferry).

Expediente: 13-001953-0007-CO: Por considerar que se están resolviendo solicitud de ajustes sin tomar en cuenta que los trasbordadores no cumplen con los requerimientos de la Ley 7600.

Inspecciones

Dos inspecciones por incumplimiento de la ley 7600.

Aeropuerto*Estudios tarifarios*

Estudio a solicitud de parte **ET-019-2013:** Fijación las tarifas para los servicios aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Recursos administrativos

ET-007-2012: Recurso de revocatoria con apelación en subsidio presentada por el CETAC y AERIS HODING S.A. contra fijación de las tarifas para los servicios aeroportuarios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría 2012-2013.

ET-019-2013: Recurso de revocatoria con apelación en subsidio.

En este último caso, relacionado con el aeropuerto, comenta acerca de las inspecciones que se realizaron y cuyos temas requieren un alto conocimiento técnico, aunado a que la metodología es igualmente compleja.

Por otra parte, se refiere al tema de concesión de obra pública y al caso de las estibas. Sobre este último servicio, en el mes de junio de 2013, ingresaron dos estudios tarifarios que fueron rechazados ad- portas por incumplimiento de resoluciones anteriores y requisitos de admisibilidad.

Finalmente, se refiere a la estructura organizacional de la Intendencia de Transporte. Subraya la importancia de próximos nombramientos que van a reforzar las tareas sustantivas del área. Destaca de la estructura aspectos relacionados con las jefaturas y asesorías, así como a las secciones de autobuses, otros servicios regulados, calidad, base de datos, estrategia y desarrollo, equipo de campo y apoyo administrativa.

Destaca el interés que están mostrando los funcionarios y hace ver la importancia que, a nivel institucional, se pueda crecer en el ámbito técnico de forma que la ARESEP no tenga que depender de contrataciones externas. En esa línea, se debería tener un “músculo” interno el cual va a requerir de buenos programas de capacitación. Agrega que en el tema de metodologías, por ejemplo, necesita recurso humano muy técnico.

La señora *Sylvia Saborío Alvarado* indica que en el negocio de la regulación, nadie produce reguladores, hay que formarlos. Los Intendentes tienen una gran tarea a la hora de evaluar la calidad de recurso con que cuentan. En su criterio, esta Institución tiene tres aspectos favorables actualmente: i) es una Institución pequeña, ii) hay un equipo técnico con una visión compartida, y iii) con el reemplazo de altas posiciones se abre una serie de oportunidades para el recurso humano destacado internamente.

Analizado lo expuesto por la Intendencia de Transporte, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los votos presentes:

ACUERDO 03-62-2013

Dar por recibido lo expuesto por la Intendencia de Transporte, en relación con un informe referente a la situación que presenta dicha área.

A las diecisiete horas y cincuenta minutos finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva